

ROYAUME DU MAROC



Ministère  
des Pêches  
Maritimes

DIRECTION DE LA FORMATION MARITIME ET  
DE LA PROMOTION SOCIO-PROFESSIONNELLE

# RECUEIL DES TEXTES REGLEMENTAIRES ET NOTES SUR LA GESTION DES GENS DE MER



JANVIER 2003

TABLE DES MATIERES

1

PAGES

SOMMAIRE

I. CODE DE COMMERCE MARITIME

ANNEXE I DU DAHIR DU 28 JOMADA II 1337 (31 MARS 1919)  
FORMANT CODE DE COMMERCE MARITIME

<b>LIVRE I</b>	:	<b>DU REGIME DE LA NAVIGATION MARITIME</b>	
<b>TITRE I</b>	:	<b>DE LA NAVIGATION MARITIME.....</b>	4
CHAPITRE I	:	DEFINITIONS.....	4
CHAPITRE II	:	DES DROITS AUXQUELS EST SUBORDONNE L'ARMEMENT.....	4
CHAPITRE III	:	DU JAUGEAGE DES NAVIRES.....	4
CHAPITRE IV	:	DES PAPIERS DE BORD.....	4
CHAPITRE V	:	DU PAVILLON MAROCAIN.....	9
<b>TITRE II</b>	:	<b>DE L'IMMATRICULATION DES NAVIRES.....</b>	9
CHAPITRE I	:	DES QUARTIERS MARITIMES.....	9
CHAPITRE II	:	DES IMMATRICULATIONS ET DU REGISTRE MATRICULE DU PORT D'ATTACHE, DU NOM ET DES MARQUES DES NAVIRES.....	9
CHAPITRE III	:	DES MUTATIONS.....	9
<b>TITRE III</b>	:	<b>DE LA CONDUITE DES NAVIRES.....</b>	10
CHAPITRE I	:	DU LONG COURS, DES CABOTAGES, DU BORNAGE ET DES PECHE.....	10
CHAPITRE II	:	DES DIPLOMES EXIGES ET DES CONDITIONS REQUISES POUR COMMANDER ET EXERCER LES FONCTIONS D'OFFICIER DE PONT ET D'OFFICIER MECANICIEN A BORD DES NAVIRES DE COMMERCE ET DE PECHE.....	10
CHAPITRE III	:	DES REGLES POUR PREVENIR LES ABORDAGES.....	11
<b>TITRE IV</b>	:	<b>DE LA REPRESSION DES INFRACTIONS.....</b>	11
CHAPITRE I	:	COMPETENCE ET PROCEDURE.....	11
CHAPITRE II	:	INFRACTIONS ET PENALITES.....	11
<b>LIVRE II</b>	:	<b>DES NAVIRES.....</b>	11
<b>TITRE I</b>	:	<b>DU REGIME JURIDIQUE DES NAVIRES.....</b>	11
CHAPITRE I	:	DES CARACTERES ET DE LA PROPRIETE DES NAVIRES.....	11
CHAPITRE II	:	DES PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES.....	12
CHAPITRE III	:	DE LA SAISIE ET DE LA VENTE DES NAVIRES.....	13
<b>TITRE II</b>	:	<b>DES PROPRIETAIRES ET ARMATEURS.....</b>	14
<b>TITRE III</b>	:	<b>DU CAPITAINE.....</b>	15
<b>TITRE IV</b>	:	<b>DE L'EQUIPAGE.....</b>	16
CHAPITRE I	:	DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME, DE SA FORME ET DE SA CONSTATATION	
CHAPITRE II	:	DES OBLIGATIONS DU MARIN ENVERS L'ARMATEUR DE LA COMPOSITION DES EQUIPAGES ET DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL A BORD.....	16
CHAPITRE III	:	DES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR.....	17
CHAPITRE IV	:	DE LA FIN DU CONTRAT D'ENGAGEMENT.....	19
CHAPITRE V	:	DES LITIGES ENTRE ARMATEURS ET MARINS.....	20
<b>LIVRE III</b>	:	<b>DES TRANSPORTS MARITIMES, DES RISQUES DE MER ET DES ASSURANCES MARITIMES.....</b>	20
<b>TITRE I</b>	:	<b>DU CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME EN GENERAL.....</b>	20
CHAPITRE I	:	DE LA FORMATION ET DE LA PREUVE DU CONTRAT DE TRANSPORT.....	20
CHAPITRE II	:	DES OBLIGATIONS RECIPROQUES DES PARTIES.....	21
CHAPITRE III	:	DE L'EXTINCTION ET DE L'EXONERATION DES OBLIGATIONS.....	22
<b>TITRE II</b>	:	<b>DE CERTAINS CONTRATS PARTICULIERS.....</b>	23
CHAPITRE I	:	DE L'AFFRETEMENT A TEMPS.....	23
CHAPITRE II	:	DU TRANSPORT DES PASSAGERS.....	23
CHAPITRE III	:	DU REMORQUAGE.....	24
<b>TITRE III</b>	:	<b>DES RISQUES DE MER.....</b>	24
CHAPITRE I	:	DE L'ABORDAGE.....	24
CHAPITRE II	:	DE L'ASSISTANCE ET DU SAUVETAGE.....	24
CHAPITRE III	:	DES AVARIES.....	25
CHAPITRE IV	:	DU PRET A LA GROSSE.....	26
<b>TITRE IV</b>	:	<b>DES ASSURANCES ET DU DELAISSEMENT.....</b>	26
CHAPITRE I	:	DU CONTRAT D'ASSURANCE, DE SA FORME ET DE SON OBJET.....	26
CHAPITRE II	:	DES OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURE.....	26
CHAPITRE III	:	DU DELAISSEMENT.....	27
CHAPITRE IV	:	DES FINS DE NON-RECEVOIR ET DES PRESCRIPTIONS.....	27

<b>II.</b>	<b>TEXTES D'APPLICATION DE L'ANNEXE I DU DAHIR DU 28 JOMADA II 1337 (31 MARS 1919)</b>	
	<b>FORMANT CODE DE COMMERCE MARITIME.</b>	
<b>II.1.</b>	<b>NAVIGATION MARITIME.....</b>	28
1.a.	ARRETE DU 24 SEPTEMBRE 1926 RELATIF AUX OPERATIONS DE JAUGEAGE DES NAVIRES.....	28
1.b.	ARRETE DU 22 AVRIL 1927 RELATIF A LA SECURITE DE LA NAVIGATION A BORD DES NAVIRES ET EMBARCATIONS DONT LA JAUGE BRUTE NE DEPASSE PAS 25 TONNEAUX.....	29
1.c.	ARRETE DU 17 MAI 1929 PORTANT CREATION ET FIXATION D'UNE TAXE RADIOTELEGRAPHIQUE AFFERENTE AUX MESSAGES METEOROLOGIQUES ADRESSES AUX NAVIRES EN MER ET AUX EMISSIONS SERVANT AUX RELEVEMENTS RADIOGONIOMETRIQUES.....	29
<b>II.2.</b>	<b>IMMATRICULATION DES NAVIRES.....</b>	29
2.a.	DAHIR DU 2 MAI 1933 RELATIF A L'IMMATRICULATION DES NAVIRES DE COMMERCE.....	29
2.b.	DAHIR DU 24 SAFAR 1354 (27 MAI 1935) RELATIF A L'IMMATRICULATION DES NAVIRES DE PECHE.....	30
2.c.	DECRET DU 25 FEVRIER 1961 FIXANT LES INDICATIFS DES PORTS D'ATTACHES DES NAVIRES IMMATRICULES SOUS PAVILLON MAROCAIN.....	30
2.d.	DAHIR DU 24 OCTOBRE 1962 RELATIF AUX CONDITIONS D'OCTROI OU DE MAINTIEN DE LA NATIONALITE MAROCAINE A CERTAINS NAVIRES DE PECHE.....	30
2.e.	DECRET DU 4 DECEMBRE 1962 FIXANT LES MODALITES D'APPLICATION DU DAHIR DU 24 OCTOBRE 1962 RELATIF AUX CONDITIONS D'OCTROI OU DE MAINTIEN DE LA NATIONALITE MAROCAINE A CERTAINS NAVIRES DE PECHE.....	30
<b>II.3.</b>	<b>SECURITE DE LA NAVIGATION MARITIME.....</b>	30
3.a.	DAHIR DU 13 SEPTEMBRE 1952 RELATIF AU REGIME DES RADIOCOMMUNICATIONS A BORD DES NAVIRES MAROCAINS ET FIXANT LEURS OBLIGATIONS AU POINT DE VUE RADIOTELEGRAPHIQUE ET RADIOTELEPHONIQUE.....	30
3.b.	ARRÊTE DU 24 JANVIER 1957 RELATIF AUX INSTALLATIONS RADIOTELEPHONIQUES A BORD DES NAVIRES (TRANSMETTEUR, AUTO-ALARME).....	31
3.c.	ARRÊTE DU 24 JANVIER 1957 FIXANT LES CONDITIONS TECHNIQUES AUXQUELLES DOIVENT SATISFAIRE LES TRANSMETTEURS AUTOMATIQUES D'ALARME RADIOTELEPHONIQUE.....	31
3.d.	DECRET DU 25 OCTOBRE 1963 RELATIF AUX FORMALITES DE PARTANCE DES NAVIRES DE PLAISANCE.....	32
3.e.	DECRET DU 25 OCTOBRE 1963 RELATIF A LA DECLARATION DE PARTANCE DES NAVIRES D'UNE JAUGE BRUTE INFÉRIEURE À 500 TONNEAUX.....	32
3.f.	DECRET DU 25 OCTOBRE 1963 FIXANT LA COMPOSITION ET LE FONCTIONNEMENT DES COMMISSIONS DE VISITE DE SECURITE NAUTIQUE.....	32
3.g.	ARRÊTE DU 25 OCTOBRE 1963 RELATIF AUX FORMALITES DIVERSES ET CONDITIONS A REMPLIR POUR LA DELIVRANCE ET LE RENOUELEMENT DES TITRES DE SECURITE ET POUR LA DECLARATION DE PARTANCE.....	35
3.h.	DECRET 7 NOVEMBRE 1963 DÉTERMINANT LE RÉGIME APPLICABLE EN MATIÈRE DE SECURITE NAUTIQUE AUX NAVIRES DE JAUGE BRUTE INFÉRIEURE À 500 TONNEAUX.....	39
3.i.	DECRET DU 21 MAI 1964 FIXANT LES TAUX DE VACATION ET INDEMNITES DE DEPLACEMENT ALLOUEES AUX MEMBRES NON FONCTIONNAIRES DES COMMISSIONS DE VISITE DES NAVIRES DE COMMERCE, DE PECHE ET DE PLAISANCE.....	40
<b>II.4.</b>	<b>LES HYPOTHEQUES MARITIMES.....</b>	41
4.a.	ARRÊTE DU 4 MAI 1920 FIXANT LE TARIF DES DROITS A PERCEVOIR EN MATIÈRE D'HYPOTHEQUE MARITIME.....	41
4.b.	DECRET DU 10 JANVIER 1975 RELATIF A LA CONSERVATION DES HYPOTHEQUES MARITIMES.....	41
<b>II.5.</b>	<b>LES GENS DE MER.....</b>	41
5.a.	DAHIR DU 21 JANVIER 1922 RENDANT OBLIGATOIRE POUR LES MARINS MAROCAINS LA POSSESSION D'UN LIVRET MARITIME INDIVIDUEL.....	41
5.b.	ARRÊTE DU 7 AVRIL 1934 FIXANT LA PROPORTION DES MARINS DE NATIONALITE MAROCAINE QUI DOIVENT ETRE EMBARQUES A BORD DES NAVIRES ARMES SOUS PAVILLON MAROCAIN.....	41
5.c.	DECRET DU 12 MARS 1959 RÉGLEMENTANT LA PROPORTION DES MARINS MAROCAINS À EMBARQUER SUR LES NAVIRES ARMÉS À LA GRANDE PÊCHE, IMMATRICULÉS AU QUARTIER MARITIME DE TANGER.....	42
5.d.	DECRET DU 25 FEVRIER 1961 FIXANT LES CONDITIONS REQUISES POUR COMMANDER ET EXERCER LES FONCTIONS D'OFFICIER DE PONT ET D'OFFICIER MECANICIEN A BORD DES NAVIRES DE COMMERCE ET DE PECHE.....	42
5.e.	ARRÊTE DU 25 FEVRIER 1961 FIXANT LES CONDITIONS DE DELIVRANCE DES DIPLOMES EXIGES DES CAPITAINES, PATRONS, SECONDS OU LIEUTENANTS, AINSI QUE DES CHEFS ET OFFICIERS MECANICIENS SUR LES NAVIRES DE COMMERCE ET DE PECHE.....	43
5.f.	DECRET DU 30 JANVIER 1964 FIXANT LE TAUX DE LA COTISATION DUE A LA CAISSE NATIONALE DE SECURITE SOCIALE PAR LES MARINS PECHEURS A LA PART.....	45
5.g.	DAHIR DU 9 JUILLET 1945 PORTANT EXTENSION A CERTAINES CATEGORIES DE MARINS DE LA LEGISLATION SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL.....	45
5.h.	ARRÊTE DU 9 JUILLET 1945 DÉTERMINANT LES MODALITÉS D'APPLICATION DU DAHIR DU 9 JUILLET 1945 PORTANT EXTENSION À CERTAINES CATEGORIES DE MARINS DE LA LEGISLATION SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL.....	46
<b>II.6.</b>	<b>ABORDAGE MARITIME.....</b>	46
6.a.	ARRÊTE DU 11 DECEMBRE 1965 PORTANT REGLEMENT POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER. REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER.....	46
<b>II.7.</b>	<b>ASSURANCES MARITIMES.....</b>	52
7.a.	ARRÊTE DU 18 SEPTEMBRE 1951 RELATIF A L'ORGANISATION DU MARCHÉ DE L'ASSURANCE MARITIME.....	52
<b>III.</b>	<b>LEGISLATION ET REGLEMENTATION COMPLEMENTAIRES AU CODE DE COMMERCE MARITIME.....</b>	53
<b>III.1.</b>	<b>EPAVES MARITIMES.....</b>	53
1.a.	DAHIR DU 23 MARS 1916 SUR LES ÉPAVES MARITIMES.....	53
<b>III.2.</b>	<b>POLICE SANITAIRE.....</b>	54
2.a.	DAHIR DU 5 JANVIER 1916 PORTANT REORGANISATION DE LA POLICE SANITAIRE MARITIME.....	54
2.b.	ARRÊTE VIZIRIEL DU 23 NOVEMBRE 1946 PORTANT ORGANISATION DU CONTRÔLE SANITAIRE AUX FRONTIÈRES TERRESTRES, MARITIMES ET AÉRIENNES.....	54

<b>III.3. DOMAINE PUBLIC MARITIME</b> .....	59
3.a. DAHIR DU 1er JUILLET 1914 SUR LE DOMAINE PUBLIC.....	59
<b>III.4. POLICE DU DOMAINE PUBLIC MARITIME</b> .....	60
4.a. DAHIR DU 2 NOVEMBRE 1926 SUR LA POLICE DU DOMAINE PUBLIC MARITIME.....	60
4.b. DAHIR DU 14 SEPTEMBRE 1932 CONCERNANT LES MESURES DE POLICE APPLICABLES AUX NAVIRES ÉTRANGERS SÉJOURNANT OU CIRCULANT DANS LES EAUX TERRITORIALES DU ROYAUME DU MAROC.....	60
<b>III.5. LE PILOTAGE MARITIME</b> .....	60
5.a. DAHIR DU 20 FÉVRIER 1937 PORTANT RÉORGANISATION DU SERVICE DE PILOTAGE DU PORT DE CASABLANCA.....	60
5.b. DAHIR DU 31 MAI 1937 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE DES PILOTES DE LA STATION DE PILOTAGE DU PORT DE CASABLANCA.....	62
5.c. ARRÊTÉ DU 20 FÉVRIER 1937 CONCERNANT LE FONCTIONNEMENT DU SERVICE DE PILOTAGE DU PORT DE CASABLANCA.....	62
5.d. ARRÊTÉ DU 31 MAI 1937 RELATIF AU CAUTIONNEMENT DES PILOTES DE LA STATION DE PILOTAGE DU PORT DE CASABLANCA.....	64
<b>III.6. COURTAGE MARITIME</b> .....	64
6.a. DAHIR DU 22 JUILLET 1953 RELATIF AU COURTAGE MARITIME.....	64
<b>III.7. L'ORGANISATION DES TRANSPORTS</b> .....	65
7.a. DAHIR DU 25 SEPTEMBRE 1962 PORTANT ORGANISATION DES TRANSPORTS MARITIMES.....	65
7.b. DÉCRET DU 24 OCTOBRE 1962 RELATIF À L'ORGANISATION DES TRANSPORTS MARITIMES.....	66
<b>IV. RÉGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL DE LA MARINE MARCHANDE</b>	
<b>ANNEXE II DU DAHIR DU 28 JOUMADA II 1337 (31 MARS 1919) PORTANT CODE DISCIPLINAIRE ET PÉNAL DE LA MARINE MARCHANDE.</b>	
<b>TITRE I : DISPOSITIONS PRELIMINAIRES</b> .....	66
<b>TITRE II DES FAUTES DE DISCIPLINE</b> .....	66
CHAPITRE I : DES AUTORITES QUALIFIEES POUR CONNAITRE DES FAUTES DE DISCIPLINE.....	66
CHAPITRE II : DES FAUTES DE DISCIPLINE ET DE LEUR PUNITION.....	66
<b>TITRE III : DES DELITS MARITIMES</b> .....	67
CHAPITRE I : DE LA JURIDICTION EN MATIERE DE DELITS MARITIMES.....	67
CHAPITRE II : DES DELITS MARITIMES ET DE LEUR PUNITION.....	67
<b>TITRE IV : DES CRIMES MARITIMES</b> .....	67
CHAPITRE I : DE LA JURIDICTION EN MATIERE DE CRIMES MARITIMES.....	67
CHAPITRE II : DES CRIMES MARITIMES ET DE LEUR PUNITION.....	67
<b>TITRE V : DISPOSITIONS GENERALES</b> .....	68
<b>NOTES ET CIRCULAIRES</b>	
<b>ASSISTANCE TECHNIQUE</b>	
Circulaire de l'Office des Changes n° 1645 du 3 juin 1997 - Assistance technique dans le domaine de la pêche hauturière..	70
Lettre circulaire n°01/02 du 28/01/02 sur les procédures de traitement des dossiers relatifs à l'assistance technique (PH)	71
<b>DEROGATIONS</b>	
Note sur les dérogations pour l'exercice des fonctions de seconds officiers n° 668-98 du 6 janvier 1999.....	72
Lettre circulaire n° 02/02 du 28/01/02 sur les procédures de traitement des dossiers relatifs à la gestion des dérogations accordées aux membres d'équipage étrangers.....	73
Note sur les dérogation accordées aux marins étrangers (pêche côtière) n° 11/02 du 4 décembre 2002.....	77
<b>L'INSCRIPTION MARITIME</b>	
Note circulaire sur l'inscription des gens de mer n° 02/98 du 6 février 1998.....	79
Note sur l'inscription maritime n° 186/99 du 13 août 1999.....	93
Note sur la gestion des gens de mer n° 187/99 du 13 août 1999.....	96
Note sur l'inscription maritime n° 05/02 du 14 janvier 2002.....	99

## **AVANT PROPOS**

La gestion des dossiers des marins pêcheurs est une tâche qui requiert un travail considérable et une connaissance approfondie des textes réglementaires régissant cette matière.

Cette action, si elle est menée d'une manière consciencieuse, permet de contribuer au développement social et économique de l'activité de pêche en général.

La réussite de ce travail résulte de l'harmonisation de la tenue et de l'exploitation des fichiers des gens de mer, opération qui permet de suivre, de façon cohérente et continue, la carrière des marins et de tenir à jour les données sur leur nombre, leur activité et leurs mouvements.

A cet égard, la perception et la disponibilité de l'ensemble des lois et règlements est la première étape permettant aux personnes en charge des services des gens de mer de s'acquitter convenablement de leur tâche.

Dans cette optique, la Direction de la formation Maritime et de la Promotion Socioprofessionnelle a jugé opportun de réunir les textes réglementaires et les différentes notes régissant la gestion des gens de mer dans un seul recueil qui permettrait une consultation plus simple et plus aisée et qui constituerait un outil de travail pour les services des gens de mer.

## I. CODE DE COMMERCE MARITIME

ANNEXE I DU DAHIR DU 28 JOUMADA II 1337 (31 MARS 1919 )  
FORMANT CODE DE COMMERCE MARITIME (B.O. DU 26 MAI  
1919).

### LIVRE PREMIER : DU REGIME DE LA NAVIGATION MARITIME

#### TITRE PREMIER : DE LA NAVIGATION MARITIME

##### CHAPITRE PREMIER : DEFINITIONS

###### ARTICLE 1

La navigation est dite maritime lorsqu'elle s'exerce sur la mer, dans les ports et rades, sur les lacs, étangs, canaux et parties de rivières où les eaux sont salées et communiquent avec la mer.

###### ARTICLE 2

Le navire est le bâtiment qui pratique habituellement cette navigation.

###### ARTICLE 3

(Modifié par le dahir du 19 hija 1348 - 18 mai 1930).

Les bateaux de tout tonnage pourront être nationalisés marocains à la condition :

- D'avoir leur port d'attache dans le Royaume du Maroc;
- (Modifié par le dahir du 7 moharrem 1352 - 2 mai 1933).  
D'effectuer ordinairement une navigation qui intéresse, d'une façon directe et principale, le trafic des ports du Royaume du Maroc, ou, s'il s'agit de bateaux de pêche, de débarquer habituellement le produit de leur pêche au Maroc.
- D'appartenir pour les trois quarts au moins à des nationaux marocains ; lorsque les bateaux sont la propriété de sociétés anonymes ou de sociétés en commandite, cette condition est considérée comme remplie lorsque la majorité des membres du conseil d'administration ou du conseil de surveillance sont citoyens marocains et que, en outre, le président du conseil d'administration, le directeur ou l'administrateur délégué sont marocains.
- (Ajouté par le dahir du 22 hija 1352 - 7 avril 1934).  
D'avoir leur équipage composé avec des marins de nationalité marocaine, dans une proportion fixée, pour les différents genres de navigation, par arrêté ministériel.  
Toutefois, quand il s'agit de bateaux (navires et embarcations) appelés à pratiquer le cabotage marocain, le bornage et la pêche, dans les conditions de l'article 52 ci-après, et pour lesquels la condition ci-dessus n'est pas réalisée, l'autorisation de les faire naviguer sous pavillon marocain peut être spécialement accordée à leurs propriétaires, lorsque ceux-ci sont fixés au Maroc depuis un an au moins ou, dans le cas où ces bateaux appartiennent à une société, lorsque celle-ci a son siège social au Maroc.

###### ARTICLE 3 bis

(Ajouté par le dahir du 6 moharrem 1377 - 3 août 1957).

Par dérogation aux dispositions de l'article 3, les navires qui auront leur port d'attache à Tanger et qui seront destinés à pratiquer la navigation au long cours, au grand cabotage ou à la grande pêche pourront acquérir la nationalité marocaine s'ils remplissent les conditions suivantes :

- avoir leur port d'attache à Tanger;
- faire escale à Tanger au moins une fois par semestre;
- Appartenir à des particuliers domiciliés au Maroc ou à des sociétés ayant leur siège social à Tanger ou dont une filiale a son siège social dans ce port.  
Cependant les navires armés à la grande pêche devront avoir leur équipage composé avec des marins de nationalité marocaine dans une proportion fixée par décret.

##### CHAPITRE II : DES DROITS AUXQUELS EST SUBORDONNE L'ARMEMENT

###### ARTICLE 4

(Modifié par le dahir n°1-84-54 du 25 regeb 1404 - 27 avril 1984 portant loi de finances pour l'année 1984).

Les bateaux (les navires et embarcations de toutes sortes) ne pourront battre pavillon marocain qu'après paiement des taxes ci-après désignées :

Tonnage	Dh
Jusqu'à 2 tonnes inclus	10
Au dessus de 02 et jusqu'à 05 tonnes inclus	20
Au dessus de 05 et jusqu'à 10 tonnes inclus	50
Au dessus de 10 et jusqu'à 25 tonnes inclus	75
Au dessus de 25 et jusqu'à 50 tonnes inclus	100
Au dessus de 050 et jusqu'à 100 tonnes inclus	150
Au dessus de 100 et jusqu'à 150 tonnes inclus	200
Au dessus de 150 et jusqu'à 250 tonnes inclus	250
Au dessus de 250 et jusqu'à 500 tonnes inclus	500
Au dessus de 0500 et jusqu'à 1000 tonnes inclus	2.000
Au dessus de 1000 et jusqu'à 3000 tonnes inclus	4.000
Au dessus de 3000 et jusqu'à 7000 tonnes inclus	6.000
Au dessus de 07000 et jusqu'à 10000 tonnes inclus	8.000
Au dessus de 10000 et jusqu'à 20000 tonnes inclus	12.000

Toutefois, pour tout acte de nationalité délivré aux navires, vedettes et embarcations armés en plaisance de plus de 10 tonnes, il sera perçu un droit fixé à 500 dirhams. En sus de ces taxes, tous les navires et embarcations y compris les embarcations de moins de 2 tonnes acquitteront un droit fixe de 200 dirhams ainsi que le prix du parchemin fixé à 100 dirhams. La jauge qui sert de base aux taxes est la jauge brute des navires.

###### ARTICLE 5

(Modifié par le dahir n°1-84-54 du 25 regeb 1404 - 27 avril 1984 portant loi de finances pour l'année 1984).

Les droits fixés à l'article précédent sont liquidés par le service de la navigation, perçus par la Douane et payables en une seule fois le jour de la remise de l'acte de nationalité.

###### ARTICLE 6

Sont exemptés des droits fixés à l'article 4 :

- les bateaux dispensés de l'obligation du congé dit de police, conformément à l'article 11 ci-après ;
- les bateaux appartenant aux administrations publiques ;
- les bateaux dragueurs et leurs annexes et ceux employés au service des ports et chenaux.

L'acte délivré aux bateaux dragueurs et leurs annexes devra spécifier la nature et la durée de leur mission.

##### CHAPITRE III : DU JAUAGE DES NAVIRES

###### ARTICLE 7

Avant de procéder aux actes relatifs à l'armement d'un bateau sous pavillon marocain, son propriétaire est tenu de le faire jaugeer.

###### ARTICLE 8

Le jaugeage est la constatation officielle de la capacité utilisable du bateau.

Le jaugeage des bateaux, l'inventaire de leurs annexes et leur description sont exécutés par le service de la navigation, qui en dresse certificat aux frais du propriétaire, constructeur ou consignataire. lequel sera tenu de fournir les moyens d'effectuer les opérations.

Il ne sera perçu pour celles-ci aucun droit spécial en dehors des frais effectifs.

###### ARTICLE 9

Les règles applicables à toute époque, dans la zone française de l'empire chérifien pour le jaugeage des bateaux battant pavillon chérifien, seront celles en vigueur en France au même moment.

###### ARTICLE 10

Le chiffre de la jauge nette est gravé sur la face arrière du maître bau ou de l'hiloire avant du grand panneau, en chiffres arabes de 3 centimètres de hauteur et 2 centimètres de largeur de trait.

Afin de faciliter les vérifications du service de la navigation, des marques fixes pourront être apposées par ce service aux points d'ou ont été prises les dimensions ayant servi à calculer le tonnage.

##### CHAPITRE IV : DES PAPIERS DE BORD

###### ARTICLE 11

Les bateaux de toute espèce doivent avoir à bord :

- Un acte de nationalité;
- Un congé;
- Un registre de l'équipage;
- Une patente de santé, dans tous les cas où cette pièce est exigée par la législation sur la police sanitaire;
- Le permis de navigation;
- Et, dans les cas et conditions prévus à l'article 143 ci-après, un livre de bord et un journal de la machine.

Ces pièces constituent les papiers de bord et sont rigoureusement obligatoires.

Sont toutefois dispensés des papiers de bord les canots et chaloupes dépendant d'un navire marocain et figurant à son inventaire.

En outre, ne doivent avoir comme papier de bord qu'un congé dit de police, renouvelable annuellement :

- Les embarcations qui naviguent dans l'intérieur d'une même rade ou d'une même rivière,
- Les embarcations de 2 tonnes et au dessous employées à la pêche,
- Les bateaux de plaisance de 10 tonnes et au-dessous.

##### SECTION PREMIERE : DE L'ACTE DE NATIONALITE

###### ARTICLE 12

L'acte de nationalité est la pièce qui constate le droit du bateau à battre pavillon marocain et qui lui assure les avantages et la protection dus à la navigation marocaine.

Il est établi sur parchemin au nom de Sa Majesté le Roi et porte la signature du Ministre des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande ou de son délégué. Il est délivré par le service de la navigation du port d'attache.

L'acte de nationalité contient la description du bateau. Il affirme que le bateau a été jaugeé, que l'attestation ou le serment a été reçu, et que le

matricule, son tonnage officiel, le ou les noms de son ou de ses propriétaires, le lieu de l'année de sa construction ou les circonstances qui ont motivé sa naturalisation.

#### ARTICLE 13

Le propriétaire doit, avant la délivrance de l'acte de nationalité, déclarer au secrétariat du tribunal de paix de la circonscription de son domicile ou du lieu où il a fait élection de domicile, sa nationalité, et, s'il y a lieu, fournir toutes indications relatives à ses copropriétaires ou à ceux possédant des droits réels sur le bateau, ou bien affirmer qu'il est seul et unique propriétaire.

Procès-verbal de cette déclaration, appuyé au besoin d'un serment, sera dressé par le Secrétaire greffier; le procès-verbal sera déposé aux minutes du Secrétariat et copie en sera délivrée au déclarant, qui devra présenter le bateau au service de la navigation pour l'établissement du certificat de jauge.

#### ARTICLE 14

Outre le procès-verbal de la déclaration dont il vient d'être parlé, le propriétaire d'un bateau de 20 tonneaux et au dessus est tenu de donner au bureau du port, par acte régulier, soumission et caution sur son propre bateau et autres propriétés :

1. De 20 francs par tonneau, pour les bateaux de 20 à 99 tonneaux ;
2. De 30 francs par tonneau, pour les bateaux de 100 tonneaux et au-dessus.

Le cautionnement n'est exigible par le service de la navigation que si le propriétaire contrevient aux prescriptions des articles 19, 27 et 44 du présent Dahir.

Les propriétaires de bateaux jaugeant moins de 20 tonneaux sont dispensés de fournir caution.

#### ARTICLE 15

Le propriétaire est dans l'obligation de ne point vendre, donner ou prêter l'acte de nationalité du bateau ; il doit n'en faire usage que pour le bateau auquel cet acte est accordé et le rapporter au service de la navigation d'un des ports du Royaume du Maroc pour être annulé, si le bateau est soit vendu, soit pris par l'ennemi, soit brûlé ou perdu de quelque autre manière.

Cette remise devra être faite, dans le délai d'un mois, si la perte ou la vente a eu lieu dans les eaux ou dans les ports du Royaume du Maroc; dans le délai de trois mois, si la vente ou la perte a eu lieu en dehors du Royaume.

Outre les pénalités prévues pour toutes infractions aux prescriptions du présent article, lesdites infractions pourront donner ouverture à la saisie du navire, laquelle aura lieu conformément aux règles prévues en matière d'hypothèque maritime et à la requête de l'autorité maritime.

#### ARTICLE 16

Si l'acte de nationalité d'un bateau est perdu, le propriétaire viendra en faire la déclaration au Secrétariat du tribunal de paix de son domicile réel ou élu; il indiquera, à l'appui, les circonstances dans lesquelles la perte a eu lieu. Il sera dressé, de ces déclarations, procès-verbal dont le Secrétaire-greffier délivrera expédition audit propriétaire.

Le propriétaire pourra obtenir un nouvel acte de nationalité, à condition d'observer les mêmes formalités et de s'astreindre aux mêmes cautionnement, soumission, déclaration et paiement des droits que pour l'obtention de l'acte qui a été perdu.

Quand il s'agira de rendre le pavillon chérifien à un ancien bateau marocain vendu à l'étranger, le propriétaire devra suivre les mêmes formalités et se soumettre aux mêmes obligations que pour l'obtention d'un premier acte de nationalité.

#### ARTICLE 17

(Modifié par le dahir n°1-84-54 du 25 rejev 1404 - 27 avril 1984 portant loi de finances pour l'année 1984).

Si le renouvellement de l'acte de nationalité est demandé pour cause de vétusté ou pour toute autre cause, il ne sera perçu que le prix du parchemin, fixé à 100 dirhams.

#### ARTICLE 18

Si, après délivrance de l'acte de nationalité, le bateau est changé dans sa forme, dans son tonnage ou de toute manière, le propriétaire est tenu d'obtenir un nouvel acte de nationalité, faute de quoi le bateau sera réputé étranger.

Il en est de même pour le bateau qui, par mesure exceptionnelle, est autorisé à changer de nom.

Dans les deux cas, le renouvellement de l'acte ne donne lieu qu'à la perception du prix du nouveau parchemin.

#### ARTICLE 19

On doit également justifier de l'impossibilité de ramener un bateau dans un port du Royaume du Maroc par suite de force majeure, telle que capture, naufrage, échouement avec perte, condamnation par suite d'avaries, pour obtenir la radiation des soumissions lors de la délivrance de l'acte de nationalité.

Les pièces nécessaires à cette justification sont fournies par le propriétaire au service de la navigation du port, lequel service fait au besoin une enquête. Ces pièces sont les suivantes :

Si le bateau a fait naufrage, le rapport circonstancié du capitaine ou, à défaut, celui des gens de l'équipage échappés au naufrage,

Si le bateau est perdu corps et biens, un acte de notoriété publique

Et, dans tous les cas, des pièces officielles authentiques relatant en détail la destinée du bateau.

5

#### ARTICLE 20

Lorsqu'un bateau marocain, par suite de son état de vétusté, doit être dépecé, le propriétaire en fait la déclaration au service de la navigation du port, qui s'assure que le bateau en question est bien celui porté sur l'acte de nationalité.

L'identité reconnue, le même service s'assure de la démolition effective et dresse procès-verbal, dont il est remis copie au propriétaire, afin qu'il puisse faire annuler les soumissions relatives au bateau dépecé et faire rayer le nom de celui-ci sur la matricule du service du port où il était inscrit.

#### ARTICLE 20 Bis

(Ajouté par le dahir du 19 hija 1348 - 18 mai 1930).

L'acte de nationalité peut être retiré dans le cas où les conditions requises par l'article 3, pour l'obtenir, cessent d'être réunies.

### SECTION II : DU CONGE

#### ARTICLE 21

Le congé est l'acte délivré par le service de la navigation du port d'attache pour établir que le bateau est toujours en droit de battre pavillon marocain. Il affirme l'identité du bateau auquel il est délivré avec celui qui fait l'objet de l'acte de nationalité.

Les congés spéciaux délivrés par mesure de police pour certaines embarcations, conformément à l'article 11, sont établis dans la même forme que les autres, avec cette seule différence qu'ils portent en tête la mention "Congé de police".

#### ARTICLE 22

Sauf les exceptions prévues à l'article 11 ci-dessus, aucun bateau, quelle que soit sa contenance ne peut se livrer à la navigation maritime sans être muni d'un congé.

#### ARTICLE 23

Le congé est signé par le Directeur général des Travaux Publics ou son délégué.

#### ARTICLE 24

Le congé, en indiquant le numéro d'ordre de l'acte de nationalité, doit répéter toutes les indications de celui-ci relatives au bateau.

#### ARTICLE 25

Le congé est valable pour un an lorsque le bateau fait plusieurs voyages dans l'année, et pour toute la durée du voyage lorsque celui-ci est de plus d'un an.

#### ARTICLE 26

Le congé est assimilé à l'acte de nationalité pour la répression des fraudes auxquelles il pourrait donner lieu.

Les prescriptions de l'article 20 sont applicables en matière de congé.

#### ARTICLE 27

(Modifié par le dahir n°1-84-54 du 25 rejev 1404 - 27 avril 1984 portant loi de finances pour l'année 1984).

Les droits annuels à liquider par les services de la Marine Marchande et à percevoir par la douane pour la délivrance du congé sont fixés par bateau, ainsi qu'il suit :

De 02 et jusqu'à 05 tonneaux inclus	30 dh
Au dessus de 05 et jusqu'à 10 tonneaux inclus	50 dh
Au dessus de 10 et jusqu'à 25 tonneaux inclus	75 dh
Au dessus de 25 et jusqu'à 50 tonneaux inclus	100 dh
Au dessus de 50 et jusqu'à 100 tonneaux inclus	150 dh
Au dessus de 100 et jusqu'à 150 tonneaux inclus	200 dh
Au dessus de 150 et jusqu'à 250 tonneaux inclus	250 dh
Au dessus de 250 et jusqu'à 500 tonneaux inclus	300 dh
Au dessus de 500 et jusqu'à 1 000 tonneaux inclus	400 dh
Au dessus de 1.000 et jusqu'à 3 000 tonneaux inclus	500 dh
Au dessus de 3.000 et jusqu'à 7 000 tonneaux inclus	700 dh
Au dessus de 7.000 et jusqu'à 10000 tonneaux inclus	900 dh
Au dessus de 10.000 tonneaux	1 000 dh

Pour la délivrance du congé dit de police défini à l'article 21, il sera perçu le prix du parchemin fixé à 30 dirhams.

Toutefois, pour les navires, vedettes et embarcations armés en plaisance, il sera perçu 300 dirhams pour la délivrance du congé de police (navires dont la jauge brute est inférieure ou égale à 10 tonneaux).

### SECTION III : DU REGISTRE DE L'EQUIPAGE

#### ARTICLE 28

(Modifié par le dahir n° 1. 84.54 du 25 rejev 1404 - 27 avril 1984 portant loi de finance 1984).

Il sera délivré à chaque bateau admis à battre pavillon marocain, un registre coté et paraphé, qui servira de rôle d'équipage et sur lequel seront apposés les visas d'arrivée et de départ.

son tonnage légal, le lieu et l'époque de sa construction, de sa vente (s'il est de construction étrangère), les noms, prénoms, surnoms et qualité du ou des propriétaires, ceux du capitaine, le genre de navigation, cabotage ou pêche, qu'il doit effectuer, le nombre et l'espèce des embarcations annexes qu'il faut réellement embarquer à bord.

Le registre d'équipage renfermera la filiation de chaque homme d'équipage, avec les conditions de son engagement. La délivrance du registre d'équipage est effectuée par le service de la Marine Marchande du port d'attache. Son renouvellement se fera au même bureau et comportera le dépôt du registre épuisé aux archives du bureau.

La délivrance et le renouvellement du rôle d'équipage donnent lieu à la perception d'un droit fixé à 2.50 dirhams par feuille utilisée (couverture et intercalaire). Ce droit est liquidé par le service de la Marine Marchande et perçu par la douane.

Lorsque le registre d'équipage est épuisé en cours de voyage, le capitaine devra se faire délivrer par le service de la navigation du port, si le bateau se trouve sur le littoral du Royaume du Maroc, ou par les autorités consulaires s'il est dans un port étranger, un nouveau registre dans le premier cas et une feuille de rôle provisoire, dans les deux cas, qu'il aura dès son retour à présenter au bureau du port d'attache avec le registre épuisé.

#### ARTICLE 29

(Abrogé par le dahir du 9 Rebia II 1347 - 24 Septembre 1928).

#### ARTICLE 30

Les agents du service de la navigation dans le Royaume du Maroc, les fonctionnaires de l'inscription maritime au Maroc, les autorités consulaires marocaines à l'étranger, inspecteront toutes les fois qu'ils le croiront utile, et au moins une fois par an en ce qui concerne les agents du service de la navigation du Royaume du Maroc, le registre d'équipage de tout bateau marocain présent dans le port, quelque soit d'ailleurs le quartier d'inscription de ce bateau.

Ils apposeront leur visa sur ces actes avec la date de l'inscription et les observations auxquelles aura pu donner lieu cette inspection.

#### ARTICLE 31

Tout capitaine est tenu d'exhiber son registre d'équipage, à toute réquisition des commandants de garde-côtes, des officiers de port, des agents des douanes, des officiers de police judiciaire dans le Royaume du Maroc, des fonctionnaires ou des agents de l'inscription maritime au Maroc ou des autorités consulaires marocaines à l'étranger.

En cas d'absence du registre d'équipage, procès-verbal sera dressé contre le délinquant par le fonctionnaire ou agent qualifié qui n'aura pu obtenir communication du registre.

Les procès-verbaux établis feront foi jusqu'à preuve contraire.

A défaut de procès-verbaux ou en cas d'insuffisance de ces actes, les infractions pourront être prouvées par tous autres moyens de droit commun.

### SECTION IV : DE LA PATENTE DE SANTÉ

#### ARTICLE 32

La patente de santé est établie conformément aux prescriptions du Dahir du 28 Safar 1334 (5 Janvier 1916), portant réorganisation de la police sanitaire maritime.

### SECTION V : DES TITRES DE SECURITE

(Modifiée comme suit, Dahir du 5 Kaada 1378 -

13 Mai 1959).

#### ARTICLE 33

Pour l'application des dispositions qui suivent, est considéré :

Comme navire, tout bâtiment ainsi que tout engin flottant, tel que drague, porteur, citerne, chaland, quel que soit son tonnage, effectuant une navigation quelconque dans les eaux maritimes, soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire ;  
comme navire à passagers, tout navire transportant plus de douze passagers.

#### TITRES DE SECURITE

#### ARTICLE 33 bis

(Ajouté par le dahir du 24 chaoual 1372 - 6 Juillet 1953).

1° Tout navire marocain doit être muni :

- d'un permis de navigation délivré par l'autorité administrative désignée par le Sous-Secrétaire d'Etat au commerce, à l'Industrie, à l'Artisanat et à la Marine Marchande<sup>1</sup> ;

- d'un certificat de franc-bord délivré par une société de classification reconnue ;

- éventuellement, d'un certificat d'exemption délivré en application de la convention du 10 juin 1948 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

2° Tout navire marocain à passagers doit être muni d'un certificat de sécurité délivré par le sous-Secrétaire d'Etat au commerce, à l'Industrie, à l'Artisanat et à la Marine Marchande .

3° Tout navire marocain, autre qu'un navire à passagers, doit :

- s'il pratique une navigation internationale, être muni d'un certificat de sécurité pour le matériel d'armement, délivré par l'autorité désignée par le sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'Industrie, à l'Artisanat et à la Marine Marchande ;

- s'il est astreint à posséder soit une installation radiotélégraphique, soit une installation radiotéléphonie, être muni du ou des certificats de sécurité correspondants, délivrés par la même autorité.

#### ARTICLE 33 ter

(Ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 - 6 Juillet 1953).

- Des décrets déterminent les règles générales auxquelles doivent satisfaire les navires pour la délivrance des titres de sécurité visés à l'article 33 bis du présent Dahir, notamment en ce qui concerne :

1° La construction (cloisonnement et stabilité, prévention contre l'incendie, détection et extinction de l'incendie) ;

2° Les installations électriques ;

3° Les appareils propulseurs et les appareils auxiliaires .

4° Les moyens de sauvetage (embarcations, radeaux, engins) ;

5° La radiotélégraphie et la radiotéléphonie ;

6° Les instruments et documents nautiques ;

7° Le nombre maximum de passagers à embarquer ;

8° L'habitabilité et l'hygiène ;

9° Le service médical et sanitaire du bord, du point de vue tant du personnel que du matériel ;

10° Les conditions de chargement et d'arrimage des grains et des marchandises dangereuses

#### ARTICLE 34

(Modifié par le dahir du 24 chaoual 1372 - 6 juillet 1953).

La délivrance des titres de sécurité est subordonnée à l'examen du navire avant sa mise en service. Ces titres sont valables pendant une période d'une année, sauf le certificat de sécurité pour le matériel d'armement qui est valable pendant deux ans. A l'expiration de leur validité, les titres de sécurité doivent être renouvelés.

Pour permettre au navire d'achever un voyage, ses titres de sécurité peuvent être prorogés, par l'autorité maritime ou consulaire, d'un mois au plus si le navire se trouve dans un port du Maroc lorsque les titres viennent à expiration, de cinq mois au plus si le navire se trouve dans un autre port. La prorogation peut être demandée avant le départ pour un voyage, si l'armateur prévoit que les titres cesseront d'être valables au cours de ce voyage.

Des titres de sécurité provisoires sont délivrés aux navires nouvellement construits au Maroc qui doivent quitter le lieu de leur construction pour achever leur aménagement ou prendre armement dans un autre port. Ces titres ne sont valables que pour la traversée faite à destination du port d'armement où il est procédé pour la délivrance des titres de sécurité définitifs à celles des constatations qui n'ont pas encore été faites.

Il en est de même pour les navires construits ou acquis à l'étranger et expédiés pour un premier voyage sous le régime de la marocanisation provisoire.

#### ARTICLE 35

(Modifié par le dahir du 24 chaoual 1372 - 6 Juillet 1953).

Les titres de sécurité prévus à l'article 33 bis du présent dahir peuvent être retirés avant l'expiration de leur durée de validité si le navire cesse de satisfaire aux conditions fixées pour leur délivrance.

Ils cessent d'être valables, sur décision de l'autorité maritime ou consulaire, lorsque le navire a subi soit de graves avaries, soit des changements notables dans sa structure ou ses aménagements, ou lorsque la cote que lui avait attribuée une société de classification lui a été retirée. Le propriétaire du navire, qui ne fait pas connaître en temps utile à l'autorité maritime ou consulaire du lieu où se trouve le navire, l'avarie subie, les changements apportés ou le retrait de la cote, encourt les peines prévues au premier alinéa de l'article 37 quinquies du présent dahir.

#### COMMISSION CENTRALE DE SECURITE :

#### ARTICLE 35 bis :

(Ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 - 6 Juillet 1953).

Une commission centrale de sécurité siège auprès du Secrétaire d'Etat au Commerce, à l'Industrie, à l'Artisanat et à la Marine Marchande ou du chef de la direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes, délégué par lui à cet effet.

Cette Commission est saisie pour approbation, par l'armateur lors de la construction ou la refonte d'un navire, ou avant la marocanisation d'un navire acheté à l'étranger, des plans et documents énumérés par un arrêté du Sous-Secrétaire d'Etat au Commerce, à l'Industrie, à l'Artisanat et à la Marine Marchande.

Tous appareils ou engins de sécurité présentés à l'homologation, toute installation, tout dispositif ou appareil dont le fabricant ou l'armateur désire faire connaître l'équivalence avec une installation, un dispositif ou un appareil réglementaire, sont soumis à la commission centrale de sécurité.

Celle-ci peut être consultée par le Sous-Secrétaire d'Etat au Commerce, à l'Industrie, à l'Artisanat et à la Marine Marchande ou le Chef de la Direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes, délégué par lui à cet effet sur toute question relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à l'habitabilité des navires de Commerce, de pêche ou de plaisance et généralement sur toute question relative à l'application du présent dahir.

La composition et le fonctionnement de la Commission centrale de sécurité sont fixés par décret.



## VISITES ET COMMISSIONS DE VISITES :

### ARTICLE 36

(Modifié par le Dahir du 24 Chaoual 1372 - 6 juillet 1953).

Une Commission de visite de mise en service siège dans chacun des ports désignés par le Sous-Secrétaire d'Etat au Commerce, à l'Industrie, à l'Artisanat et à la Marine Marchande.

Elle examine, lorsqu'un navire doit être mis en service sous pavillon marocain, s'il répond aux exigences du présent Dahir et des règlements pris pour son application. Elle s'assure que les prescriptions de la commission centrale de sécurité sont respectées.

L'examen de la coque comporte obligatoirement une visite à sec.

Le premier titre de sécurité est délivré ou refusé à l'issue des travaux de la Commission, et conformément à son avis.

En vue de la délivrance aux navires construits ou achetés à l'étranger des titres provisoires prévus à l'article 34 du présent Dahir, l'autorité consulaire forme une Commission dont la composition doit être aussi voisine que possible de celle de la Commission de visite de mise en service.

### ARTICLE 36 bis

(Ajouté par le Dahir du 24 Chaoual 1372 - 6 Juillet 1953).

Une Commission de visite annuelle siège dans chacun des ports désignés par le Sous-Secrétaire d'Etat au Commerce, à l'Industrie, à l'Artisanat et à la Marine Marchande.

Elle examine si le navire répond toujours aux exigences légales. Dans l'affirmative, elle conclut au renouvellement du titre de sécurité dont le navire était porteur. Dans le cas contraire, ou si elle constate qu'une prescription de la présente section ou des textes réglementaires pris pour son application n'a pas été appliquée, elle conclut au retrait du titre.

L'autorité compétente statue conformément à l'avis de la Commission.

Tout navire à passagers doit être soumis à une visite à sec de la carène au moins tous les douze mois. Pour les autres navires, les intervalles entre deux visites à sec sont fixés par le décret. Lorsque le navire est visité à flot, la Commission peut exiger son déchargement partiel ou total.

La Commission de visite annuelle est compétente pour l'examen de tout navire dont les titres de sécurité ont été retirés ou suspendus par application de l'article 35 du présent Dahir.

La Commission de visite de mise en service et la Commission de visite annuelle sont présidées par le Chef du quartier maritime. Leur composition et leur fonctionnement sont fixés par décret.

Des Commissions de visite de mise en service et des Commissions de visite annuelle peuvent se réunir dans un port autre que ceux désignés par le Sous-Secrétaire d'Etat au Commerce, à l'Industrie, à l'Artisanat et à la Marine Marchande si l'armateur en fait la demande. Dans ce cas, les frais de déplacement des membres de la Commission sont à la charge de l'armateur.

Lorsqu'un navire ne se rend pas ou ne se rend qu'exceptionnellement dans un port où siège une Commission de visite annuelle, ses titres de sécurité peuvent être renouvelés dans tout autre port qui dispose du personnel et du matériel permettant de procéder aux visites réglementaires dans des conditions satisfaisantes.

Dans chacun des ports désignés par le Ministre chargé de la Marine Marchande, et sous l'autorité du Chef du quartier maritime, un ou plusieurs inspecteurs de la navigation maritime sont chargés, outre les autres fonctions qui peuvent leur être confiées, de la surveillance générale de la Sécurité de la navigation maritime. Ils vérifient que les prescriptions de la présente section et des textes réglementaires pris pour son application sont respectées. Ils ont libre accès à bord de tout navire présent dans le port chaque fois qu'ils le jugent utile. Ils dressent procès-verbal de toute infraction aux prescriptions en vigueur.

Un officier-mécanicien de la marine marchande peut être adjoint par le chef du quartier maritime à l'inspecteur de la navigation pour procéder spécialement aux vérifications qui concernent les appareils propulsifs et les auxiliaires.

Des inspecteurs relevant du Ministre des postes, des télégraphes et des téléphones exercent, sous l'autorité du chef du quartier maritime, dans les conditions fixées par le Ministre précité et le Ministre chargé de la marine marchande, la surveillance du matériel radio-électrique et des appareils de navigation relevant de la technique des télécommunications. Cette surveillance s'étend au matériel dont l'installation à bord n'est pas obligatoire, elle a alors pour objet de vérifier que les installations ne constituent pas un danger pour l'équipage ou pour le navire.

### ARTICLE 36 ter

(Ajouté par le Dahir du 24 Chaoual 1372 - 6 Juillet 1953).

Avant de quitter un port marocain, tout navire marocain est soumis à une visite de partance.

Cette visite a pour objet de constater que le navire se trouve, d'une manière générale, dans de bonnes conditions de navigabilité et que les mesures conformes aux dispositions de la présente section et des textes réglementaires intervenus pour son application sont prises pour assurer la sécurité du navire, de l'équipage et des personnes embarquées.

Elle est faite par l'inspecteur de la navigation qui peut être assisté, s'il y a lieu, d'un ou de plusieurs experts désignés par le Chef du quartier maritime parmi les membres de la Commission de visite de mise en service.

L'inspecteur de la navigation peut interdire ou ajourner, jusqu'à

chargement ou pour tout autre motif prévu par la présente section ou les textes réglementaires pris pour son application, lui sembleraient ne pouvoir prendre la mer sans danger pour l'équipage ou les personnes embarquées. Les motifs de l'interdiction ou de l'ajournement sont notifiés immédiatement, par écrit, au capitaine. Si celui-ci refuse de s'y soumettre l'inspecteur de la navigation requiert, en vue d'empêcher le départ, les divers services chargés d'expédier le navire ou d'autoriser sa sortie du port. Si l'inspecteur de la navigation constate une infraction à la présente section ou aux textes réglementaires pris pour son application, sans qu'il y ait nécessité d'interdire ou d'ajourner le départ, il peut ordonner, avec les délais nécessaires, l'exécution de toute mesure tendant à faire respecter les dispositions en vigueur. Si le capitaine ou l'armateur forme un recours en vertu de l'article 37 ter du présent dahir, les délais d'exécution courent de la date de la notification de la décision de la commission de contre-visite prévue au même article.

### ARTICLE 36 quater

(Ajouté par le dahir du 24 chaoual 1372 - 6 Juillet 1953).

Lorsqu'il est saisi d'une réclamation de l'équipage, relative soit aux conditions de navigabilité ou de sécurité, soit à l'habitabilité, à l'hygiène ou aux approvisionnements, l'inspecteur de la navigation procède, dans le plus bref délai, à une visite du navire. Il examine le bien-fondé de la réclamation et prescrit, le cas échéant, les mesures nécessaires.

Il peut être assisté d'un ou de plusieurs experts désignés par le chef du quartier maritime parmi les membres de la commission de visite de mise en service.

La réclamation doit être adressée par écrit au chef du quartier maritime, être motivée, signée par trois membres de l'équipage et déposée en temps utile pour que le départ du navire ne soit pas retardé.

### ARTICLE 37

(Modifié par le dahir du 24 chaoual 1372 - 6 juillet 1953).

Toute visite fait l'objet d'un procès-verbal signé, suivant le cas, par les membres de la commission de visite ou par l'inspecteur de la navigation. Le procès-verbal mentionne sommairement toutes les constatations faites au cours de la visite ainsi que les observations et les prescriptions qui en découlent.

Toute prescription comportant modification d'une installation doit porter référence au texte réglementaire en vertu duquel elle est formulée.

Les procès-verbaux de visite sont déposés entre les mains du chef du quartier maritime et transcrits sur un registre spécial qui est conservé à bord du navire et doit être présenté à toute réquisition de l'inspecteur de la navigation.

## ROLE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION :

### ARTICLE 37 bis

(Ajouté par le Dahir du 24 chaoual 1372 - 6 Juillet 1953).

Les sociétés de classification reconnues par décret pris sur la proposition du Ministre chargé de la marine marchande, sont habilitées à apposer les marques de franc-bord sur les navires marocains, conformément aux règles de la convention internationale sur les lignes de charge et à établir les certificats de franc-bord correspondants. Ces certificats ont une durée maximum de validité de cinq ans, prorogations comprises.

Les navires marocains possédant la première cote d'une société de classification spécialement agréée à cette fin par décret pris sur la proposition du Ministre chargé de la marine marchande, peuvent être dispensés des visites prévues aux articles 36 et 36 bis du présent dahir sur les points seulement qui ont fait l'objet de visites, de constatations ou d'épreuves de la part de cette société.

L'agrément ne peut être donné à une société de classification que si elle est en mesure de faire vérifier par des experts qualifiés, l'application des règlements marocains. Cette vérification est sanctionnée par l'attribution au navire d'une attestation spéciale de la société de classification.

Les commissions de visite et les inspecteurs de la navigation conservent le droit de procéder à toute vérification dans le domaine couvert par la dispense.

## RECOURS

### ARTICLE 37 ter

(Ajouté par le dahir du 24 chaoual 1372 - 6 juillet 1953).

Peuvent former un recours :

- le capitaine à qui l'autorisation de départ a été refusée ;
- le capitaine ou l'armateur, qui juge excessives les prescriptions de l'inspecteur de la navigation ;
- les trois membres de l'équipage dont la réclamation, faite au titre de l'article 36 quater du présent dahir, n'a pas reçu satisfaction.

Le recours est formé dans les quinze jours après du chef du quartier maritime qui peut transmettre le dossier, pour instruction et décision, à un autre port du Maroc dans lequel se rend le navire.

Il est procédé, dans les vingt-quatre heures du recours ou de l'arrivée du navire au port chargé de l'instruction, à une contre-visite par une commission présidée par le chef du quartier maritime. La composition et le fonctionnement de la commission de contre-visite sont fixés par

La commission de contre-visite entend l'inspecteur de la navigation et l'auteur du recours, mais conclut hors de leur présence.

Le chef du quartier maritime statue conformément aux conclusions de la commission.

Les décisions prises en application de l'article 35 bis du présent dahir peuvent être portées devant le Ministre chargé de la marine marchande ou son délégué dans un délai de quinze jours francs, à compter de la notification de la décision attaquée.

Il en est de même des décisions prises en application des articles 36 et 36 bis du présent dahir lorsqu'elles concernent des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 tonneaux.

Sont admis à saisir le Ministre chargé de la marine marchande ou le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes, délégué par lui à cet effet :

- L'armateur dans tous les cas ;
- Le constructeur, si la décision attaquée a été prise avant la livraison du navire, soit par la commission centrale de sécurité, soit par la commission de visite de mise en service ;
- Les trois membres de l'équipage dont la réclamation, faite au titre de l'article 36 quater du présent dahir n'a pas reçu satisfaction. Le Sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande statue après avis d'une commission supérieure, dont la composition et le fonctionnement sont fixés par décret.

L'auteur du recours au sous-secrétaire d'Etat au commerce à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande ou au chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes, délégué par lui à cet effet, est admis s'il le demande, à présenter ses observations devant la commission.

Le recours administratif prévu au présent article n'est suspensif que s'il en est ainsi décidé par le sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande.

Une commission régionale est constituée auprès du chef des services de la marine marchande pour examiner les recours auxquels peut donner lieu l'application des articles 36, 36 bis et du présent article aux navires d'une jauge brute inférieure à 50 tonneaux.

La commission et le fonctionnement de cette commission sont fixés par décret. Le chef des services de la marine marchande statue définitivement après avis de la commission.

Le recours administratif prévu au présent article n'est suspensif que s'il en est ainsi décidé par le chef des services de la marine marchande.

Un décret pris sur la proposition du Ministre chargé de la marine marchande, après avis du Ministre des Affaires Etrangères, définit les conditions dans lesquelles les recours prévus au présent article, ou, à défaut des recours offrant des garanties similaires peuvent être formés contre les décisions d'autorité marocaines résidant en dehors du Maroc.

**NAVIRES ETRANGERS :**

**ARTICLE 37 quater**

(Ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 - 6 Juillet 1953).  
Le présent dahir est applicable aux navires étrangers touchant un port marocain.

Ces navires sont présumés satisfaire aux prescriptions du présent dahir, si le capitaine présente un titre régulier délivré par le Gouvernement d'un pays lié par les conventions internationales en vigueur sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et conformément à ces conventions.

Ce titre doit être considéré comme suffisant à moins que, de l'avis de l'inspecteur de la navigation, l'état de navigabilité du navire ne corresponde pas en substance aux indications qui y sont portées et qu'il ne puisse prendre la mer sans danger pour ses passagers ou pour son équipage.

L'inspecteur de la navigation prend, dans ce cas, toutes dispositions convenables pour empêcher le départ du navire. Le chef du quartier maritime informe immédiatement et par écrit le consul du pays où le navire est immatriculé de la décision prise et des circonstances qui l'ont motivée.

Les navires étrangers sont assujettis aux visites de partance dans les mêmes conditions que les navires marocains.

Des titres de sécurité peuvent être délivrés à un navire étranger fréquentant un port marocain sur la demande du Gouvernement du pays où le navire est immatriculé.

La composition de la commission compétente pour la délivrance du titre est fixée par décret.

**INFRACTIONS ET PENALITES**

**ARTICLE 37 quinquies**

Sauf le cas prévu au deuxième alinéa du présent article, est puni d'une amende de 50 000 francs à 1 000 000 de francs tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions de la présente section ou celles des textes réglementaires pris pour son application.

Est puni d'une amende de 100 000 francs à 2 000 000 de francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement, tout armateur ou propriétaire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire pour lequel le titre de sécurité est périmé, a été refusé, retiré ou suspendu. Toutefois, si la validité du certificat ou du permis de navigation vient à expiration en cours de traversée, la validité de ce certificat ou permis est réputée prorogée jusqu'au prochain port

Le capitaine qui a commis l'une des infractions prévues et réprimées au présent article est passible des mêmes peines. Le maximum de la peine est toutefois réduit au quart s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit ou verbal de l'armateur ou du propriétaire.

Est puni de trois à six jours de prison et de 1 200 francs à 6000 francs d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement tout membre de l'équipage qui a provoqué une visite à bord en produisant sciemment des allégations inexactes.

Les peines d'amende et d'emprisonnement prévues ci-dessus peuvent être portées au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsque, dans les douze mois qui précèdent les faits délictueux, le délinquant a déjà subi une condamnation pour des faits réprimés par le présent dahir.

Ces mêmes peines sont réduites de moitié en ce qui concerne les infractions aux prescriptions concernant les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux.

**REMUNERATION DES MEMBRES NON FONCTIONNAIRES DES COMMISSIONS DE VISITE :**

**ARTICLE 38**

(Modifié par le dahir du 24 chaoual 1372 - 6 juillet 1953).

Une vacation et, s'il y a lieu, une indemnité de déplacement sont allouées à chacun des membres non fonctionnaires des commissions de visite.

La vacation et l'indemnité, ainsi que les frais de transport du quai à bord et retour, sont à la charge du navire.

Leurs taux sont fixés par décret pris sur la proposition du Ministre chargé de la marine marchande.

Les visites prescrites par le présent dahir donnent lieu à la perception de taxes dont le montant est fixé par un arrêté pris conjointement par le Ministre chargé de la marine marchande et le Ministre des Affaires Etrangères, après avis du vice-président du conseil, Ministre de l'économie nationale et des finances.

La taxe à percevoir est à la charge de l'armateur, sauf s'il s'agit d'une visite faite à la suite d'une réclamation de l'équipage non reconnue fondée.

**DISPOSITIONS DIVERSES :**

**ARTICLE 38 bis**

(Ajouté par le dahir du 24 chaoual 1372 - 6 Juillet 1953).

L'effectif du personnel de tout navire marocain doit être tel que du point de vue de la sécurité en mer, il existe à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité.

Cet effectif est fixé, sur la proposition de l'armateur, par l'inspecteur de la navigation du port où le navire prend armement compte tenu de la législation sur la durée du travail à bord, des caractéristiques du navire et des conditions de son exploitation.

Il peut être révisé sur la demande de l'armateur ou du capitaine, sur la réclamation écrite et motivée de trois membres de l'équipage :

- 1° Après trois mois d'exploitation pour les navires armés au cabotage, après six mois d'exploitation pour les navires armés au long cours ;
- 2° Lors du renouvellement du permis de navigation ;
- 3° A toute époque, si les éléments qui ont servi de base à sa fixation viennent à être modifiés.

Les auteurs de la demande de révision peuvent, dans le délai de quinze jours, former un recours administratif contre la décision de l'inspecteur de la navigation devant la commission de contre-visite prévue à l'article 37 ter ci-dessus. Cette commission, présidée par le chef du quartier maritime, entend l'inspecteur de la navigation, le capitaine et les représentants de l'équipage. Ceux-ci peuvent, les uns et les autres, être assistés de conseils de leur choix. Le chef du quartier maritime statue conformément aux conclusions de la commission.

Les décisions du chef du quartier maritime peuvent être portées par les intéressés dans un délai de quinze jours devant le Ministre chargé de la marine marchande ou le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes, délégué par lui à cet effet, qui statue après consultation d'une commission supérieure des effectifs dont la composition et le fonctionnement sont fixés par décret.

**ARTICLE 38 ter**

Des décrets déterminent le régime applicable soit aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux, soit aux navires dont l'affectation ou les conditions d'exploitation justifiaient un régime particulier, ainsi que les conditions générales d'application du présent dahir non prévues par les dispositions qui précèdent.

**SECTION VI : DE LA REMISE DES PAPIERS DE BORD**

**ARTICLE 39**

Dans les vingt-quatre heures qui suivent leur arrivée dans un port, les capitaines sont tenus de remettre leurs papiers de bord aux autorités suivantes :

- a. s'il s'agit d'un port du Royaume du Maroc, au service de la navigation dudit port ;
- b. s'il s'agit d'un port français, l'acte de nationalité et le congé sont déposés à la douane. le registre d'équipage est remis entre les

c. s'il s'agit d'un port étranger, lesdites pièces sont remises à l'autorité consulaire marocaine ;

Cette remise n'est pas exigée dans les cas prévus à l'article 40 ci-après. Les autorités qui auront reçu les papiers de bord les remettront au départ, en apposant un visa d'arrivée et de départ sur le seul registre d'équipage et en indiquant le port de destination du bateau, ainsi que le nombre et le nom des passagers embarqués à chaque voyage, selon la déclaration des capitaines.

Les fonctionnaires ou agents indiqués plus haut pourront s'assurer, par une visite à bord, que les indications portées sur les actes déposés entre leurs mains sont exactes.

Les capitaines devront en outre, à toute réquisition, produire leurs papiers de bord aux agents des douanes.

#### ARTICLE 40

Sont dispensés de remettre leurs papiers de bord et de faire viser leur registre d'équipage à l'arrivée et au départ :

- 1° les bateaux se livrant à la pêche sur les côtes du Royaume du Maroc, quel que soit leur genre de pêche ;
- 2° les embarcations momentanément employées au transit des passagers et des marchandises entre la terre et la rade et vice versa, ou affectées à l'exploitation de propriétés rurales, fabriques, usines, dans le cours inférieur des rivières ;
- 3° les bateaux exclusivement destinés à une navigation de plaisance. L'obligation de la remise des papiers et du visa reste entière pour les bateaux ci-dessus désignés qui se rendraient d'un port dans un autre ;
- 4° les bateaux en relâche, lorsque la relâche ne dépasse pas six heures ;
- 5° les bateaux appartenant aux administrations publiques.

Les capitaines ou patrons de ces divers bateaux n'en devront pas moins produire, à toute réquisition, leurs papiers de bord aux agents du service de la santé, aux officiers de police judiciaire, aux agents des douanes.

### CHAPITRE V : DU PAVILLON MAROCAIN

#### ARTICLE 41

(Modifié par le dahir du 19 moharrem 1341 - 1er Septembre 1923 et par le Dahir du 16 ramadan 1375 - 28 Avril 1956).

Les bâtiments de mer inscrits dans le territoire marocain arborent en mer s'ils rencontrent un bâtiment de l'Etat ou dans les ports, s'ils sont requis par les

autorités compétentes, le pavillon marocain de commerce. Ce pavillon se caractérise comme suit : un pavillon rouge portant au centre un sceau de Salomon à cinq branches de couleur verte. Le diamètre du cercle circonscrit au sceau de Salomon est égal au tiers de la hauteur du quindant du pavillon. Les types de pavillon normalement usités par les navires de commerce ou autres bâtiments seront les suivants :

Pavillon n° 11, du service de la timonerie, soit 2 mètres 50 sur 3 mètres 75 ;

Pavillon n° 12, soit 2 m sur 3 m ;

Pavillon n° 13, soit 1 m 50 sur 2 m 25 ;

Pavillon n° 14, soit 1 mètre sur 1 m 50 .

La couleur rouge du pavillon est le rouge franc ; la couleur verte, le vert naturel.

#### ARTICLE 42

Nul bateau ne peut arborer le pavillon marocain s'il ne possède un acte de nationalité marocaine et un congé de police.

Le pavillon marocain se hisse à la partie arrière du bateau.

Les pavillons de compagnie ou d'armateur et les marques de reconnaissance autres que le pavillon marocain ne pourront être arborés qu'après une déclaration faite au service de la navigation du port d'attache et mentionnée sur le registre d'équipage.

Ces pavillons ou marques seront hissés à la partie avant du bateau ou au besoin sur la même drisse que le pavillon marocain, mais au dessous de celui-ci.

Le pavillon marocain sera obligatoirement arboré dans les ports le jour de l'arrivée et du départ du bateau, à toute réquisition des officiers du port résultant d'une mesure générale et dans les circonstances prévues par les usages de la mer et les règlements internationaux.

Les bateaux indiqués aux quatre premiers paragraphes de l'article 40 sont dispensés de l'obligation d'arborer le pavillon dans les ports le jour de l'arrivée et du départ.

### TITRE II : DE L'IMMATRICULATION DES NAVIRES

#### CHAPITRE I : DES QUARTIERS MARITIMES<sup>1</sup>

#### ARTICLE 43

(Modifié par le dahir du 24 regeb 1360 - 18 Août 1941 et par le dahir n° 1-58-106 du 29 chaâbane 1380 - 15 Février 1961).

Le littoral du Royaume du Maroc est divisé en neuf quartiers maritimes avec chefs-lieux et sous-quartiers ainsi qu'il est indiqué ci-après :

- 1° Quartier de Nador : Chef - lieu : Nador ;

Sous-quartiers : Saïdia et Ras-Kebdana, 9  
s'étendant de l'embouchure du Oued-Kiss jusqu'à l'embouchure du Oued-Abduna ;

2° Quartier d'Al Hoceïma : Chef - lieu : Al Hoceïma :

Sous-quartiers: Torres-de-Alcaïa, Jebha, s'étendant de l'embouchure du Oued-Abduna à l'embouchure du Oued Lau ;

3° Quartier de Tanger : Chef-lieu : Tanger :

Sous-quartiers: Oued-Lau, Martil, M'diq, Fnideq, Al Ksar Sghir s'étendant du Oued-Lau à la limite sud de la province de Tanger, Asilah<sup>2</sup>, s'étendant de la limite sud de la province de Tanger à la limite Sud de l'ancienne zone de protectorat espagnol ;

4° Quartier de Larache : Chef-lieu : Larache

5° Quartier de Kénitra : Chef-lieu : Kénitra :

Sous-quartier : Rabat, s'étendant de la limite Sud de l'ancienne zone de protectorat espagnol jusqu'à l'embouchure de l'oued Nefifikh ;

6° Quartier de Casablanca : Chef-lieu : Casablanca :

Sous-quartiers : Mohammédia et El Jadida, s'étendant de l'embouchure de l'oued Nefifikh jusqu'à Oualidia (inclus) ;

7° Quartier de Safi : Chef-lieu : Safi ;

Sous-quartier : Essaouira, s'étendant d'Oualidia (exclus) jusqu'à l'embouchure de l'oued Aït-Ameur ;

8° Quartier d'Agadir : Chef-lieu : Agadir

S'étendant de l'embouchure de l'oued Aït-Ameur jusqu'à l'embouchure de l'oued Drâa ;

9° Quartier de Tarfaya : Chef-lieu : Tarfaya

S'étendant de l'embouchure de l'oued Drâa au parallèle 27°40' de latitude nord.

#### ARTICLE 44

(Modifié par le dahir du 24 regeb 1360 - 18 Août 1941 et par le dahir n° 1-58-106 du 29 chaâbane 1380 - 15 Février 1961).

Un décret rendu sur la proposition du ministre chargé de la marine marchande fixera les indicatifs des ports d'attaches des navires immatriculés sous pavillon marocain.

### CHAPITRE II : DES IMMATRICULATIONS ET DU REGISTRE MATRICULE DU PORT D'ATTACHE, DU NOM ET DES MARQUES DES NAVIRES

#### ARTICLE 45

Tout bateau admis à battre pavillon marocain devra, pour obtenir un registre d'équipage, être immatriculé, au choix du propriétaire, au chef-lieu d'un quartier maritime ou sous-quartier maritime, qui devient le port d'attache du navire.

#### ARTICLE 46

Le service de la navigation du port de chaque chef-lieu de quartier ou de sous-quartier tient un registre matricule qui signale : le nom de chaque bateau pourvu d'un acte de nationalité, son caractère, ses jauges brute et nette, le nom de son propriétaire, ses lieu et date de construction, les mutations dont il est l'objet et enfin la cause de sa radiation, disparition, destruction ou vente notifiée par pièces régulières. Il tient également un registre spécial sur lequel sont inscrits, comme ci-dessus, les bateaux munis d'un simple congé de police en vertu des dispositions de l'article 11 ci-dessus. Des registres similaires sont tenus à la direction générale des travaux publics. Ils reproduisent les indications portées sur les registres matricules des quartiers et sous-quartiers.

#### ARTICLE 47

(Modifié par le dahir du 9 rebia II 1347 - 24 septembre 1928).

Tout navire armé en vue d'une expédition maritime doit porter, à la poupe, en lettres de couleur claire sur fond foncé, son nom et son port d'attache.

Ces lettres doivent avoir au moins 0,08m de hauteur sur 0,02 m de largeur de trait sur les navires ayant une jauge brute inférieure à 2000 tonneaux, et au moins 0,12 m de hauteur et 0,03 m de largeur de trait sur les navires ayant une jauge brute égale ou supérieure à 2000 tonneaux.

En outre, tout navire de commerce et de plaisance d'une jauge brute égale ou supérieure à 25 tonneaux doit porter son nom à l'avant des deux bords, en lettres répondant aux conditions stipulées au paragraphe précédent.

Le signalement extérieur des navires de pêche continuera, toutefois, à être régi par les prescriptions des articles 3, 4 et 5 du dahir du 25 regeb 1340 (25 mars 1922) portant règlement sur l'exercice de la pêche en flotte.

### CHAPITRE III : DES MUTATIONS

#### ARTICLE 48

Le propriétaire peut obtenir le changement du port d'attache de son bateau, en le demandant au Directeur Général des Travaux Publics.

Si l'acte de nationalité et le congé du bateau sont en règle, le Directeur Général des Travaux Publics délivrera un certificat favorable et informera le service de la navigation du port intéressé.

<sup>2</sup> Le sous quartier d'Asilah était initialement rattaché au quartier de

Ce certificat sera envoyé en double expédition au service de la navigation du nouveau port, qui gardera une expédition et renverra l'autre au port ancien avec l'indication de la date et du numéro de la nouvelle immatriculation.

#### ARTICLE 49

Tout propriétaire désireux de changer le nom de son bateau adressera une demande détaillée au Directeur Général des Travaux Publics, qui fera instruire la demande par le service de la navigation du port intéressé. Le Directeur Général des Travaux Publics décidera s'il convient d'accorder ou de refuser le changement demandé. Si le changement est autorisé, un nouvel acte de nationalité et un nouveau congé sont exigibles.

#### ARTICLE 50

Toute vente de bateau et de partie de bateau effectuée dans le Royaume du Maroc sera faite par devant le secrétaire-greffier du lieu de l'opération.

Dans les pays étrangers, la vente aura lieu devant l'autorité consulaire marocaine.

Elle doit, dans tous les cas être inscrite :

1° Sur le matricule du bateau à son port d'attache par les soins du service de la navigation du port ;

2° Au dos de l'acte de nationalité par les soins de l'Administration devant qui la vente a eu lieu.

Elle n'est opposable aux tiers qu'après l'accomplissement de l'une de ces deux formalités.

La vente partielle ou totale faite à un Marocain implique également le retrait des papiers de bord. Toutefois, de nouveaux papiers seront délivrés sans frais, autres que ceux du parchemin et du timbre, lorsque la déclaration prévue à l'article 13 et la soumission indiquée à l'article 14 auront été renouvelées par le ou les nouveaux propriétaires.

Les prescriptions du présent article sont également applicables en cas d'échange ou de mutation par décès.

#### ARTICLE 51

(Ainsi rétabli par le dahir du 19 hja 1348 - 18 Mai 1930).

Si, hors le territoire du Royaume, un Marocain, ou une société marocaine devient acquéreur d'un bateau étranger et que ce bateau soit susceptible de devenir marocain, dans les conditions prévues par l'article 3 ci-dessus, il pourra, sur sa déclaration être délivré au propriétaire, au Maroc, par l'inscription maritime du port, et dans les autres pays par l'autorité consulaire marocaine, une autorisation provisoire de naviguer sous pavillon marocain, à la condition que le premier port de destination du bateau soit au port du Royaume du Maroc.

Dès son arrivée dans le Royaume du Maroc, l'autorisation provisoire sera retirée et le propriétaire devra, pour obtention de ses papiers de bord, se soumettre à toutes les obligations prescrites au présent dahir.

### TITRE TROISIEME : DE LA CONDUITE DES NAVIRES

#### CHAPITRE PREMIER : DU LONG COURS, DES CABOTAGES, DU BORNAGE ET DES PECHEES

(Modifié par le dahir du 24 chaoual 1372 - 6 Juillet 1953)

#### ARTICLE 52

(Modifié par le dahir n° 1-58-106 du 29 chaabane 1380 - 15 Février 1961).

La navigation commerciale exercée par tout navire marocain comprend les catégories ci-après :

- Le long cours ;
- Le grand cabotage ;
- Le cabotage ;
- Le bornage ;
- La grande pêche ;
- La pêche au large ;
- La petite pêche.

La navigation de long cours est celle qui est exercée au-delà des limites du grand cabotage, telles qu'elles sont fixées à l'alinéa suivant.

Le grand-cabotage comprend la navigation des ports du Maroc avec les ports d'Europe, les ports de la Méditerranée et les ports de la côte occidentale d'Afrique jusqu'à l'Equateur.

Le cabotage comprend la navigation exercée entre les ports situés entre la frontière algéro-marocaine et la frontière sud du Maroc. Les bâtiments armés au cabotage pourront, en outre, si le capitaine a reçu l'autorisation nécessaire, se rendre exceptionnellement dans les ports de la péninsule ibérique et dans les ports de la côte d'Afrique compris dans les limites du grand cabotage.

Le bornage comprend la navigation d'un port marocain à un autre port marocain, effectuée par les navires jaugeant au plus deux cent cinquante tonneaux, ne s'éloignant pas à plus de vingt milles des côtes et faisant des traversées habituelles ne dépassant pas cent milles à partir du port d'attache. Peuven aussi être armés au bornage les bâtiments de tout tonnage ne sortant pas habituellement des ports et rades.

La grande pêche est celle qui est exercée habituellement à une distance supérieure à cent mille marins des côtes.

La pêche au large est celle qui est pratiquée habituellement par des navires jaugeant plus de vingt cinq tonneaux et ne s'éloignant pas à une distance supérieure à cent mille des côtes.

La petite pêche est celle qui est exercée habituellement à une distance inférieure à trente milles des côtes par des navires d'une jauge brute inférieure ou égale à cinquante tonneaux. 10

#### CHAPITRE II (Intitulé modifié D. n° 1.58.106 du 29 chaabane 1380 - 15 février 1961)

#### DES DIPLOMES EXIGES ET DES CONDITIONS REQUISES POUR COMMANDER ET EXERCER LES FONCTIONS D'OFFICIER DE PONT ET D'OFFICIER MECANICIEN A BORD DES NAVIRES DE COMMERCE ET DE PECHE.

#### ARTICLE 53

(Modifié par le dahir n. 1-58-106 du 29 chaabane 1380 - 15 Février 1961).

Les diplômes exigés pour exercer le commandement ou les fonctions d'officier à bord des navires de commerce ou de pêche sont les suivants :

##### a . Brevets de pont

- Brevet de capitaine au long cours ;
- Brevet de capitaine de 2<sup>e</sup> classe de la marine marchande ;
- Brevet de capitaine de 3<sup>e</sup> classe de la marine marchande ;
- Brevet de patron de la marine marchande ;
- Brevet de lieutenant au long cours ;
- Brevet de lieutenant de 2<sup>e</sup> classe de la marine marchande ;
- Brevet d'élève officier au long cours ;
- Brevet d'élève officier de 2<sup>e</sup> classe de la marine marchande.

##### b . Brevets de pêche

- Brevet de capitaine de pêche ;
- Brevet de patron de pêche ;
- Brevet de patron de pêche côtier ;
- Licence de patron de pêche.

##### c . Brevets de la machine

- Brevet d'officier mécanicien de 1<sup>ère</sup> classe de la marine marchande ;
- Brevet d'officier mécanicien de 2<sup>e</sup> classe de la marine marchande ;
- Brevet d'officier mécanicien de 3<sup>e</sup> classe de la marine marchande ;
- Brevet de lieutenant mécanicien de 2<sup>e</sup> classe de la marine marchande ;
- Brevet d'élève officier mécanicien de 1<sup>ère</sup> classe de la marine marchande ;
- Brevet d'élève officier mécanicien de 2<sup>e</sup> classe de la marine marchande ;
- Brevet de mécanicien pratique ;
- Permis de conduire les moteurs marins.

Le registre d'équipage sera refusé ou retiré à tout bateau dont le capitaine et les officiers ne possèderaient point les diplômes exigés pour exercer leurs fonctions.

#### ARTICLE 53 bis

(Abrogé par le dahir n° 1-58-106 du 29 chaabane 1380 - 15 février 1961).

#### ARTICLE 53 ter

(Abrogé par le dahir n° 1-58-106 du 29 chaabane 1380 - 15 février 1961).

#### ARTICLE 53 quater

(Abrogé par le dahir n° 1-58-106 du 29 chaabane 1380 - 15 février 1961).

#### ARTICLE 54

(Modifié par le dahir n° 1-58-106 du 29 chaabane 1380 - 15 février 1961).

Les conditions requises pour commander et exercer les fonctions d'officier de pont et d'officier mécanicien à bord des navires de commerce et de pêche sont fixées par décret rendu sur proposition du Ministre chargé de la marine marchande ou de l'autorité déléguée par lui à cet effet.

#### ARTICLE 55

(Modifié par le dahir n° 1-58-106 du 29 chaabane 1380 - 15 février 1961).

Les conditions de délivrance des diplômes visés à l'article 53 ci-dessus sont fixées par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande ou de l'autorité déléguée par lui à cet effet.

#### ARTICLE 56

L'interdiction de commander ou d'exercer les fonctions d'officier à bord d'un navire battant pavillon marocain peut-être prononcée, à titre temporaire ou définitif, par arrêté ministériel rendu sur la proposition du directeur du Commerce et de la Marine Marchande, à l'encontre de tout capitaine ou de tout officier d'un navire marocain, reconnu responsable, par une commission d'enquête, du sinistre survenu à son bâtiment.

Cette Commission est nommée par arrêté ministériel rendu également sur la proposition du directeur du Commerce et de la Marine Marchande. Elle a qualité pour rechercher les causes de tout sinistre, naufrage, échouement, etc., et d'examiner, par tous les moyens en son pouvoir, si le sinistre peut être attribué à une intention coupable, à la négligence, à l'imperitie, ou à toute autre cause.

Le dossier de l'enquête est transmis, avec l'avis motivé de la

- 2° Tout capitaine qui, sans acte de nationalité marocaine et sans congé, aura arboré un pavillon marocain sur le bâtiment qu'il commande.

#### ARTICLE 63 bis

(Ajouté par le dahir du 21 moharrem 1348 - 29 Juin 1929).  
Sera puni d'une amende de 100 à 500 francs, s'il s'agit d'un bateau de moins de 100 tonnes de jauge brute, et de 500 à 5000 francs, s'il s'agit d'un bateau de jauge brute égale ou supérieure à 100 tonnes, tout propriétaire ou armateur :

- a. Qui fait naviguer un navire sans qu'il soit pourvu d'un permis de navigation ;
- b. Qui a continué à faire naviguer un navire dont le permis de navigation a été suspendu, refusé ou retiré par l'autorité chargée de la police de la navigation maritime ;
- c. Qui a continué à faire naviguer un navire avec un permis de navigation périmé, alors que la déchéance du permis n'est pas survenue en cours de route.

Le capitaine ou patron qui a commis personnellement, ou d'accord avec l'armateur, l'une des infractions ci-dessus visées, est passible des mêmes pénalités.

#### ARTICLE 64

(Modifié par le dahir du 9 rebia II 1347 - 24 Septembre 1928).  
Sera puni d'une amende de 25 à 1000 francs tout propriétaire, capitaine ou patron qui ne se conformera pas aux prescriptions de l'article 47 ci-dessus relatives aux marques extérieures d'identité des navires, ou qui aura effacé, couvert ou masqué lesdites marques.  
Sera puni des mêmes peines tout propriétaire de navire qui aura enfreint les dispositions relatives au changement de nom de son bâtiment.

#### ARTICLE 65

Sera punie d'une amende de 100 à 500 francs toute infraction aux prescriptions qui régissent la vente des navires, leur acquisition en dehors du Royaume du Maroc, et les changements relatifs à leur port d'attache.

#### ARTICLE 66

Dans tous les cas, l'article 463 du Code pénal français sera applicable aux infractions prévues et réprimées par le présent dahir.

### LIVRE DEUXIEME : DES NAVIRES

#### TITRE PREMIER : DU REGIME JURIDIQUE DES NAVIRES

#### CHAPITRE PREMIER : DES CARACTERES ET DE LA PROPRIETE DES NAVIRES

#### ARTICLE 67

Les navires de mer sont des biens meubles soumis aux règles du droit commun, sous réserve des règles spéciales ci-après énumérées.

#### ARTICLE 68

Sont considérés comme faisant partie du navire tous les accessoires nécessaires à son exploitation.

#### ARTICLE 69

Celui qui construit un navire pour le compte d'autrui en demeure propriétaire jusqu'à la livraison, sauf convention contraire.  
Néanmoins, si le constructeur fait faillite ou est déclaré en état de liquidation judiciaire, et si la faillite ou la liquidation judiciaire ne termine pas la construction, celui pour le compte duquel la construction est en cours, a le droit de se faire attribuer le navire et les matériaux approvisionnés, moyennant versement du prix d'estimation, sous déduction des acomptes payés; il peut ensuite terminer le navire sur place, à ses frais, sauf indemnité pour occupation des chantiers.

#### ARTICLE 70

La vente d'un navire peut être volontaire ou forcée.

#### ARTICLE 71

La vente volontaire doit être faite par écrit et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée ; elle peut être faite pour le navire entier ou pour une portion du navire, le navire étant dans le port ou en voyage.

#### ARTICLE 72

La vente ne peut être opposée aux intéressés autres que les parties elles-mêmes, qu'autant qu'elle a été inscrite sur le registre destiné à constater la propriété des navires et mentionnée, si l'acheteur est Français, sur l'acte de nationalité.

#### ARTICLE 73

Si la vente a lieu à l'étranger, elle doit être faite par écrit, sous-seing privé ou par acte authentique, devant le consul marocain ou devant un officier public du pays.

Lorsque la vente du navire entraîne le transfert sous pavillon

### CHAPITRE III : DES REGLES POUR PREVENIR LES ABORDAGES<sup>1</sup>

#### ARTICLE 57

(Abrogé et remplacé par le Décret royal loi n. 441-65 du 17 chaabane 1385 - 11 Décembre 1965).

Les règles pour prévenir les abordages en mer, auxquelles sont soumis les navires et hydravions battant pavillon marocain, sont déterminées par arrêté conjoint du ministre de la défense nationale et du ministre chargé de la marine marchande.

### TITRE IV DE LA REPRESSION DES INFRACTIONS

#### CHAPITRE PREMIER : COMPETENCE ET PROCEDURE

#### ARTICLE 58

(Modifié par le dahir du 26 Juillet 1922).

Les infractions aux dispositions du présent dahir seront constatées au Maroc par les agents de la direction générale des travaux publics, par les agents des douanes, par tous officiers de police judiciaire, et par tous les agents assermentés de l'administration marocaine, par tous les militaires de la gendarmerie, par tous les agents de police ; par l'administration maritime ; à l'étranger, par les consuls du Maroc.

Les procès-verbaux constatant les infractions seront transmis au Ministre chargé de la marine marchande qui les fera parvenir aux tribunaux, seuls compétents pour connaître desdites infractions.

#### ARTICLE 59

Le cinquième net des amendes infligées pour infraction au présent dahir est attribué à l'agent verbalisateur dans la limite de 25 francs pour l'ensemble des condamnations par un même jugement.

### CHAPITRE II : INFRACTIONS ET PENALITES

#### ARTICLE 60

Sera passible d'une amende de 50 francs, tout capitaine ou propriétaire de navire qui aura enlevé ou laissé enlever les chiffres de jauge d'un navire ou les marques destinées à faciliter la vérification de cette jauge. Cette amende pourra être portée au double en cas de récidive, c'est-à-dire si, dans les douze mois qui ont précédé l'infraction, le délinquant a déjà été condamné en vertu du présent dahir.

#### ARTICLE 61

Seront punis d'une amende de 50 à 3 000 francs et d'un emprisonnement de six jours à un an ou de l'une de ces deux peines seulement :

- 1° Tout propriétaire qui aura vendu, prêté ou fait don de l'acte de nationalité de son bateau, si ce bateau jauge plus de 20 tonnes ou qui aura fait usage de l'acte de nationalité pour un bateau autre que celui qu'il concerne ;
- 2° Toute personne qui prêter son nom à l'établissement d'un acte frauduleux de nationalité, qui concourra à cette fraude de quelque manière que ce soit ou qui commandera, en connaissance de cause, un bateau indûment armé sous pavillon marocain. Dans ce cas, ainsi que dans celui prévu au paragraphe précédent, le capitaine sera déclaré incapable de commander un autre bateau ;
- 3° Toute personne qui, connaissant la fraude, disposera de la cargaison d'entrée ou en fournira une de sortie ;
- 4° Celui qui, après la délivrance de l'acte de nationalité, aura modifié son bateau dans la forme, dans le tonnage ou de quelque autre manière que ce soit ;
- 5° Toute personne qui aura commis une faute quelconque en violation des prescriptions édictées par l'article 26 du présent dahir, relatives au congé ;
- 6° Tout propriétaire de tout bateau navigant avec un registre d'équipage incomplet, faux ou appartenant à un autre bateau, ainsi que toute personne ayant favorisé cette fraude.

#### ARTICLE 62

Sera puni d'une amende de 25 à 100 francs tout capitaine qui aura fait de fausses déclarations concernant le nombre des passagers ou des marins embarqués à son bord.

Cette amende s'appliquera autant de fois qu'il aura été fait de fausses déclarations de nom ou de nombre et pourra même se cumuler avec les amendes prévues à l'article précédent.

#### ARTICLE 63

Sera puni d'une amende de 50 à 200 francs :

- 1° Tout capitaine qui, pour quelque cause que ce soit, n'aura pas, sur leur réquisition, pu produire ou aura refusé de produire ses papiers de bord ou son registre d'équipage aux agents des douanes, aux officiers de police judiciaire et aux autres agents et fonctionnaires qualifiés pour les exiger et contrôler.

Sera en outre puni d'une amende de 10 dirhams par jour de retard le capitaine qui, dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port, n'aura pas, dans le cas où cette formalité

Lorsque le navire qui fait l'objet de la vente se trouve dans un port étranger ou marocain autre que son port d'immatriculation, une simple mention de la vente sur le registre matricule suffit à produire l'effet de l'immatriculation définitive, jusqu'au retour du navire à son port d'immatriculation. Cette mention est opérée dans ce port sur l'avis de vente du navire donné au service compétent par le consul du port où se trouve le navire, si la vente a lieu à l'étranger.

Si la vente a lieu à l'étranger, la mention est inscrite dans le port d'immatriculation, sur communication de l'acte de vente faite au service compétent par les intéressés. Dans ce cas, le service compétent avise le consul du port où se trouve le navire, et celui-ci fait la mention prescrite sur l'acte de nationalité.

#### ARTICLE 74

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires du navire, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une portion d'intérêt dans le navire excédant la moitié de sa valeur.

La licitation d'un navire ne peut être accordée que sur la demande de propriétaires formant ensemble la moitié de l'intérêt total dans le navire et s'il n'y a pas, par écrit, convention contraire.

(Dahir du 26 Juillet 1922).

Les décisions contrares aux clauses du contrat d'armement ou étrangères au but de l'armement, ne sont valables qu'autant qu'elles sont prises à l'unanimité des voix des copropriétaires.

#### ARTICLE 75

Chaque propriétaire peut vendre sa part sans l'autorisation des autres. Toutefois, la vente d'une part de copropriété dans un navire, à la suite de laquelle le navire perdrait le droit de porter le pavillon marocain, ne peut avoir lieu qu'avec le consentement de tous les copropriétaires.

#### ARTICLE 76

Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui la représente. Le montant du capital est déterminé par des experts nommés par justice.

Toutefois, si dans un délai d'un mois à partir de la notification de son congédiement le capitaine n'a pas fait connaître sa décision, les armateurs peuvent le mettre en demeure d'avoir à se prononcer dans le délai d'un mois.

### CHAPITRE II : DES PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

#### ARTICLE 77

Sont seuls privilégiés sur le navire et dans l'ordre suivant :

- a. Les frais de justice pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente ou à la distribution du prix, les droits de quai et les taxes de péage payables par le navire;
- b. les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes embarquées au service du navire, pour une durée de douze mois au plus ;
- c. (Modifié par le dahir du 4 Safar 1353 - 18 Mai 1934).  
Les frais de pilotage, de remorquage, de garde et d'entretien du navire et de ses agrès et apparaux, en tant que ces frais ont été faits pour assurer l'entrée du navire dans le port où il a été vendu; les frais engagés d'office par l'administration pour déplacer les navires dont la présence constituerait une gêne ou un danger pour les autres navires ou pour la bonne exploitation du port.
- d. Les créances pour sauvetage et assistance, les créances provenant de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine en cas de nécessité hors du port d'attache, pour les besoins réels du navire ;
- e. Le montant des primes d'assurances faites sur corps, quilles, agrès, apparaux et sur les armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage assuré quand l'assurance est faite au voyage, ou pour la dernière période assurée quand l'assurance est souscrite à temps, mais jusqu'à concurrence au maximum, d'une année de prime, dans les deux cas.

Les créances visées au paragraphe d) viennent en sens inverse de l'ordre des dates où elles sont nées.

#### ARTICLE 78

Tous les privilèges maritimes sont soumis aux causes générales d'extinction ci-après :

- a. L'extinction de l'obligation principale ;
- b. La renonciation du créancier ;
- c. La vente en justice du navire ;
- d. La vente à l'amiable du navire, sous les conditions suivantes :
  - Que la mutation soit accomplie ;
  - Qu'avis de cette mention ait été donné dans le Bulletin Officiel Marocain, avec indication du nom et du domicile de l'acquéreur ;
  - Qu'aucune opposition n'ait été notifiée par le créancier dans le mois de la publication. Le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente en justice ou à l'amiable, tant que le prix n'est pas distribué ou payé.

#### ARTICLE 79

Les privilèges maritimes sont, en outre, soumis aux causes spéciales d'extinction ci-après énoncées :

- Les privilèges des frais de justice, des droits de quai et taxes de péage, des droits de pilotage, de remorquage, de garde et d'entretien, des dépenses engagées par l'administration dans les conditions indiquées au paragraphe c. de l'article 77 ci-dessus, s'éteignent par le départ du navire du port où la créance est née.
- b. Les privilèges des créances du capitaine, de l'équipage et des autres personnes au service du navire s'éteignent à l'expiration d'un délai de quatre mois à partir de la date d'exigibilité de la créance ;
  - c. Le privilège des créances pour assistance et sauvetage s'éteint à l'expiration d'un délai de quatre mois à partir de l'achèvement de l'opération de sauvetage ou d'assistance ;
  - d. Le privilège des créances nées de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, pour les besoins du navire, s'éteint à l'expiration d'un délai de quatre mois à partir de l'exécution du contrat ou de la prestation des services ;
  - e. Le privilège des créances des assureurs sur corps s'éteint à l'expiration d'un délai d'un an à partir de l'expiration des primes.

#### ARTICLE 80

Les privilèges maritimes portent sur le navire ou ses débris, à l'exclusion du fret, des primes et subsides d'Etat, des indemnités de responsabilité et d'assurance.

#### ARTICLE 81

Les créanciers privilégiés ont la faculté d'inscrire leur privilège en vue d'être avisés de la mise en vente du navire dans les conditions prévues à l'article 116 du présent code.

Cette inscription est sans influence sur le rang du privilège.

Elle est opérée sur le registre spécial établi par l'article 90.

#### ARTICLE 82

Les navires de deux tonneaux de jauge brute et au-dessus sont susceptibles d'hypothèques; ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

#### ARTICLE 83

Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit, il peut être fait par acte sous signature privée.

#### ARTICLE 84

L'hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou par son mandataire, justifiant d'un mandat spécial.

#### ARTICLE 85

Si le navire a plusieurs propriétaires, il peut être hypothéqué par l'armateur gérant pour les besoins de l'armement ou de la navigation, avec l'autorisation de la majorité, telle qu'elle est définie à l'article 74 du présent code.

#### ARTICLE 86

Si le bâtiment est frété du consentement des propriétaires et que quelqu'un refuse de contribuer aux frais nécessaires de l'expédition, le capitaine peut, vingt-quatre heures après sommation faite au refusant de fournir son contingent, emprunter hypothécairement pour le compte du refusant, sur sa part dans le navire, avec l'autorisation du juge.

Au cas où la part serait déjà hypothéquée, la saisie pourra être autorisée par le juge, et la vente poursuivie devant le tribunal, comme il est dit ci-dessus.

#### ARTICLE 87

L'hypothèque consentie sur le navire ou sur une part de propriété dans le navire, s'étend, à moins de convention contraire, au navire ou à ses débris.

#### ARTICLE 88

L'hypothèque ne s'étend ni au fret, ni aux primes et subsides de l'Etat, ni aux indemnités de responsabilité et d'assurance. Toutefois l'acte constitutif peut, par délégation expresse, attribuer les indemnités d'assurances aux créanciers hypothécaires.

Cette délégation n'est opposable aux assureurs que s'ils l'ont acceptée ou si elle leur a été signifiée.

#### ARTICLE 89

L'hypothèque maritime peut être constituée sur un navire en construction.

#### ARTICLE 90

L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial, tenu par le service compétent de la circonscription dans laquelle le navire est en construction, ou dans laquelle le navire est immatriculé, s'il est déjà pourvu d'un acte de nationalité marocaine.

#### ARTICLE 91

Tout propriétaire d'un navire construit dans le Royaume du Maroc, qui demande à le faire admettre au droit de porter le pavillon marocain, est tenu de joindre aux pièces requises à cet effet un état des inscriptions prises sur le navire en construction ou un certificat

#### ARTICLE 92

Pour opérer l'inscription, il est présenté au service compétent un des originaux du titre constitutif d'hypothèque (lequel y reste déposé s'il est sous-seing privé ou reçu en brevet) ou une expédition s'il a été dressé en minute.

Il est joint deux bordereaux signés par le requérant, dont l'un peut être porté sur le titre présent. Ils contiennent :

1. les nom, prénoms, domicile du créancier et du débiteur, et leur profession, s'ils en ont une ;
2. la date et la nature du titre ;
3. le montant de la créance ;
4. les conventions relatives aux intérêts et au remboursement ;
5. le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date de l'acte de nationalité ou de la déclaration de la mise en construction ;
6. l'élection de domicile par le créancier, dans le lieu de la résidence de l'agent du service public compétent.

#### ARTICLE 93

L'agent du service public compétent fait mention sur son registre du contenu des bordereaux et remet au requérant l'expédition du titre, s'il est authentique, et l'un des bordereaux, au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription.

Toutes les fois que des inscriptions sont prises ou renouvelées, une copie du bordereau signé par le requérant est adressée par l'agent du service compétent, au siège de la direction à laquelle ressortit son bureau.

En cas de changement de domicile, mutation, subrogation, radiation, saisie, etc, un extrait des réquisitions ou procès-verbaux y relatifs doit être également adressé à la direction du service compétent. Lesdites copies ou extraits, accompagnés d'une ampliation de l'acte de nationalité, sont certifiées par l'agent compétent, qui les revêt, selon les cas, des indications relatives au numéro des inscriptions, subrogations et radiations. Ces pièces sont conservées pendant dix ans pour servir à la reconstitution des dossiers d'hypothèques, en cas de destructions des registres.

#### ARTICLE 94

S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même navire ou sur la même part de propriété du navire, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates de l'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence nonobstant la différence des heures de l'inscription.

#### ARTICLE 95

L'inscription conserve l'hypothèque pendant cinq ans, à compter du jour de sa date : son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

#### ARTICLE 96

Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement comporte la translation du droit hypothécaire.

#### ARTICLE 97

L'inscription garantit, au même rang que le capital, deux années d'intérêts en sus de l'année courante.

#### ARTICLE 98

Les inscriptions sont rayées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passée en force de chose jugée.

#### ARTICLE 99

A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle est opérée, sur la production d'un acte authentique ou sous seing privé contenant consentement des créanciers à la radiation.

Si l'acte de radiation est sous seing privé, il est dressé en deux originaux, dont l'un est exempt de timbre, et la radiation totale ou partielle n'est opérée que sur la présentation du titre constitutif d'hypothèque ou du bordereau prévu à l'article 93, revêtu de la relation de son inscription.

Dans le cas où l'acte constitutif de l'hypothèque est sous seing privé ou si, étant authentique, il a été reçu en brevet, il est communiqué au fonctionnaire compétent, qui y mentionne séance tenante la radiation totale ou partielle.

#### ARTICLE 100

L'agent compétent est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent un état des inscriptions subsistant sur le navire, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

#### ARTICLE 101

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un navire ou portion de navire, le suivent en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.

Si l'hypothèque ne grève qu'une portion de navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que la portion qui lui est affectée. Toutefois, si plus de la moitié du navire se trouve hypothéqué, le créancier peut, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques consenties durant l'indivision par un ou plusieurs copropriétaires sur une portion du

articles 117 et suivants du présent code, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une portion du navire, est limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué. 13

#### ARTICLE 102

L'acquéreur d'un navire ou d'une portion de navire hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article précédent, est tenu, avant les poursuites ou dans le délai de quinzaine, de notifier à tous les créanciers inscrits sur le registre du port d'immatriculation, au domicile élu dans leurs inscriptions :

- a. Un extrait de son titre indiquant seulement la date et la nature de l'acte, le nom du vendeur, le nom de l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges en faisant partie ;
- b. Un tableau sur trois colonnes, dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers, la troisième le montant des créances inscrites.

#### ARTICLE 103

L'acquéreur déclare, par le même acte, qu'il est prêt à acquitter sur-le-champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence de son prix, sans distinction des dettes exigibles ou non exigibles.

#### ARTICLE 104

Tout créancier peut requérir la mise aux enchères du navire ou portion de navire, en offrant de porter le prix à un dixième en sus et donner caution pour le paiement du prix et des charges.

#### ARTICLE 105

Cette réquisition, signée du créancier, doit être signifiée à l'acquéreur dans les dix jours des notifications. Elle contient assignation devant le tribunal civil du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en cours de voyage, du lieu où il est immatriculé, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

#### ARTICLE 106

La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur, dans les formes prévues par les articles 115 et suivants.

#### ARTICLE 107

La vente volontaire à un étranger d'un navire grevé d'hypothèques est interdite, soit au Maroc, soit à l'étranger. Tout acte fait en violation de cette disposition est nul. En cas de fraude, le vendeur est passible des peines portées par l'article 408 du code pénal français. L'article 463 du même code peut être appliqué.

Les hypothèques consenties à l'étranger, comme celles consenties dans le Royaume du Maroc, n'ont d'effet à l'égard des tiers que du jour de leur inscription sur les registres du port d'immatriculation du navire.

Sont néanmoins valables les hypothèques consenties sur navire acheté à l'étranger avant son immatriculation au Maroc, pourvu qu'elles soient inscrites par le consul sur le congé provisoire de navigation.

Ces inscriptions produisent leur effet d'après leurs dates. Elles sont reportées sur le registre du service public compétent du lieu où le navire est immatriculé. Ce report est fait sur la réquisition du créancier, qui doit produire à l'appui le bordereau prescrit par l'article 92 du présent Code.

Le texte des dispositions du présent article doit figurer sur l'acte de nationalité.

#### ARTICLE 108

Les créanciers hypothécaires sur le navire viennent dans leur ordre d'inscription, après les créanciers privilégiés.

#### ARTICLE 109

Le taux de l'intérêt conventionnel en matière de prêts hypothécaires sur un navire est libre.

#### ARTICLE 109 bis

(Dahir du 14 chaabane 1338 - 4 mai 1920).

La responsabilité de l'administration de laquelle relèvent les agents compétents en matière d'hypothèque maritime, ne s'applique pas aux attributions qui sont conférées audits agents par les articles précédents.

Le tarif des droits à percevoir par les agents chargés de la conservation des hypothèques maritimes, ainsi que le cautionnement à leur imposer à raison des actes auxquels donnera lieu l'application des dispositions du présent chapitre, seront déterminés par des arrêtés du Premier Ministre.

### CHAPITRE III : DE LA SAISIE ET DE LA VENTE DES NAVIRES

#### SECTION PREMIERE : DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

#### ARTICLE 110

La saisie conservatoire d'un bâtiment peut être effectuée à toute époque, en vertu soit d'un titre exécutoire, soit d'une autorisation du juge compétent; toutefois, cette saisie doit être immédiatement levée, s'il est fourni bonne et suffisante caution.

L'autorisation du juge peut être subordonnée à la condition qu'une caution sera fournie par le demandeur.

**SECTION II : DE LA SAISIE- EXECUTION ET DE LA VENTE****ARTICLE 111**

La saisie-exécution d'un bâtiment ne peut avoir lieu à partir du moment où le capitaine est muni de l'autorisation de départ et jusqu'à la fin de l'expédition.

**ARTICLE 112**

Il ne peut être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer.

**ARTICLE 113**

Le commandement doit être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile. Toutefois il peut être fait au capitaine du navire, si le créancier se prévaut d'un privilège maritime.

**ARTICLE 114**

L'agent d'exécution énonce dans le procès-verbal de saisie les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit; le titre en vertu duquel il procède; la somme dont il poursuit le paiement; l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où le navire saisi est amarré; les noms du propriétaire et du capitaine; le nom, l'espèce, le tonnage et la nationalité du bâtiment.

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions.

Il établit un gardien.

**ARTICLE 115**

Le saisissant doit, dans le délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal et le faire citer devant le tribunal du lieu de la saisie, pour entendre dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal, les significations et citations lui sont faites en la personne du capitaine du bâtiment saisi ou, en cas d'absence, en personne de celui qui représente le propriétaire ou le capitaine, dans un délai de quinze jours.

S'il est domicilié hors du Royaume du Maroc, et non représenté, les citations et significations sont faites ainsi qu'il est prescrit aux articles 55 et suivants du dahir sur la procédure civile.

**ARTICLE 116**

Le procès-verbal de saisie est transcrit dans le délai de huit jours au bureau d'immatriculation du navire ou au bureau dans le ressort duquel le navire est en construction.

Dans les trois jours de la transcription (jours fériés non compris), l'autorité préposée aux bureaux ci-dessus énoncés, délivre un état des inscriptions et, dans les huit jours qui suivent cette délivrance, le saisissant notifie aux créanciers inscrits, aux domiciles élus dans leurs inscriptions, l'assignation prévue à l'article précédent. Les créanciers ont, pour intervenir, s'ils le jugent utile, un délai de quinze jours.

**ARTICLE 117**

La vente est ordonnée par le tribunal du lieu de la saisie.

**ARTICLE 118**

Le tribunal fixe la mise à prix et les conditions de la vente. Si, au jour désigné pour la vente, il n'est pas fait offre, le tribunal fixe une nouvelle mise à prix, inférieure à la première, ainsi que le jour auquel les enchères auront lieu.

**ARTICLE 119**

La vente sur saisie se fait par-devant le secrétaire-greffier, quinze jours après une apposition d'affiche et une insertion dans un des journaux désignés pour recevoir les annonces judiciaires dans le ressort du tribunal.

**ARTICLE 120**

L'annonce et l'affiche doivent indiquer :

Les nom, profession et domicile du poursuivant;

Les titres en vertu desquels il agit; La somme qui lui est due;

L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal civil et dans le lieu où le navire saisi est amarré;

Les nom, prénoms, profession et domicile du propriétaire du navire saisi;

Les caractéristiques du navire portées au certificat d'immatriculation;

Le nom du capitaine;

Le lieu où se trouve le navire; La mise à prix et les conditions de vente;

Le jour, le lieu et l'heure de l'adjudication.

**ARTICLE 121**

La surenchère n'est pas admise. L'adjudicataire est tenu de verser son prix sans frais entre les mains du secrétaire-greffier, dans les vingt-quatre heures de l'adjudication, à peine de folle enchère.

**SECTION III : DE LA DISTRIBUTION DES DENIERS****ARTICLE 122**

La distribution des deniers sera faite conformément aux dispositions des articles 357 à 362 du dahir sur la procédure civile. toutefois, les

**ARTICLE 123**

Le magistrat qui aura visé les bordereaux de distribution prévus à l'article 363 du dahir sur la procédure civile, autorisera par une ordonnance spéciale, la radiation par l'autorité préposée au bureau d'immatriculation, des inscriptions des créances non admises ou ne venant pas en ordre utile. Il sera procédé à cette radiation sur la demande de toute partie intéressée.

**TITRE II : DES PROPRIETAIRES ET ARMATEURS****ARTICLE 124**

(Alinéa 1er modifié par le dahir du 16 jourmada II 1367 - 26 avril 1948).

Le propriétaire du navire est responsable personnellement, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur du navire et de ses accessoires, ci-après déterminés, et, au maximum, à raison de 13800 francs<sup>1</sup> par tonneau de jauge, des obligations dérivant des actes accomplis et des contrats conclus par le capitaine dans l'exercice de ses pouvoirs légaux, ainsi que des faits et fautes du capitaine de l'équipage, du pilote, et de toute autre personne au service du navire.

Il en est de même pour l'obligation d'enlever l'épave d'un navire coulé ou de réparer les dommages causés par le navire aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables.

(Modifié par le dahir du 21 jourmada I 1345 - 26 novembre 1926).

Le propriétaire d'un bâtiment échoué ou coulé dans les eaux territoriales, dans des conditions telles qu'il constitue un obstacle ou un danger pour la navigation, est tenu de procéder à son relèvement. S'il ne se conforme pas aux injonctions qui lui sont adressées à cet égard par l'administration, celle-ci a qualité pour se substituer à lui en vue de procéder à cet enlèvement. Tant qu'il n'a pas été satisfait à ses injonctions, l'administration peut s'opposer à ce que le propriétaire fasse valoir ses droits sur le navire, sauf audit propriétaire à provoquer la nomination d'un gardien séquestre.

Dans le cas où le bâtiment coulé ou échoué ne forme pas obstacle ou danger pour la navigation, l'administration peut mettre le propriétaire en demeure de procéder à son relèvement. Si, dans le délai de deux ans après cette mise en demeure, le relèvement n'a pas eu lieu, ou bien si les opérations de relèvement ont été interrompues pendant plus de deux ans, l'administration peut prendre telles mesures qu'elle juge utiles pour assurer l'exploitation du bâtiment. Le produit net, quand il y en a, est déposé dans les caisses du trésor, où il reste à la disposition des ayants droit pendant un délai de cinq ans, à l'expiration duquel la somme déposée, si elle n'a pas été réclamée, devient la propriété de l'Etat.

**ARTICLE 125**

Les accessoires visés à l'article 124 comprennent :

1. Sous déduction d'un tiers, le fret et le prix du passage afférents aux marchandises et aux passagers se trouvant à bord au moment où la responsabilité est déterminée;
2. Sans aucune déduction, les sommes acquises depuis le départ du dernier port, à titre de compensation de dommages ou d'indemnité d'assistance ou de sauvetage.

Ils ne comprennent pas les indemnités payées ou dues en vertu de contrats d'assurances, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

**ARTICLE 126**

(Modifié par le dahir du 16 Jourmada II 1367 - 26 Avril 1948).

En cas de mort ou de lésions corporelles causées par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire, le propriétaire du navire est, à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit, responsable au-delà de la limite fixée à l'article 124 jusqu'à concurrence de 12000 francs<sup>1</sup> par tonneau de jauge du navire.

**ARTICLE 127**

L'étendue de la responsabilité se détermine à l'arrivée du navire dans le premier port où il touche après le fait qui a donné naissance à cette responsabilité, sauf le cas de fin accidentelle.

En cas de fin accidentelle antérieure à l'arrivée dans le premier port, elle se détermine à la date de cet événement.

Il y a fin accidentelle quand le navire périt, quand il est déclaré innavigable, ou quand il est réputé perdu par suite de défaut de nouvelles.

Le navire est réputé perdu par suite de défaut de nouvelles lorsqu'il s'est écoulé depuis la date des dernières nouvelles reçues un délai de quatre mois pour tous navires à vapeur, de six mois pour tous navires à voiles autres que ceux qui franchissent le cap Horn ou le cap de Bonne-Espérance, de huit mois pour ces derniers.

**ARTICLE 128**

Le propriétaire qui est en même temps capitaine du navire peut limiter sa responsabilité dans les termes des dispositions qui précèdent, le cas de dol excepté.

<sup>1</sup> Correspondant actuellement à 138 dirhams par tonneau.



**ARTICLE 129**

L'armateur non propriétaire du navire est solidairement responsable avec le propriétaire et dans les mêmes limites que ce dernier.

**ARTICLE 130**

(Modifié par le dahir du 16 Joumada II 1367 - 26 Avril 1948).  
La jauge visée aux articles 124 et 126 se calcule sur le tonnage brut des navires, quelque soit le mode de propulsion de ceux-ci.

**ARTICLE 131**

L'armateur désigne et congédie le capitaine.  
Le congédiement du capitaine peut donner lieu à indemnité au profit de ce dernier.

**ARTICLE 132**

Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital, dont le montant est déterminé par des experts amiables ou judiciaires.  
Ce droit de renonciation ne peut plus être exercé par lui passé le délai de trente jours à dater de l'interpellation que lui auront faite ses copropriétaires.  
S'il use de ce droit dans ledit délai, ses copropriétaires doivent lui rembourser sa part de copropriété dans les trente jours de l'expertise qui en a fixé le montant.

**ARTICLE 133**

(Abrogé par le dahir du 26 juillet 1922).

**ARTICLE 134**

(Abrogé par le dahir du 26 juillet 1922).

**ARTICLE 135**

Chacun des copropriétaires n'est tenu que proportionnellement à sa part, des obligations qui entraînent une responsabilité personnelle.  
En outre, il peut toujours se libérer des obligations résultant pour lui d'un acte de gestion auquel il a refusé son adhésion, par l'abandon de sa part de copropriété dans le navire.  
Cette part est alors répartie entre les autres copropriétaires, proportionnellement à leurs intérêts respectifs dans le navire.

**ARTICLE 136**

La copropriété ne cesse pas par la mort, la faillite, la déconfiture ou l'interdiction d'un des copropriétaires.

**ARTICLE 137**

L'armateur gérant nommé par les copropriétaires du navire ne peut, sans pouvoir spécial de ces derniers, vendre ni hypothéquer le navire; mais ses pouvoirs généraux comportent la faculté de le faire assurer.

**ARTICLE 138**

L'armateur gérant représente en justice les propriétaires du navire pour tout ce qui est relatif à l'armement et à l'expédition.

**ARTICLE 139**

Si les propriétaires du navire ont restreint, par des instructions spéciales, les pouvoirs de l'armateur gérant, cette restriction n'est pas opposable aux tiers qui ont contracté de bonne foi avec ce dernier.

**TITRE TROISIEME : DU CAPITAIN****ARTICLE 140**

Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou un autre bâtiment, est responsable de ses fautes, mêmes légères, dans l'exercice de ses fonctions.

**ARTICLE 141**

Le capitaine doit représenter les marchandises dont il a pris la charge. Il donne une reconnaissance de cette prise en charge par le connaissance.

**ARTICLE 142**

Le capitaine forme l'équipage du navire, choisit et engage les matelots ou autres membres de l'équipage et passe les contrats nécessaires pour l'expédition.  
Toutefois, il ne peut procéder à ces diverses opérations sans l'assentiment de l'armateur, lorsque celui-ci est sur les lieux ou y est représenté par un fondé de pouvoirs.

**ARTICLE 143**

Sur tous navires autres que les yachts de plaisance, il doit être tenu, par les soins du capitaine, un livre de bord coté et paraphé par le juge de paix ou, à défaut, par le chef des services municipaux.  
Le livre de bord doit contenir l'indication exacte de tous les événements survenus et de toutes les décisions prises au cours du voyage; le relevé des recettes et dépenses concernant le navire; les observations journalières relatives à l'état du temps et de la mer, ainsi que la mention des infractions commises par le personnel du navire, des peines disciplinaires infligées et, enfin, des naissances ou décès survenus à bord.  
Sur les navires à vapeur ou à moteur mécanique il doit être tenu,

journalière ainsi que tout ce qui concerne la marche et le service de la machine. 15

**ARTICLE 144**

Le capitaine est tenu d'avoir à bord l'acte de nationalisation du navire, le rôle d'équipage, le manifeste, les certificats de visite et les acquits de paiement ou à caution des douanes.

**ARTICLE 145**

Le capitaine est tenu d'être en personne à bord de son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

**ARTICLE 146**

En cas de contravention aux obligations imposées par les trois articles précédents, le capitaine est présumé responsable de tous les événements à l'égard des tiers intéressés au navire et au chargement.

**ARTICLE 147**

Le capitaine est responsable de tous les dommages et pertes survenus aux marchandises chargées sur le pont du navire, à moins que le chargeur, par une mention spéciale approuvée et signée par lui sur le connaissance, ait expressément autorisé ce mode de chargement.  
Sont considérées comme chargées sur le pont, toutes les marchandises qui ne sont pas chargées dans les cales du navire.  
Cette disposition n'est pas applicable aux navigations ayant pour point de départ, ou terme, un port du Maroc, et n'éloignant pas le navire de plus de 400 milles marins de tout port ou rade du Maroc.

**ARTICLE 148**

La responsabilité du capitaine cesse dans les cas de force majeure, dont la preuve est à sa charge.

**ARTICLE 149**

(Abrogé par le dahir du 26 Juillet 1922).

**ARTICLE 150**

En cas de besoins urgents pendant le voyage, le capitaine peut, au Maroc et en France, avec l'autorisation de justice, emprunter sur le corps du navire et le fret et, en cas d'insuffisance, sur la cargaison.  
Il peut aussi, mais seulement s'il n'a pu trouver à emprunter, vendre, avec la même autorisation, les marchandises jusqu'à concurrence de la somme reconnue nécessaire.  
L'armateur ou le capitaine qui le représente, tiendra compte, aux propriétaires des marchandises vendues, de leur valeur d'après les cours ou l'estimation des marchandises de même nature et qualité au lieu de leur destination et à l'époque de l'arrivée du navire.  
Les chargeurs ou ayants droit peuvent s'opposer à la mise en gage ou à la vente de leurs marchandises et en exiger le déchargement, à condition de payer le fret entier.

**ARTICLE 151**

Hors le cas d'innavigabilité légalement constaté, le capitaine ne peut, sous peine de nullité de la vente, vendre le navire sans un pouvoir spécial du propriétaire.

**ARTICLE 152**

Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement, ne peut, sauf convention contraire, faire aucun trafic ni commerce pour son compte particulier.  
En cas de contravention à cette disposition, il est privé de sa part dans le profit commun, sans préjudice de dommages-intérêts s'il y a lieu.

**ARTICLE 153**

Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers de bord, et, en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent, les papiers de bord et ce qu'il peut des marchandises les plus précieuses du chargement, sous peine d'en répondre personnellement. Si les objets ainsi retirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine en est déchargé.

**ARTICLE 154**

Le capitaine est tenu, à son arrivée, au port de destination ou à son entrée dans un port de relâche, et au plus tard dans les vingt-quatre heures, de faire viser le livre de bord et, en cas d'événements extraordinaires intéressant le navire, la cargaison ou l'équipage, de faire un rapport de mer énonçant le temps et le lieu de son départ, la route qu'il a suivie, les accidents dont a souffert le navire et toutes les circonstances remarquables du voyage.

**ARTICLE 155**

Le visa du livre de bord est demandé et le rapport de mer est remis au secrétaire-greffier du tribunal de paix, et s'il n'en existe pas au port d'escale, à l'autorité municipale.  
A l'étranger, ces formalités sont remplies devant l'autorité consulaire ou, à son défaut, devant le magistrat du lieu.

**ARTICLE 156**

Le capitaine qui a fait naufrage est tenu de se présenter dans le plus bref délai devant le juge de paix ou l'autorité municipale du lieu, et de faire viser son livre de bord, qui est affirmé par les survivants de l'équipage.

**ARTICLE 157**

Pour vérifier le rapport de mer du capitaine, l'autorité compétente reçoit les dépositions des hommes de l'équipage, et, s'il est possible, celles des passagers, sans préjudice de toutes autres preuves. Les rapports non vérifiés ne sont pas admis à la décharge du capitaine et ne font point foi en justice, sauf dans le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport. La preuve des faits contraires est réservée.

**ARTICLE 158**

Hors le cas de nécessité, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise ni ouvrir les panneaux avant d'avoir déposé son rapport de mer.

**ARTICLE 159**

L'autorité et la responsabilité du capitaine demeurent entières, nonobstant la présence d'un pilote à bord.

**ARTICLE 160**

Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine, relativement à la mission commerciale de ce dernier en qualité de mandataire de l'armateur, peuvent valablement être conclues sans l'intervention de l'autorité maritime.

**ARTICLE 161**

Les dispositions des articles 177 et suivants concernant le règlement des salaires en cas de retardement, prolongation ou abréviation du voyage, ne s'appliquent pas au capitaine, quand ces événements proviennent de sa faute.

**ARTICLE 161 bis**

(Ajouté par le dahir du 24 chaoual 1372 - 6 Juillet 1953).  
Les dispositions des articles 176 bis à 176 quater ci-après relatifs à la réglementation du travail ne sont pas applicables au capitaine.

**ARTICLE 162**

Contrairement à l'article 183, le paiement des acomptes n'est sujet à aucune limitation en ce qui concerne le capitaine.

**ARTICLE 163**

Les rémunérations du capitaine, autres que sa solde fixe, sont saisissables en totalité pour les sommes par lui dues à l'armateur en qualité de mandataire de celui-ci.  
La solde fixe est saisissable pour les mêmes causes, dans les limites fixées aux articles 186 et 187.

**ARTICLE 164**

Quelle que soit la durée du contrat, le capitaine ne peut le résilier, ni le rompre en cours de route.

**ARTICLE 164 bis**

(Ajouté par le dahir du 24 chaoual 1372 - 6 juillet 1953).  
L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages-intérêts en cas de renvoi injustifié. Le congédiement du capitaine n'est pas subordonné, hors des ports du Royaume du Maroc, à l'autorisation de l'autorité maritime ou consulaire prévue à l'alinéa 2 de l'article 201 bis ci-après.

**TITRE QUATRIEME : DE L'EQUIPAGE**

**CHAPITRE PREMIER : DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME, DE SA FORME ET DE SA CONSTATATION** (Modifié et complété par le dahir du 24 Chaoual 1372 - 6 Juillet 1953)

**ARTICLE 165**

Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire de mer armé sous pavillon marocain, est un contrat d'engagement maritime, régi par les dispositions du présent dahir.

**ARTICLE 165 bis**

Est considéré comme armateur, au sens de l'article précédent, toute personne physique ou morale, propriétaire ou non du navire, qui en assure l'exploitation.

**ARTICLE 166**

**§ 1.** Est considérée comme marin pour l'application du présent code, toute personne de l'un ou de l'autre sexe, servant à bord d'un navire de mer.  
(Paragraphe 2 et 3, modifiés par le dahir n° 1-61-219 du 25 Joumada II 1381-4 Décembre 1961, article 1er);

**§ 2.** Est considéré comme mousse tout marin âgé de moins de seize ans.

**§ 3.** Est considéré comme novice tout marin âgé de plus de seize ans et de moins de dix-huit ans.

**ARTICLE 166 bis**

Aucune opération de placement en vue d'un engagement maritime ne peut donner lieu à une rémunération quelconque de la part du marin.

**ARTICLE 166 ter****ARTICLE 167**

Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement maritime doivent, à peine de nullité, être constatées par écrit devant l'autorité maritime.  
Elles sont inscrites ou annexées au registre d'équipage.

**ARTICLE 167 bis**

L'inscription du marin au registre d'équipage d'un navire de plus de 50 tonneaux de jauge brute, faisant habituellement des sorties en mer de plus de soixante-douze heures, est subordonnée à une visite médicale passée, aux frais de l'armateur, par le médecin du navire, ou, à défaut de médecin à bord, par un médecin agréé par l'autorité maritime, et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa santé ou pour celle de l'équipage.  
Dans les cas d'urgence, ou dans les circonstances exceptionnelles dont l'autorité maritime est juge, le marin peut être inscrit au registre d'équipage sans avoir été soumis à la visite médicale prévue à l'alinéa précédent, mais à la condition que cette visite soit passée au premier port, où le bâtiment touchera ultérieurement.

**ARTICLE 168**

(Modifié par le dahir n° 1-61-223 du 14 joumada I 1381 - 24 octobre 1961).

Le contrat d'engagement doit contenir des dispositions indiquant s'il est conclu pour une durée indéterminée ou pour un voyage.

Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties. Ce délai doit être le même pour les deux parties et ne doit pas être inférieur à un jour ouvrable.

Le préavis doit être donné par écrit. Il peut être constitué soit par une lettre recommandée, soit par une lettre ordinaire dont copie doit alors être soumise à l'autorité maritime ou consulaire, soit enfin par une notification écrite signifiée en présence de deux témoins.

Si le contrat est conclu pour la durée d'un voyage, il doit contenir la désignation nominative ou autre du ou des ports dans lesquels le voyage s'achèvera.

Au cas où cette désignation ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat devra fixer une durée maximum après laquelle le marin pourra demander son débarquement en Europe ou en Afrique du Nord, même si le voyage n'est pas achevé.

**ARTICLE 169**

Le contrat d'engagement maritime doit, en outre, mentionner expressément :

- 1° Le service pour lequel le marin s'engage et la fonction hiérarchique qu'il doit exercer ;
- 2° La date à laquelle les services doivent commencer ;
- 3° Le mode de rémunération convenu entre les parties ;
- 4° Le montant des salaires fixes ou la base de détermination des profits ;
- 5° Le lieu et la date de la signature du contrat.

**ARTICLE 170**

L'autorité chargée de la police de la navigation doit s'assurer, par l'interpellation des parties et, s'il y a lieu, par la lecture à haute voix des clauses et conditions du contrat, que celles-ci sont connues et comprises des parties.

**ARTICLE 171**

Le contrat d'engagement est signé par l'armateur et le marin. Si l'une des parties ne sait signer, mention en est faite au contrat.

**ARTICLE 172**

L'autorité maritime vise le contrat et y appose son cachet si le contrat ne contient rien de contraire aux dispositions d'ordre public.

**ARTICLE 172 bis**

Le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doit, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande.

**CHAPITRE II : DES OBLIGATIONS DU MARIN ENVERS L'ARMATEUR****DE LA COMPOSITION DES EQUIPAGES ET DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL A BORD**

(Modifié par le dahir du 9 rejev 1349 - 1er décembre 1930, puis le dahir du 24 chaoual 1372 - 6 Juillet 1953).

**ARTICLE 173**

Le marin est tenu de se rendre sur le navire à bord duquel il doit exécuter son service au jour et à l'heure qui lui sont indiqués, par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

Il ne peut s'absenter du bord sans autorisation.  
Il est tenu, tant au port qu'en mer, à bord comme à terre, d'obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire et des marchandises et, d'une manière générale, de remplir son service avec zèle et attention.

**ARTICLE 174**

dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

#### ARTICLE 175

Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

#### ARTICLE 176

En l'absence d'une clause du contrat l'y autorisant, le marin ne peut, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour son propre compte sans la permission de l'armateur.

En cas d'infraction aux dispositions du paragraphe précédent, le marin contrevenant est tenu de payer le fret au plus haut prix stipulé, au lieu et à l'époque du chargement, pour le même voyage et la marchandise de même espèce que celle qui a été indûment chargée sur le navire, sans préjudice de dommages-intérêts pouvant être dus à l'armateur.

En outre, le capitaine a le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la cargaison, ou à faire encourir des amendes ou confiscations pour infractions, soit aux lois, soit aux règlements sanitaires.

#### ARTICLE 176 bis

A bord des navires autres que ceux armés à la pêche maritime, la durée du travail effectif des marins ne peut excéder, quelle que soit la catégorie du personnel à laquelle ils appartiennent, soit huit heures par jour, soit quarante-huit heures par semaine, soit une durée d'une limitation équivalente établie sur une période de temps autre que la semaine.

Des arrêtés ministériels, pris après avis de la commission comprenant des représentants des armateurs et des marins, régleront, par genre de navigation ou par catégorie de personnel, les conditions d'application de l'alinéa précédent. Ces arrêtés détermineront notamment :

- 1° La répartition des heures de travail dans la semaine de quarante-huit heures ou dans une période de temps autre que la semaine ;
- 2° Les dérogations permanentes qu'il y a lieu d'admettre pour les travaux préparatoires ou complémentaires qui doivent être nécessairement exécutés en dehors de la limite assignée au travail général à bord des navires, ou pour certains genres de navigation où le travail ordinaire est intermittent ;
- 3° Les dérogations temporaires qu'il y a lieu d'établir pour permettre aux capitaines de faire face à des surcroits de travail extraordinaires ou à des nécessités impérieuses.
- 4° Les mesures de contrôle des heures de travail et de repos et de la durée du travail effectif, ainsi que la procédure suivant laquelle les dérogations seront accordées ou utilisées.

Les arrêtés ministériels ci-dessus prévus détermineront en outre les règles générales concernant l'organisation du service à bord, soit à la mer, soit au port. Ils fixeront également les effectifs minima et la répartition des personnels affectés au service du navire.

#### ARTICLE 176 ter

La durée et l'organisation du travail à bord des navires de pêche seront réglées, s'il y a lieu, par arrêtés ministériels.

#### ARTICLE 176 quater

Un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin embarqué sur les bâtiments autres que ceux armés à la pêche maritime.

Sont obligatoires pour le marin et n'entrent pas en compte au point de vue du droit au repos hebdomadaire, les travaux nécessités par les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge.

#### ARTICLE 176 quinquies

(Modifié par le dahir n° 1-61-219 du 25 Joumada II 1381 - 4 décembre 1961).

A bord de tout navire de commerce de plus de 200 tonneaux de jauge brute, il doit être embarqué un mousse ou un novice pour chaque quinze hommes ou fraction de quinze hommes composant l'effectif du personnel du pont, et un mousse ou un novice pour chaque dizaine d'hommes en sus ; les officiers du pont, mais non les mousses ou novices déjà embarqués, entrent en compte pour le calcul de l'effectif du personnel ; toutefois, le nombre total des mousses et novices à embarquer réglementairement sur un navire n'est, en aucun cas, supérieur à cinq.

Sur les navires de commerce de plus de 200 tonneaux de jauge brute, il est interdit de faire aux mousses le service des quarts de nuit de 8 heures du soir à 4 heures du matin.

Un décret déterminera, s'il y a lieu, dans quelles conditions les prescriptions des précédents alinéas du présent article sont applicables sur les navires de commerce de jauge brute égale ou inférieure à 200 tonneaux et sur les bateaux de pêche.

Sur tous les navires il est interdit d'employer les mousses et les novices au travail des chaufferies et des soutes.

### CHAPITRE III : DES OBLIGATIONS DE L'ARMEUR

(Modifié par le dahir du 24 chaoual 1372 - 6 juillet 1953).

#### SECTION I : DES SALAIRES FIXES, PRODUITS EVENTUELS ET

#### ARTICLE 177

Tout contrat d'engagement aux termes duquel la rémunération du marin consiste, en tout ou en partie, en une part sur le profit ou sur le fret, détermine les dépenses et charges à déduire du profit brut pour former le profit net.

Lors du règlement, aucune déduction, autre que celles qui sont stipulées, ne pourra être faite au détriment du marin.

Les indemnités payées au navire pour rupture, abréviation, retardement ou prolongation du voyage, perte du profit ou du fret, sont considérées comme entrant dans le profit brut.

Cette disposition ne s'applique aux indemnités que si le marin a contribué au paiement des primes depuis le commencement du voyage.

#### ARTICLE 178

Lorsque les marins sont payés au mois, ils sont, en cas de prolongation ou d'abréviation du voyage, rétribués en proportion de la durée effective de leurs services.

#### ARTICLE 179

Lorsque les marins sont payés au voyage, l'abréviation volontaire du voyage n'entraîne aucune diminution de salaire.

La prolongation ou le retardement volontaire du voyage entraîne une augmentation de salaire proportionnelle à sa durée.

#### ARTICLE 180

Lorsque les marins sont rémunérés au profit ou au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement pour le retardement, la prolongation ou l'abréviation du voyage, occasionné par force majeure.

S'il y a retardement, prolongation ou abréviation du voyage du fait des chargeurs ou d'un tiers, les marins ont part aux indemnités qui sont adjugées au navire.

S'il y a retardement, prolongation ou abréviation du voyage du fait de l'armateur ou du capitaine, si l'événement est dommageable aux marins, ceux-ci ont droit, outre leur part sur le profit réalisé, à une indemnité fixée en tenant compte des circonstances.

#### ARTICLE 180 bis

Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant un salaire plus élevé que le sien a droit à une augmentation de salaire calculée d'après la différence existant entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie.

#### ARTICLE 181

Le règlement des salaires doit être fait, lorsque les circonstances le permettent, dans tous les cas où il y a contestation, devant l'autorité maritime.

#### ARTICLE 182

Lorsque le paiement n'a pas lieu en présence de l'autorité maritime dûment appelée, un procès-verbal relatant le paiement et, le cas échéant, les réclamations auxquelles il a donné lieu, doit être transmis dans les quarante-huit heures à cette autorité.

#### ARTICLE 182 bis

La liquidation des salaires est effectuée lorsque le navire arrive au port où il termine son voyage.

En outre, les salaires sont liquidés, sauf convention contraire des parties :

- 1° Pour les navires armés au long cours et au grand cabotage, dont la durée du voyage est supérieure à un an : annuellement, au premier port touché par le bâtiment ;
  - 2° Pour les navires armés au cabotage marocain dont la durée du voyage est supérieure à un mois : mensuellement, au premier port touché par le bâtiment.
- Pour tout marin débarqué isolément avant l'expiration du voyage, la liquidation des salaires a lieu au moment du débarquement.

#### ARTICLE 182 ter

Si la liquidation des salaires a lieu dans un port marocain ou dans un port étranger, paiement en est effectué immédiatement.

Si la liquidation des salaires a lieu dans un port étranger, les salaires sont payés au Maroc. Toutefois, l'autorité maritime pourra prescrire le paiement d'un acompte.

Au cas d'un retard de paiement imputable à l'armateur, le marin peut réclamer des dommages-intérêts.

#### ARTICLE 182 quater

En cas de perte sans nouvelles, il est dû aux ayants droit du marin, outre les salaires échus jusqu'aux dernières nouvelles, un mois en sus, si le marin était payé au mois.

#### ARTICLE 182 quinquies

Les marins d'un navire qui a prêté assistance, à l'exception des équipages des bâtiments affectés aux entreprises de sauvetage, ont droit à une part de la rémunération allouée au navire assistant.

La quotité et le montant de cette part sont fixés d'un commun accord ou par les tribunaux.

## SECTION II : DES AVANCES, RETENTIONS, DELEGATIONS ET SAISIES SUR LES SALAIRES

### ARTICLE 183

L'armateur a droit à la restitution des avances et acomptes par lui versés, déduction faite du salaire échu :

- 1° En cas de rupture de l'engagement par le fait du marin, sans préjudice des sanctions disciplinaires et de tous dommages-intérêts. Cette disposition s'applique également aux primes d'engagement ou avances perçues ;
- 2° Lorsque, au moment du décompte des salaires, le montant des avances ou acomptes perçus excède le montant des salaires ou parts effectives dus au marin.

Toutefois, cette dernière disposition ne s'applique pas aux avances ayant fait l'objet de délégation.

### ARTICLE 184

Les avances et les délégations ne sont pas sujettes à restitution en cas de rupture du contrat d'engagement par le fait de l'armateur, du capitaine ou des officiers. Il en est de même en cas de rupture du contrat d'engagement par force majeure, à moins de convention contraire.

### ARTICLE 184 bis

Les avances, lorsqu'en soit le montant, ne sont imputables sur les salaires et parts à échoir au marin que jusqu'à concurrence d'un mois de salaires seulement.

### ARTICLE 184 ter

Aucun acompte ne peut, en cours de route, être versé au marin que s'il est préalablement mentionné sur le livre de bord sous la signature du marin ou, à défaut, sous celle de deux membres de l'équipage. Les acomptes ne doivent pas dépasser les deux tiers des salaires gagnés par le marin au moment où l'acompte est demandé, sous déduction des avances et délégations.

Le capitaine est juge de l'opportunité de la demande d'acompte.

### ARTICLE 184 quater

Le marin peut, lors de l'engagement, déléguer une partie de ses gains en faveur de la ou des personnes se trouvant légalement ou en fait à sa charge.

Il peut aussi demander qu'une partie de ses gains soit, à titre provisionnel, versée, en son absence, à échéances régulières espacées d'un mois minimum, à un compte ouvert à son nom.

Le montant global des délégations et des versements provisionnels ne peut, en aucun cas ni à aucun moment, excéder les deux tiers des gains acquis.

Aux échéances convenues, l'armateur est tenu de payer les délégations souscrites et d'effectuer les versements provisionnels demandés par le marin.

### ARTICLE 185

Les salaires et profits des marins sont insaisissables et incessibles, si ce n'est pour les causes et dans les limites déterminées à l'article suivant.

### ARTICLE 186

Les salaires et profits des marins peuvent être saisis et cédés, mais seulement jusqu'à concurrence du quart :

- 1° En cas de dette envers l'Etat ou envers les caisses des invalides ou de prévoyance, pour ce qui est des inscrits français navigant sous pavillon marocain ;
- 2° En cas de dette préalablement autorisée par l'autorité maritime, pour fournitures de vivres, hardes ou logement ;
- 3° En cas de dette envers l'armement pour paiement indu sur un décompte de salaires antérieurs, avance ou acompte indu, dommages et intérêts.

### ARTICLE 187

Les mêmes salaires et profits peuvent être saisis jusqu'à concurrence d'un second quart pour pension alimentaire due en exécution d'un jugement.

### ARTICLE 188

En dehors des biens, sommes et valeurs déclarés, insaisissables par tous autres dahirs, sont insaisissables pour quelque cause que ce soit :

- 1° Les vêtements, sans exception, des marins ;
- 2° Les instruments et autres objets servant à l'exercice de la profession maritime ;
- 3° Les sommes dues pour frais médicaux et pharmaceutiques.

## SECTION III : DE LA NOURRITURE ET DU COUCHAGE

### ARTICLE 188 bis

Le marin engagé sur un navire armé au long cours, au cabotage ou au bornage a droit, pendant toute la durée de son engagement, à la nourriture ou à une allocation équivalente dont le taux et les conditions d'attribution sont fixés par les contrats et usages.

Les aliments fournis aux marins doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante et d'une nature appropriée au voyage entrepris. Ils peuvent, à tout moment, être contrôlés par l'inspecteur de la navigation,

Il est interdit à tout armateur de charger à forfait le capitaine ou un membre quelconque du personnel embarqué, de la nourriture de l'équipage. 18

### ARTICLE 188 ter

Les dispositions de l'article précédent pourront être étendues, par voie d'arrêtés ministériels, à certaines catégories d'armements à la pêche, en particulier aux entreprises de pêche industrialisée.

### ARTICLE 188 quater

Nul ne peut introduire de boissons alcooliques à bord sans l'autorisation du capitaine.

Toute boisson alcoolique introduite contrairement à cette prescription est confisquée par le capitaine et vendue par l'autorité maritime au profit d'une oeuvre sociale intéressant les gens de mer, sans préjudice des sanctions disciplinaires ou pénales encourues par le contrevenant.

### ARTICLE 188 quinquies

Sur les navires armés au long cours et au grand cabotage, les objets de couchage et le matériel de plat sont fournis par l'armateur dans les conditions déterminées par les dispositions réglementaires relatives à l'hygiène à bord des navires, et placés sous la responsabilité des marins. Des dommages intérêts sont dus en cas de détériorations anormales ou de perte desdits objets imputables à la faute des marins. Il en est de même sur les autres navires, à moins de convention contraire.

## SECTION IV : DES MALADIES ET BLESSURES ET DU RAPATRIEMENT DES MARINS

### ARTICLE 189

(Modifié par le dahir n°1-61-360 du 22 rejeb 1381 - 30 décembre 1961).  
Sous réserve des dispositions prévues à l'article 190 ter ci-dessous, le marin est soigné aux frais du navire s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement.

Les dispositions de l'alinéa précédent sont applicables au marin qui tombe malade postérieurement à la date de son débarquement et avant tout autre embarquement, lorsqu'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire.

Le marin blessé est tenu, sauf cas de force majeure, d'en faire immédiatement la déclaration au capitaine.

### ARTICLE 190

(Modifié par le dahir du 12 Ramadan 1376 - 13 Avril 1957).

Les soins à donner aux marins cessent d'être dus lorsque le marin est guéri ou lorsque la blessure est consolidée ou encore lorsque l'état du malade, après la crise aiguë, a pris un caractère chronique.

En cas de maladie, les salaires du marin lui sont payés pendant le temps où il a droit aux soins, dans les limites ci-après :

- a. Si le marin a été débarqué malade à l'étranger et s'il est rapatrié guéri ou dans un état ne justifiant pas son hospitalisation, jusqu'à son rapatriement tel que celui-ci a été prévu par l'article 193 ci-dessous ;
- b. Si le marin est hospitalisé même après rapatriement, jusqu'à sa sortie de l'hôpital ;
- c. Si le marin est débarqué pour cause de maladie au port d'armement ou dans un port où l'obligation du rapatriement peut être considérée comme accomplie, et si son état ne justifie pas son hospitalisation ou qu'il ne peut être hospitalisé pour des raisons indépendantes de sa volonté, il bénéficie :
  - Pendant les dix premiers jours suivant le débarquement, de son salaire de base effectif augmenté, s'il y a lieu, de l'indemnité de nourriture ;
  - A partir du onzième jour, et dans la limite des obligations fixées par l'alinéa premier du présent article, d'une allocation égale à la moitié de son salaire de base effectif majorée, s'il y a lieu, de la moitié de l'indemnité de nourriture.

Ne pourra prétendre à cette allocation le marin qui aura refusé son hospitalisation si celle-ci est prescrite par le médecin. Il en sera de même si le marin quitte l'établissement où il est hospitalisé sans autorisation médicale.

L'armateur pourra faire contre-visiter par un médecin de son choix tout marin malade non hospitalisé.

En cas de contestation sur l'état de santé du marin à la suite d'avis différents du médecin traitant et du médecin choisi par l'armateur, le litige sera porté devant le tribunal compétent, après tentative de conciliation dans les conditions prévues par l'article 205 bis ci-après, du présent dahir, devant le chef du quartier maritime. Ce dernier se fera assister, si besoin, d'un expert médical dont les honoraires seront à la charge de la partie perdante.

Dans le cas où un marin est en mesure d'être pris en charge par un centre médico-social pour l'une des quatre affections suivantes : tuberculose, cancer, maladie mentale, poliomyélite, les obligations de l'armateur cesseront à son égard.

En aucun cas, la période pendant laquelle les salaires ou l'allocation visée ci-dessus sont alloués au marin atteint de maladie ne peut dépasser quatre mois à dater du jour où il a été laissé à terre.

Les salaires visés au présent article s'entendent des salaires fixes mentionnés au contrat d'engagement. Dans le cas où le contrat ne prévoit pas de rémunération fixe, les salaires à allouer dans ces conditions sont déterminés d'après le taux moyen des salaires des

#### ARTICLE 190 bis

Le marin qui a dû cesser son travail pour blessure ou maladie est laissé à terre et hospitalisé au port où se trouve le navire ou au premier port touché par le navire.

La mise à terre et l'hospitalisation sont prononcées après avis du médecin du bord ou de tout autre médecin agréé par l'autorité maritime déclarant que l'état du malade exige son débarquement.

#### ARTICLE 190 ter

(Modifié par le dahir n° 1-61-360 du 22 Rejeb 1381 - 30 décembre 1961).

Les dispositions des articles 189, 190 et 190 bis ci-dessus ne sont applicables ni aux armements n'exploitant que des bateaux armés au bornage et dont le tonnage brut est inférieur à 25 tonneaux, ni aux armements n'exploitant que des bateaux armés à la petite pêche.

Ces armements sont seulement tenus, à l'égard des marins qu'ils engagent, aux obligations fixées par la législation relative à la responsabilité des employeurs en matière d'accidents du travail.

#### ARTICLE 190 quater

Par dérogation aux articles 189, 190 (1er alinéa excepté) et 190 ter ci-dessus, les obligations de l'armateur en matière de soins, à l'égard des marins français qui, lors de leur engagement, se sont réservés le bénéfice des dispositions de la loi française du 11 mars 1922 cessent lorsque le marin doit régulièrement être pris en charge par la caisse générale de prévoyance des marins français.

Jusqu'à cette prise en charge, le marin visé à l'alinéa précédent, débarqué pour cause de blessure ou de maladie, a droit à la continuation du paiement de ses salaires tels qu'ils sont déterminés par l'article 190 ci-dessus.

#### ARTICLE 191

Si un marin meurt d'une maladie ou d'une blessure dont les frais de traitement sont à la charge du navire, celui-ci doit supporter les frais de sépulture et le retour du corps au port d'armement ou au lieu de rapatriement tel qu'il est prévu par l'article 193 ci-dessous.

#### ARTICLE 191 bis

(Ajouté par le dahir portant loi n° 1-73-407 du 15 rejeb 1394 - 5 Août 1974).

Le capitaine est tenu de faire, dès le décès ou la disparition, survenu en mer, l'inventaire des biens, effets et valeurs laissés par le marin décédé à bord ou disparu au cours d'un voyage.

Les biens et effets sont immédiatement mis sous scellés et déposés dans des locaux fermant à clés dans lesquels la conservation peut être assurée sans risque.

Les valeurs sont déposées dans le coffre du bord dans un contenant scellé.

#### ARTICLE 191 ter

(Ajouté par le dahir portant loi n° 1-73-407 du 15 rejeb 1394 - 5 Août 1974).

Dès l'arrivée du navire dans un port marocain, les biens, effets et valeurs visés à l'article 191 bis sont remis, accompagnés de l'inventaire, par l'officier instrumentaire à l'autorité maritime locale qui lui en donne décharge.

#### ARTICLE 192

Lorsque le marin est débarqué pour cause de blessure ou de maladie dans un port français ou dans un port étranger, l'autorité maritime ou consulaire française peut exiger le dépôt par le capitaine à telle caisse qui lui sera assignée, et sous réserve de régularisation ultérieure, de la somme présumée nécessaire au traitement et au rapatriement du marin.

#### ARTICLE 192 bis

Les dispositions des articles 189 à 192 ci-dessus ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel ou par une faute inexcusable du marin ou encore si elle a été contractée par lui sous l'influence de l'ivresse ou si elle résulte d'un acte d'indiscipline de sa part.

Cependant, ces dispositions sont applicables en cas d'accident du travail même s'il est vérifié que cet accident est dû à une faute inexcusable de la victime.

Dans les cas visés ci-dessus où les dispositions des articles 189 à 192 ne sont pas applicables; le capitaine est néanmoins tenu de faire donner au marin tous les soins nécessaires jusqu'à ce que celui-ci soit confié aux mains de l'autorité maritime ou de l'autorité consulaire.

#### ARTICLE 192 ter

(Ajouté par le dahir portant loi n° 1-73-407 du 15 rejeb 1394 - 5 août 1974).

Le capitaine est tenu de prendre toutes mesures utiles en vue d'assurer la sauvegarde des biens se trouvant à bord et appartenant au marin malade ou blessé en voyage jusqu'au débarquement du marin.

#### ARTICLE 193

(Annulé et remplacé par le dahir n° 1-62-069 du 16 Safar 1382 - 19 Juillet 1962).

Sauf les dérogations prévues à l'article 194 ci-après, le marin débarqué pour cause de blessure ou de maladie, ou délaissé en fin de contrat, hors d'un port du Maroc doit être rapatrié aux frais du navire. Le port de rapatriement doit être :

- b. Le port d'engagement ou un port du pays dont relève le malade ou le blessé pour les marins étrangers, selon la convention qui aura été conclue à cet égard au moment de l'engagement. 19

#### ARTICLE 194

Ne sont pas à la charge de l'armateur : les frais de rapatriement des marins débarqués soit à la suite de congédiement pour motif légitime, soit sur l'initiative de l'autorité maritime, soit pour subir une peine, soit à la suite d'une maladie ou blessure dont le traitement n'est pas à la charge de l'armateur.

En cas de résiliation de gré à gré, les frais de rapatriement sont à la charge de la partie désignée par la convention.

#### CHAPITRE IV : DE LA FIN DU CONTRAT D'ENGAGEMENT

(Modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 - 6 Juillet 1953).

#### ARTICLE 195

Le contrat d'engagement prend fin s'il a été conclu pour une durée déterminée, par l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Si le contrat a été conclu pour la durée du voyage, il prend fin soit par l'accomplissement du voyage, soit par sa rupture volontaire ou forcée.

Il prend fin, quelle que soit la durée prévue, par le décès du marin, par la résiliation ou la rupture dans les conditions et les circonstances prévues aux articles 78 et 82 ci-dessus, par la résiliation prononcée par justice au cas où une des parties n'aurait pas satisfait à son engagement.

#### ARTICLE 196

Lorsque l'engagement a été contracté pour un temps déterminé et que le terme vient à échoir au cours d'un voyage, sans qu'aucune prolongation n'ait été prévue au contrat, l'engagement continue, s'il s'exécute sur un navire de commerce ou de pêche, jusqu'à l'arrivée de ce navire dans le premier port du Maroc où il fait escale pendant une durée de quarante-huit heures au moins.

Toutefois, l'engagement continue jusqu'à l'arrivée au port de débarquement, si le navire doit s'y trouver dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du temps stipulé au contrat.

#### ARTICLE 197

En cas de mort du marin pendant la durée du contrat, ses salaires, s'il est payé au mois, sont dus à sa succession jusqu'au jour de son décès. Si le marin est engagé pour la durée du voyage et s'il est payé soit au forfait, soit au profit ou au fret et pour un voyage d'aller seulement, le total de ses salaires ou de sa part est dû s'il meurt après le voyage commencé ; si l'engagement avait pour objet un voyage d'aller et retour, la moitié des salaires et de la part du marin est due s'il meurt au cours du voyage d'aller ou au port d'arrivée; la totalité est due s'il meurt en revenant.

Quel que soit le mode d'engagement, les salaires du marin tué en défendant le navire, ou en accomplissant, pour le salut du navire, un acte de dévouement, sont dus en entier pour tout le voyage si le navire arrive à bon port, et en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, jusqu'au jour de cessation des services de l'équipage.

#### ARTICLE 198

Le congédiement prononcé par l'armateur ou le capitaine pour motif légitime n'ouvre aucun droit au profit du marin. Sont notamment des motifs légitimes de congédiement :

1. Le fait par le marin de ne pas se présenter pour l'embarquement à la première réquisition de l'armateur ou de son représentant ;
2. L'arrestation d'un marin inculpé de crime ou de délit si le navire est en partance ; ou si le navire n'est pas en partance, la détention du marin pendant plus de cinq jours ;
3. La désobéissance, dans le cas où elle constitue, d'après la législation disciplinaire en vigueur, une faute grave contre la discipline ;
4. L'ivresse constatée au moins trois fois et dans les cas où elle constitue, d'après la législation disciplinaire en vigueur, une faute grave contre la discipline ;
5. L'absence irrégulière du bord pendant plus de trois jours ;
6. L'absence du bord ou la continuation d'absence du bord, quelle qu'en soit la durée, si elle a lieu entre le moment auquel le capitaine a fixé le commencement du service par quarts en vue de l'appareillage, et celui auquel le capitaine a fixé la cessation du service par quarts, ou si le marin a quitté le bord étant aux arrêts ;
7. Le fait par le marin de se trouver dans l'impossibilité de reprendre son service pour le départ du navire, par suite de blessure ou de maladie, quelle qu'en soit d'ailleurs la cause ;
8. La prise, le naufrage, l'innavigabilité du navire sur lequel le contrat doit recevoir ou reçoit son exécution, à moins de convention contraire, la rupture du contrat par les affréteurs en cas d'affrètement total.

#### ARTICLE 199

En cas de congédiement prononcé sans motif légitime par le capitaine ou l'armateur avant le commencement du voyage, les marins, quel que soit leur mode d'engagement, conservent à titre d'indemnité les avances reçues; ils sont en outre payés des journées passées par eux au service du navire.

A défaut d'avance, les marins engagés au mois reçoivent un mois de salaire tel qu'il a été fixé au contrat: ceux qui sont engagés au voyage

présumée du voyage; ceux qui sont engagés au profit ou au fret ont également droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord ou par les tribunaux.

#### ARTICLE 200

En cas de congédiement prononcé sans motif légitime par le capitaine ou l'armateur après le commencement du voyage, les marins payés au mois reçoivent les salaires stipulés pour le temps qu'ils ont servi et, en outre, à titre d'indemnité, la moitié des salaires tels qu'ils peuvent être évalués, d'après la durée présumée du voyage; s'ils sont payés au voyage, ils reçoivent l'intégralité des salaires stipulés.

Les marins rémunérés au profit ou au fret ont droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord ou par les tribunaux, qui le calculeront sur le manque à gagner et l'état d'avancement du voyage.

#### ARTICLE 201

La rupture du contrat d'engagement par le marin sans motif, donne droit à indemnité au profit de l'armateur.

Sont notamment des motifs légitimes de rupture du contrat par le marin :

1. le non-paiement des salaires aux époques et dans les conditions fixées par la loi ou par le contrat ;
2. Le fait d'avoir été victime d'un abus d'autorité de la part du capitaine, si cet abus d'autorité a été constaté et puni conformément à la législation disciplinaire et pénale en vigueur ;
3. L'appel ou l'engagement au service militaire dans les armées de terre, de mer ou de l'air.

#### ARTICLE 201 bis

(Modifié par le dahir n° 1-69-177 du 12 Kaada 1389 - 20 Janvier 1970).

Dans les ports du Maroc, la résiliation du contrat d'engagement conclu pour une durée indéterminée a lieu par la volonté d'un seul des contractants dès l'expiration du délai de préavis fixé au contrat conformément à l'article 168 du présent dahir.

Hors des ports visés à l'alinéa précédent, la résiliation du contrat d'engagement conclu pour une durée indéterminée est subordonnée à l'autorisation de l'autorité maritime ou consulaire marocaine quand il existe des conditions mettant en danger la navigabilité ou la sécurité du navire.

Dans l'un et l'autre cas, cette résiliation peut donner lieu à indemnité, dans les conditions fixées par les articles 199, 200 et 201 ci-dessus, soit en cas d'inobservation du délai de préavis, soit si l'une des parties a abusé de son droit de résiliation.

#### ARTICLE 201 ter

(Ajouté par le dahir n° 1-61-223 du 14 Joumada I 1381 - 24 Octobre 1961).

Si le marin prouve à l'armateur ou à son représentant, soit qu'il a la possibilité d'obtenir le commandement d'un navire ou un emploi d'officier ou d'officier mécanicien ou tout autre emploi plus élevé que celui qu'il occupe, soit que par suite de circonstances intervenues depuis son engagement, son départ présente pour lui un intérêt capital, il peut demander son congédiement à condition qu'il assure, sans frais nouveaux pour l'armateur, son remplacement par une personne compétente, agréée par l'armateur ou son représentant.

Dans ce cas, le marin a droit aux salaires correspondant à la durée de son service.

#### ARTICLE 202

Lorsque la rupture du voyage arrive par le fait des chargeurs, les marins rémunérés au fret participent aux indemnités qui seront adjugées au navire.

Ces indemnités leur sont allouées dans les proportions où le fret l'aurait été.

#### ARTICLE 203

Si par suite d'un cas de force majeure le voyage devient impossible avant d'avoir commencé, la rupture de ce voyage ne donne droit à aucune indemnité au profit des marins.

Toutefois, ceux-ci sont payés des journées par eux employées au service du navire, s'ils devaient être rémunérés au mois ou au voyage.

#### ARTICLE 204

Si par suite d'un cas de force majeure la continuation du voyage commencé devient impossible, les marins rémunérés au mois ou au voyage sont payés de leurs salaires jusqu'au jour de la cessation de leurs services, ceux qui sont rémunérés au profit ou au fret reçoivent la part leur revenant en vertu du contrat, sur le profit réalisé ou le fret gagné pendant la partie du voyage effectuée.

Toutefois, en cas de prise, naufrage, déclaration d'innavigabilité, les tribunaux peuvent ou supprimer ou réduire les salaires des marins, s'il est prouvé que la perte du navire est le résultat de leur faute, ou de leur négligence, ou qu'ils n'ont pas fait tout ce qui était en leur pouvoir pour sauver le navire, les passagers et les marchandises ou pour recueillir les débris.

#### ARTICLE 205

Dans le cas où les indemnités sont allouées par des gouvernements ou des autorités administratives ou judiciaires en réparation du préjudice causé, les marins qui, par application des deux articles précédents,

### CHAPITRE V : DES LITIGES ENTRE ARMATEURS ET MARINS

(Modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 - 6 Juillet 1953)

#### ARTICLE 205 bis

Les litiges qui s'élevaient en ce qui concerne les contrats d'engagement régis par le présent dahir entre les armateurs et leurs représentants et les marins, à l'exception des capitaines, sont portés, aux fins de conciliation, devant l'autorité maritime compétente. Cette tentative de conciliation se substitue à celle qui devrait avoir lieu devant le juge de paix conformément au droit commun.

#### ARTICLE 205 ter

Quand le litige naît dans un port marocain, l'autorité maritime compétente visée à l'article précédent s'entend du fonctionnaire de la marine marchande chef du quartier maritime dont relève ce port.

Dans tous les autres cas, et aussi lorsque, par suite du départ du navire, l'instance ne peut être portée devant le fonctionnaire désigné à l'alinéa précédent, l'autorité maritime compétente s'entend du fonctionnaire de la marine marchande chef du quartier maritime dont relève le port d'armement habituel du navire.

#### ARTICLE 205 quater

Si, pour la tentative de conciliation, les parties ne se présentent pas spontanément l'une et l'autre devant l'autorité maritime compétente, celle-ci les convoque par voie administrative.

En cas de conciliation, l'autorité maritime dresse un procès-verbal des conditions de l'arrangement. Le procès-verbal constitue, en ce qui concerne les points auxquels il s'applique, un nouveau contrat régissant les rapports des parties.

En cas d'échec de la tentative de conciliation, l'autorité maritime dresse un procès-verbal dont il est remis au demandeur une copie contenant permission de citer devant le tribunal compétent.

### LIVRE TROISIEME : DES TRANSPORTS MARITIMES, DES RISQUES DE MER ET DES ASSURANCES MARITIMES

#### TITRE PREMIER : DU CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME EN GENERAL

#### CHAPITRE PREMIER : DE LA FORMATION ET DE LA PREUVE DU CONTRAT DE TRANSPORT

#### ARTICLE 206

L'affrètement est le contrat par lequel l'armateur du navire s'engage envers un expéditeur à transporter ses marchandises à un certain port ou pendant un certain temps, moyennant un certain prix, en y affectant soit la totalité, soit une partie du bâtiment.

#### ARTICLE 207

L'affrètement ou contrat de transport maritime se constate par charte-partie, connaissance ou tout autre écrit.

#### ARTICLE 208

La charte-partie est faite, soit par acte authentique, soit par acte sous seing privé. Elle mentionne : le nom et le tonnage du navire ; le nom du capitaine ; l'indication, même approximative, des marchandises à transporter, soit par un même navire, en cas d'affrètement total, soit en cas d'affrètement partiel, à certaines époques, par navires à désigner ; le lieu et le temps convenus pour la charge et la décharge ; le prix du fret ou du nolis.

#### ARTICLE 209

Le connaissance est une reconnaissance écrite des marchandises reçues par le capitaine.

#### ARTICLE 210

Le connaissance doit exprimer :

- La désignation des marchandises remises au transporteur, avec indication de leur quantité et de leurs marques distinctives ;
- La date à laquelle il a été délivré ;
- Le nom et le domicile du chargeur ;
- Le nom et le domicile de l'armateur ou du frèteur ;
- Le lieu du départ et celui de la destination ;
- Le prix du fret, sauf référence de la charte-partie ou de toute autre convention ;
- Le nombre des exemplaires du connaissance créés par le capitaine.

Tout exemplaire du connaissance qui ne contient pas les mentions ci-dessus indiquées, ne constitue qu'un commencement de preuve.

#### ARTICLE 211

Le connaissance peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur.

#### ARTICLE 212

S'il a été dressé à la fois une charte-partie et un connaissance, les clauses manuscrites l'emportent sur les clauses imprimées, alors même qu'elles figureraient sur la charte-partie; en cas de conflit entre clauses imprimées et clauses manuscrites, le connaissance l'emporte.

## CHAPITRE II : DES OBLIGATIONS RECIPROQUES DES PARTIES

### ARTICLE 213

Le frêteur du navire est tenu de le délivrer en bon état de navigabilité, c'est-à-dire capable, sous tous les rapports, d'entreprendre en toute sécurité la navigation à laquelle il est destiné.

Il répond à l'égard de l'affrêteur de tous dommages résultant d'un état défectueux du navire, à moins que cet état défectueux ne provienne d'un vice caché qu'un examen scrupuleux n'aurait pas permis de découvrir.

### ARTICLE 214

La preuve de l'innavigabilité peut être admise, nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

### ARTICLE 215

Dans tous les cas où un navire a été consigné, le frêteur ne peut en fournir un autre, à moins que, par suite de force majeure, ce navire se perde ou devienne innavigable après le commencement du voyage.

### ARTICLE 216

S'il est trouvé, dans le navire, des marchandises qui n'aient pas été déclarées, le capitaine peut les faire mettre à terre dans le lieu du chargement ou en taxer le fret au plus haut prix payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature, et ce, sans préjudice de dommages-intérêts, s'il y a lieu.

### ARTICLE 217

Celle des parties par le fait de laquelle le navire s'est trouvé arrêté ou retardé, au départ, pendant sa route, ou au lieu de débarquement, doit en indemniser l'autre partie.

### ARTICLE 218

Le navire doit, à l'époque convenue, être prêt à recevoir les marchandises au lieu d'embarquement usuel. Le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur, et, au port de destination, les représenter sous palan aux réceptionnaires.

### ARTICLE 219

L'affrètement de la totalité d'un navire ne comprend pas les cabines et les autres lieux réservés au capitaine et à l'équipage; mais le capitaine et l'équipage ne peuvent y charger aucune marchandise, sans le consentement de l'affrêteur.

### ARTICLE 220

En cas d'affrètement de la totalité ou d'une partie déterminée d'un navire, le capitaine ne peut, sans l'autorisation de l'affrêteur, prendre d'autres marchandises dans le navire ou la partie du navire ainsi affrétée. En cas d'infraction, le fret des marchandises ainsi chargées appartiendrait à l'affrêteur, sans préjudice de dommages-intérêts, s'il y a lieu.

### ARTICLE 221

Le frêteur est responsable de toutes pertes ou avaries occasionnées aux marchandises, aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde, à moins qu'il ne prouve la force majeure.

### ARTICLE 222

Les marchandises employées ou vendues par le capitaine, au cours du voyage, pour les besoins du navire, doivent être remboursées par le frêteur d'après leur valeur au port de destination, sous déduction des dépenses épargnées à l'affrêteur si le navire arrive à bon port, et dans le cas contraire, d'après leur prix de vente effectif.

### ARTICLE 223

Le frêteur a le droit de retenir son fret pour toutes les marchandises dont il est tenu de rembourser la valeur.

### ARTICLE 224

Si les chargeurs dont les marchandises ont été employées pour les besoins du navire ne sont pas remboursés de leur valeur, la perte en résultant pour eux sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à destination ou ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

### ARTICLE 225

Si personne ne se présente pour se faire délivrer les marchandises ou si le destinataire refuse de les recevoir, le capitaine pourra, par autorité de justice, les faire vendre jusqu'à concurrence du montant de son fret et faire ordonner le dépôt du surplus. S'il y a insuffisance, il conserve un recours contre le chargeur pour le solde.

### ARTICLE 226

Le chargeur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises convenue doit le fret en entier, et pour tout chargement stipulé au contrat, il doit en outre les frais qui ont pu en résulter pour le navire; mais, réciproquement, il doit lui être déduit les dépenses épargnées au navire, ainsi que les trois quarts du fret des marchandises prises en remplacement.

### ARTICLE 227

Celui qui a embarqué des marchandises dangereuses, nuisibles ou prohibées, est responsable à l'égard du frêteur de la cargaison et de tous les gens qui y sont intéressés, des dommages qu'elles ont pu causer. L'acceptation de telles marchandises par le capitaine ne fait disparaître cette responsabilité qu'à l'égard du frêteur.

### ARTICLE 228

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été délivrées ou mises à la disposition du réceptionnaire au port de destination.

### ARTICLE 229

(Modifié par le dahir du 11 Chaoual 1351 - 6 Février 1933).

Toutefois, le fret est dû dans les cas suivants :

- Lorsque le défaut de livraison provient de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit ;
- Lorsque les marchandises se sont perdues par vice propre ;
- Pour les animaux morts en cours de route en dehors de toute faute du transporteur ;
- Lorsque des marchandises dangereuses ou prohibées ont dû être détruites en cours de route, pourvu que le transporteur ait ignoré leur nature au moment de l'embarquement ;
- Lorsque, au cours du voyage des marchandises ont dû être vendus à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause;
- Lorsque la perte des marchandises a été admise en avarie commune.

### ARTICLE 230

Dans tous les cas où le fret n'est pas dû, les avances faites au capitaine avant le départ sur ce fret doivent être restituées par lui, s'il n'y a convention contraire.

Le paiement, par le capitaine, à l'affrêteur ou au chargeur, d'une prime d'assurance sur les avances reçues par lui, doit être tenu pour une convention de non-restitution.

### ARTICLE 231

Lorsque, par suite de fortune de mer, le navire a besoin d'être réparé en cours de voyage, l'affrêteur ou le chargeur est tenu d'attendre ou de payer le fret entier.

### ARTICLE 232

Lorsque le navire est arrêté durant le voyage par suite du fait d'une puissance ou de tout autre événement non imputable au capitaine ou au frêteur, les conventions subsistent et il n'y a pas lieu à dommages intérêts, ni à augmentation du fret spéciale.

### ARTICLE 233

Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchandises à ses frais, à condition de les faire recharger ou d'indemniser le capitaine des frais de rechargement.

### ARTICLE 234

Lorsqu'un cas de force majeure, survenant après le départ du navire, l'empêche de se rendre à sa destination et que le navire est obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû que le fret de l'aller, quoique le navire ait été affrété pour l'aller et le retour.

### ARTICLE 235

Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, ou d'une autre force majeure qui l'empêche d'entrer dans ce port, le capitaine est tenu, s'il n'a pas reçu d'ordres ou si les ordres qu'il a reçus ne peuvent être mis à exécution, d'agir au mieux des intérêts des chargeurs, soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au port de départ.

### ARTICLE 236

Si, dans le cas de naufrage ou d'innavigabilité du navire en cours de voyage, les marchandises parviennent à destination moyennant un fret moindre que celui qui avait été convenu avec le capitaine du navire, la différence en moins, entre les deux frets, doit être payée au capitaine. Mais il n'est rien dû au capitaine si le nouveau fret est égal à celui qui avait été convenu avec lui; et si le nouveau fret est supérieur, la différence en plus est supportée par le chargeur.

### ARTICLE 237

Le chargeur ne peut pas abandonner en paiement du fret les marchandises diminuées de valeur pour quelque cause que ce soit. Si, toutefois, des futailles contenant du vin, de l'huile, du miel ou autres liquides ont tellement coulé qu'elles sont vides ou presque vides, ces futailles pourront être abandonnées pour le fret.

### ARTICLE 238

Les jours de planches ou de staries commencent à courir : pour le chargement, le lendemain du jour où l'affrêteur a reçu avis que le navire est prêt à prendre ses marchandises; pour le déchargement, le lendemain du jour où le destinataire est mis à même de commencer le déchargement, dans les conditions prévues au contrat. Lorsqu'il n'est pas fixé par la convention, le point de départ et la durée des staries restent soumis à l'usage des lieux. Les jours ouvrables entrent seuls dans le calcul des staries.

**ARTICLE 239**

Si le chargement ou le déchargement n'est pas terminé pendant les jours de planches, alors que la date d'expiration de ceux-ci n'a pas été indiquée, les surestaries commencent à courir, d'après l'usage des lieux, mais seulement vingt-quatre heures après un simple avis donné par écrit par le capitaine, soit à l'affrètement, soit au destinataire; elles commencent sans aucun avis, si le nombre des jours de planches a été déterminé. Les jours courants entrent sans distinction dans le calcul des surestaries.

**ARTICLE 240**

Les jours de staries ne sont interrompus que pendant le temps où il a été impossible de charger ou de décharger. Les jours de surestaries ne sont pas interrompus même en cas de force majeure.

**ARTICLE 241**

Les dispositions applicables au fret s'étendent de plein droit aux surestaries.

**ARTICLE 242**

Pour garantir le paiement du fret et des accessoires, le frèteur a, même en cas de faillite du destinataire, un privilège sur les marchandises composant le chargement, pendant une quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont pas été passées en mains tierces.

**ARTICLE 243**

Le frèteur peut retenir les marchandises faute de paiement du fret, à moins qu'il ne lui soit fourni une bonne et valable caution. Le frèteur peut également demander le dépôt des marchandises en mains tierces, jusqu'à ce qu'il soit payé du fret, ou même en faire ordonner la vente jusqu'à concurrence du montant de sa créance.

**ARTICLE 244**

(Abrogé par le dahir du 26 juillet 1922).

**ARTICLE 245**

Le connaissement nominatif n'est pas négociable. Le capitaine ne peut remettre la marchandise qu'à la personne dénommée.

**ARTICLE 246**

(Modifié par le dahir du 21 mars 1930).

Le connaissement à ordre est négociable par endossement. Le capitaine ne peut délivrer la marchandise qu'au porteur du connaissement endossé, même en blanc.

**ARTICLE 247**

Le connaissement au porteur est négociable par simple remise. Le capitaine doit délivrer la marchandise à toute personne qui se présente à lui en possession de ce connaissement.

**ARTICLE 248**

Les exemplaires du connaissement à ordre ou au porteur doivent porter la mention "négociable" ou "non négociable" avec l'indication du nombre d'exemplaires et la mention que, l'un étant accompli, l'autre ne pourra l'être.

**ARTICLE 249**

Le transporteur ne peut opposer au porteur d'un exemplaire négociable endossé les exceptions opposables au chargeur, à moins qu'il ne prouve que ce porteur agit comme mandataire du chargeur.

**ARTICLE 250**

En cas de conflit entre porteurs de divers exemplaires négociables du même connaissement, avant toute délivrance de la marchandise par le capitaine, la préférence est donnée à celui qui se prévaut de l'exemplaire dont l'endossement est le plus ancien.

**ARTICLE 251**

Après délivrance de la marchandise au porteur de l'un des exemplaires négociables, le porteur d'un autre exemplaire, même en vertu d'un endossement antérieur, ne peut pas lui être préféré.

**ARTICLE 252**

En cas de divergences entre la charte-partie et le connaissement d'un navire affrété, la préférence doit être donnée aux stipulations de la charte-partie, dans les rapports entre le frèteur et l'affrètement. Mais, dans les rapports entre l'affrètement et le chargeur, c'est le connaissement seul qui fait foi, à moins qu'il ne se réfère expressément à la charte-partie.

**ARTICLE 253**

L'émetteur d'un connaissement direct est tenu, jusqu'au terme du parcours, des actions qui naissent de ce connaissement. Il est garant des faits des transporteurs successifs auxquels est transmise la marchandise.

**ARTICLE 254**

Dans le cas prévu par l'article précédent, chacun des transporteurs subséquents n'est responsable que des pertes, avaries et retards survenus sur son propre parcours.

**CHAPITRE III : DE L'EXTINCTION ET DE L'EXONERATION DES****ARTICLE 255**

Le contrat d'affrètement ou de transport est résilié de plein droit, sans indemnité de part ni d'autre, lorsque avant tout commencement d'exécution, il se produit un cas de force majeure qui empêche complètement cette exécution.

Si le cas de force majeure se produit avant le départ du navire, mais alors que le contrat a déjà reçu un commencement d'exécution, la résiliation est prononcée, à charge d'indemnité s'il y a lieu.

**ARTICLE 256**

Si la force majeure n'empêche que temporairement la sortie du navire, les conventions subsistent, sans augmentation de fret ni indemnité, à la condition toutefois que ce retard n'ait pas eu pour conséquence de rompre l'opération commerciale en vue de laquelle l'une ou l'autre des parties, ou toutes deux, avaient contracté.

**ARTICLE 257**

En cas d'affrètement total du navire, l'affrètement peut résilier le contrat en payant la moitié du fret stipulé, à la condition qu'il n'ait pas encore donné au capitaine l'ordre du départ ou, s'il a chargé tout ou partie de la cargaison, que les jours de staries ne soient pas encore expirés. Dans ce dernier cas, l'affrètement est tenu en outre de supporter les dépenses de chargement et de déchargement, et de payer des dommages intérêts pour le retard qui a pu être occasionné.

**ARTICLE 258**

En cas d'affrètement partiel ou de transport maritime, le chargeur a le même droit, mais il doit alors le fret entier. Toutefois, il ne serait dû que le demi-fret si tous les chargeurs étaient d'accord pour résilier.

**ARTICLE 259**

Sauf le cas prévu par l'article 257, l'affrètement ne peut résilier le contrat, à moins de payer le fret entier, les surestaries et tous autres frais grevant la cargaison. De plus, l'affrètement est tenu d'indemniser le frèteur, si ce dernier subit un dommage ou encourt des frais extraordinaires par le fait du déchargement des marchandises.

**ARTICLE 260**

Le droit de résiliation prévu par les trois articles précédents n'est pas applicable aux affrètements à temps, ni à ceux conclus pour plusieurs voyages successifs.

**ARTICLE 261**

Dans les cas où il doit le fret entier pour résiliation de contrat, l'affrètement peut en déduire les dépenses épargnées au frèteur, ainsi que le fret des marchandises qui ont été embarquées ou offertes en remplacement, sans que cette déduction puisse dépasser la moitié du fret.

**ARTICLE 262**

(Modifié par le dahir du 1er regeb 1372 - 17 Mars 1953).

Toutes actions en dommages-intérêts pour avaries particulières ou pertes partielles, exercées, soit contre le capitaine ou l'armateur, soit contre les propriétaires des marchandises, sont non recevables si, au plus tard dans les huit jours, jours fériés non compris, de la date à laquelle la marchandise a été mise à la disposition effective du destinataire, il n'a pas été fait et signifié par acte extrajudiciaire ou lettre recommandée, une protestation motivée et si cette protestation n'a pas été suivie d'une action en justice dans le délai de quatre-vingt-dix jours.

**ARTICLE 263**

Toutes actions dérivant du contrat d'affrètement sont prescrites par un an à compter de l'arrivée de la marchandise au port de destination et, en cas de non-arrivée, de la date à laquelle elle aurait dû normalement y parvenir.

**ARTICLE 264**

Est nulle et de nul effet toute clause de connaissement ou titre quelconque de transport maritime, créé au Maroc ou à l'étranger, ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire l'armateur à sa responsabilité, de déroger aux règles de la compétence ou de renverser la charge de la preuve. Toutefois, l'armateur peut s'exonérer des fautes commises par le capitaine, le pilote et l'équipage, dans l'accomplissement de leurs fonctions en ce qui concerne le navire.

**ARTICLE 265**

Les clauses "que dit être", "... poids, qualité et contenu inconnus" et toutes autres équivalentes ont pour effet exclusif de mettre la preuve des manquants à la charge de l'expéditeur ou du réceptionnaire.

**ARTICLE 266**

(Modifié par le dahir du 27 Joumada I 1365 - 29 Avril 1946 et le dahir du 17 moharrem 1374 - 16 septembre 1954).

Lorsqu'une déclaration de valeur ne figure pas au connaissement, la responsabilité de l'armateur et du capitaine est limitée à 100000 francs par colis, et ce, nonobstant toute convention contraire.

Lorsqu'une déclaration de valeur figure au connaissement, cette responsabilité est limitée à la valeur ainsi déclarée.



## ARTICLE 267

Les dispositions ci-dessus s'appliquent à tout transport de marchandises à destination ou en provenance des ports du Maroc, et ce, alors même que le connaissement ou le titre de transport est créé à l'étranger, entre étrangers, ou que les parties stipulent que le contrat de transport sera régi par une loi étrangère. Toute stipulation de cette nature est nulle et de nul effet.

## ARTICLE 268

L'insertion de clauses non conformes aux dispositions ci-dessus dans un connaissement ou titre quelconque de transport, est punie d'une amende de 100 à 200 francs pour chaque infraction ; le capitaine, l'armateur, le propriétaire du navire, le consignataire et l'agent du navire seront tous conjointement et solidairement responsables du paiement de cette amende.

## ARTICLE 269

Sera puni des peines portées à l'article 405 du Code pénal français quiconque, par déclaration faite de mauvaise foi et insérée au connaissement, aura trompé ou tenté de tromper l'armateur ou ses préposés sur la nature, la valeur ou la quantité des marchandises embarquées.

Lorsque la déclaration inexacte sur la nature, la valeur ou la quantité des marchandises embarquées aura été faite de bonne foi, elle aura pour sanction l'obligation de payer un fret double.

## TITRE DEUXIEME : DE CERTAINS CONTRATS PARTICULIERS

### CHAPITRE PREMIER : DE L'AFFRETEMENT A TEMPS

#### ARTICLE 270

Le contrat d'affrètement à temps est celui par lequel le frèteur loue son navire pour un temps déterminé et pour tout emploi licite et normal à la convenance de l'affrèteur.

#### ARTICLE 271

Le frèteur peut laisser ou non à l'affrèteur le droit de choisir ou de congédier le capitaine; il peut abandonner à l'affrèteur la gestion nautique et commerciale du navire, ou seulement la gestion commerciale.

#### ARTICLE 272

L'affrèteur qui a, à la fois, la gestion nautique et la gestion commerciale du navire, doit pourvoir à tous les approvisionnements, aux réparations d'entretien, ainsi qu'à tous les frais d'exploitation, et supporter les contributions d'avaries communes à la charge du navire et du fret.

#### ARTICLE 273

Si l'affrèteur a, à la fois, la gestion nautique et la gestion commerciale du navire, la perte du navire ainsi que les avaries, quelle qu'en soit la gravité, sont à sa charge, à moins qu'il ne prouve qu'elles sont dues à une fortune de mer.

Si l'affrèteur n'a que la gestion commerciale du navire, ces pertes et avaries sont à la charge du frèteur, à moins que celui-ci ne prouve qu'elles sont dues à la faute de l'affrèteur.

#### ARTICLE 274

Le fret est dû par l'affrèteur pour tout le temps durant lequel le navire est à sa disposition. En cas de prise, de condamnation ou de perte du navire, le fret est dû jusqu'au moment où ces événements se sont produits.

#### ARTICLE 275

En cas de perte sans nouvelles, le fret est dû intégralement jusqu'à la date des dernières nouvelles et, en outre, pour la moitié du temps qui restait normalement à courir depuis les dernières nouvelles jusqu'à l'achèvement du voyage.

#### ARTICLE 276

Si le fret est calculé par période de temps, toute période commencée est due en entier.

#### ARTICLE 277

Le fret commence à courir du jour où le navire a été mis à la disposition de l'affrèteur et cesse de courir le jour où il a été remis en état de première charge, à la disposition du frèteur.

#### ARTICLE 278

Le fret n'est pas dû pour le temps durant lequel l'affrèteur se trouve privé de la jouissance du navire par le fait d'une puissance, mais il continue à courir pendant l'arrêt du navire résultant d'événement de navigation. Si l'arrêt du navire est dû à un fait du frèteur ou à l'état du navire, il n'est dû aucun fret, et des dommages-intérêts peuvent être réclamés, s'il y a lieu.

## CHAPITRE II : DU TRANSPORT DES PASSAGERS

#### ARTICLE 279

(Modifié par le dahir du 4 rebia II 1342 - 14 novembre 1923, puis le dahir du 5 Kaada 1360 - 24 novembre 1941)

- b. Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée de long cours ou de cabotage international est punie d'une amende de 16 à 500 francs et d'un emprisonnement de six jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement. En cas de récidive, l'amende sera de 500 à 1 000 francs et l'emprisonnement de six mois à deux ans.
- c. Toute personne qui, soit à bord, soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui a fourni des vivres à l'insu du capitaine, est punie d'une amende 100 à 3000 francs, et d'un emprisonnement de six jours à six mois. Le maximum de ces deux peines doit être prononcé à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins. En cas de récidive, l'amende sera de 3000 à 10000 francs et l'emprisonnement de six mois à deux ans. La peine sera du double du maximum à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.
- d. Toute personne autre que les fonctionnaires et agents des services publics qui pénètre à bord d'un navire sans billet ou sans autorisation du capitaine ou de l'armateur, ou sans y être appelée par les besoins de l'exploitation, est punie d'une amende de 16 à 1000 francs. En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double et le tribunal pourra prononcer, en outre, une peine de trois jours à un mois d'emprisonnement.
- e. Les dispositions de l'article 463 du Code pénal sont applicables aux délits prévus par le présent article, pour le jugement desquels les tribunaux du Maroc sont seuls compétents. (Dahir du 12 hija 1347 - 22 mai 1929). Tout Marocain qui, hors du territoire du Maroc, s'est rendu coupable du délit ci-dessus spécifié, peut être poursuivi et jugé au Maroc si le fait est puni par la législation du pays où il a été commis. Aucune poursuite n'aura lieu si l'inculpé justifie qu'il a été jugé définitivement dans ce pays et, en cas de condamnation, qu'il a subi ou prescrit sa peine ou obtenu sa grâce. Aucune poursuite n'a lieu avant le retour de l'inculpé au Maroc.
- f. (Ajouté par le dahir du 20 jourmada II 1355 - 8 septembre 1936). Les frais occasionnés par le refoulement hors du Royaume du Maroc des passagers clandestins de toute nationalité sont imputés au navire à bord duquel le délit a été commis. Le navire qui a transporté des passagers clandestins pourra être retenu au port tant que le montant de ces frais n'aura pas été versé ou tant qu'il n'aura pas été fourni une caution suffisante pour en garantir le versement. Le consignataire du navire sera personnellement responsable du paiement desdits frais.

#### ARTICLE 280

Les frais de nourriture du passager sont compris dans le prix de passage, sauf convention contraire. Dans ce dernier cas, le capitaine est tenu de fournir au passager les aliments nécessaires moyennant un juste prix.

#### ARTICLE 281

Le transport des bagages du passager est régi par les mêmes dispositions que le transport des marchandises, à moins toutefois que le passager en ait conservé la garde, auquel cas les pertes et dommages éprouvés par ces bagages n'engagent la responsabilité du capitaine que s'il est établi qu'ils ont été causés par le fait de l'équipage.

#### ARTICLE 282

Le passager est tenu de se conformer aux instructions du capitaine pour tout ce qui concerne le maintien de l'ordre à bord.

#### ARTICLE 283

Les effets du passager qui se trouvent à bord sont affectés, à titre de gage, au paiement du prix de passage et des frais d'entretien, s'il y a lieu.

#### ARTICLE 284

Le capitaine est tenu, sous peine de résiliation du contrat et de dommages-intérêts, de transporter le passager au lieu de destination fixé par le billet de passage.

#### ARTICLE 285

Le passager qui ne se rend pas à bord en temps utile, avant le commencement ou pendant le cours du voyage, n'en est pas moins tenu de payer intégralement le prix du passage, alors même que le capitaine se serait mis en route ou aurait continué son voyage sans l'attendre.

#### ARTICLE 286

La résiliation du contrat peut être prononcée et le passager a droit à des dommages-intérêts si, par le fait du capitaine, le départ n'a pas lieu au jour fixé.

#### ARTICLE 287

Lorsque, au cours du voyage, le passager débarque soit volontairement, soit pour cause de maladie, ou qu'il vient à décéder, le

**ARTICLE 288**

Lorsque, par suite d'un événement de force majeure, le navire n'arrive pas à destination, le capitaine n'a droit qu'au remboursement des frais d'entretien, s'il y a lieu, et il n'est payé du prix du passage que s'il pourvoit par ailleurs au transport du passager à destination. Lorsque, au contraire, l'interruption du voyage provient d'une faute du capitaine, celui-ci supporte tous les frais d'entretien et est tenu, en outre d'assurer le transport du passager à destination, à quelque prix que ce soit.

**ARTICLE 289**

Si le capitaine est contraint de faire réparer le navire pendant le voyage, le passager est tenu d'attendre ou de payer le prix entier du passage. Le passager a droit, pendant la durée des travaux, au logement gratuit et à l'exécution des conventions relatives à l'entretien, à moins que le capitaine n'offre de lui faire achever son voyage sur un autre navire de même qualité.

**ARTICLE 290**

En cas d'accident survenu au passager pendant le voyage, il incombe au passager de prouver que l'accident est dû à une faute de l'armateur, du capitaine ou de l'équipage, à moins toutefois, qu'un fait anormal survenu dans l'exploitation du navire ne crée une présomption de responsabilité à la charge de ces derniers.

**CHAPITRE III : DU REMORQUAGE**

**ARTICLE 291**

Le capitaine du navire remorqué, lorsque ce navire dispose de ses moyens de propulsion, est responsable vis-à-vis des tiers de la faute du capitaine du navire remorqueur, à moins qu'il ne prouve que celui-ci n'était pas à son service. Mais il conserve, en pareil cas, son droit de recours contre ce dernier.

**TITRE TROISIEME : DES RISQUES DE MER**

**CHAPITRE PREMIER : DE L'ABORDAGE**

**ARTICLE 292**

En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires et aux choses ou personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

**ARTICLE 293**

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés. Cette disposition est applicable dans le cas où les navires ou seulement l'un d'entre eux sont au mouillage au moment de l'accident.

**ARTICLE 294**

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

**ARTICLE 295**

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est supportée par parts égales. Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers. Les navires en faute sont tenus solidairement, à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter.

**ARTICLE 296**

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque la présence de celui-ci est obligatoire.

**ARTICLE 297**

L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt ni à aucune formalité spéciale. Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

**ARTICLE 298**

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement. Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 295, est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement. Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

**ARTICLE 299**

Le tribunal du premier port marocain où l'un ou l'autre des deux navires est entré après la collision et, si l'abordage est survenu dans la limite des eaux territoriales du Maroc, le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite, sont également compétents pour procéder, à la requête de la partie la plus diligente, à toutes mesures provisoires ou urgentes, telles que expertises ou enquêtes. En cas de nécessité, le juge des référés peut, par ordonnance rendue sur simple requête, abréger dans la mesure qu'il juge convenable des délais de distance fixés par la Code de procédures civile, sommation de comparaître devra être adressée au défendeur, le cas échéant, par télégramme avec accusé de réception expédié par le secrétaire greffier.

**CHAPITRE II : DE L'ASSISTANCE ET DU SAUVETAGE**

**ARTICLE 300**

L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix du passage, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

**ARTICLE 301**

Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération. Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile. En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

**ARTICLE 302**

N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

**ARTICLE 303**

Le remorqueur n'a droit à une rémunération, pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison, que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement normal du contrat de remorquage.

**ARTICLE 304**

Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

**ARTICLE 305**

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties, et à défaut, par le juge. Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs. La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs, sera réglée par la loi nationale du navire.

**ARTICLE 306**

Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables. Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge, à la requête de la partie intéressée.

**ARTICLE 307**

La rémunération est fixée par le juge suivant les circonstances, en prenant pour bases :

- a. En premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours; le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par les sauveteurs et par le navire sauveteur; le temps employé; les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs; la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ;
- b. En second lieu, les choses sauvées. Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 305, alinéa 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération, s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance, ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

**ARTICLE 308**

Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées, sans que cependant il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard. Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance, ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

**ARTICLE 309**

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans, à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

(2ème alinéa abrogé par le dahir du 26 juillet 1922).

**ARTICLE 309 bis**

(Ajouté par le dahir du 26 Juillet 1922).

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre et ce, sous peine d'une amende de 50 francs à 3000 francs et d'un emprisonnement de un mois à deux ans ou de l'une de ces deux peines. L'article 463 du code pénal français est applicable à ce délit.

**CHAPITRE III : DES AVARIES****ARTICLE 310**

Tous dommages et pertes subis par le navire, la cargaison et le fret, conjointement ou séparément, toutes dépenses extraordinaires faites pour eux, sont réputés avaries.

**ARTICLE 311**

A défaut de conventions spéciales entre les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après :

**ARTICLE 312**

Les avaries sont de deux classes : avaries communes et avaries particulières.

**ARTICLE 313**

Sont avaries communes, à la condition d'avoir eu un résultat utile, les dommages soufferts volontairement et les dépenses extraordinaires faites pour le salut commun du navire et de la cargaison.

**ARTICLE 314**

Sont notamment avaries communes, lorsque les conditions fixées par l'article 313 se trouvent remplies :

1. Les choses jetées à la mer et les dommages causés par le jet au navire et à la cargaison ;
2. Les câbles, mâts et agrès rompus ou coupés et les dommages causés par leur chute ;
3. Les ancres et autres objets abandonnés ;
4. Les pansements, gages et nourritures des matelots blessés en défendant le navire ;
5. Les dépenses de relâche ;
6. Les gages et vivres d'équipage au port de relâche ;
7. Les frais, pertes et dommages résultant de manutentions extraordinaires de marchandises ;
8. Les frais de renflouement et d'assistance du navire; ainsi que les dommages résultant de ces opérations ;
9. Les dommages résultant d'un forçage de voiles ou de machines, mais seulement lorsque cette manœuvre extraordinaire a été exécutée en vue du renflouement du navire échoué
10. La valeur des marchandises employées comme combustible pour permettre l'achèvement du voyage ;
11. Les dommages causés au navire et à la cargaison par les mesures prises pour l'extinction d'un incendie.

**ARTICLE 315**

Toute dépense, quelle qu'en soit la nature, effectuée en substitution d'une autre dépense qui aurait le caractère d'avarie commune, est réputée elle-même avarie commune, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense ainsi évitée.

**ARTICLE 316**

Quiconque réclame l'admission d'un dommage ou d'une dépense en avarie commune, doit prouver que tous les caractères constitutifs de l'avarie commune sont réunis, et que le dommage ou la dépense a été la conséquence directe des mesures de salut commun.

**ARTICLE 317**

Il n'y a lieu à contribution d'avaries communes qu'autant que le navire et la cargaison ont été, l'un et l'autre, au moins partiellement sauvés, à moins que l'un d'eux n'ait été entièrement sacrifié pour le salut de l'autre.

**ARTICLE 318**

Lorsque le péril commun a été la conséquence soit d'un vice propre du navire ou des marchandises, soit d'une faute du capitaine ou des chargeurs, les dommages et dépenses ayant le caractère d'avaries communes n'en donnent pas moins lieu à contribution au profit des autres intéressés. Ceux-ci conservent leurs recours, pour le montant des contributions par eux payées, contre ceux auxquels incombe la responsabilité du vice propre ou de la faute ; ces derniers ne peuvent, en aucun cas, réclamer l'admission en avaries communes de leurs propres dommages ou dépenses.

Toutefois, l'armateur qui est exonéré, par une clause de la charte partie ou du connaissement, de la responsabilité des fautes du capitaine, est admis à former une demande en contribution, mais seulement lorsque

**ARTICLE 319**

Les objets pour lesquels il n'a été établi ni connaissement, ni reçu du capitaine, ne sont pas admissibles en avaries communes, s'ils sont sacrifiés, ils contribuent néanmoins, s'ils sont sauvés.

**ARTICLE 320**

Les marchandises chargées sur le pont contribuent, si elles sont sauvées.

Si elles sont sacrifiées, leur propriétaire n'est admis à former une demande en contribution que s'il n'a pas donné son consentement à ce mode de chargement.

Cette dernière disposition n'est pas applicable au cas prévu par le deuxième alinéa de l'article 318.

**ARTICLE 321**

Les marchandises sacrifiées sont estimées suivant le prix courant du lieu de déchargement, à charge par leur propriétaire de payer le fret, mais, sous déduction des frais de déchargement, ainsi que des droits de douane, s'il y a lieu.

**ARTICLE 322**

Le coût des réparations du navire ou de ses accessoires, admissibles en avaries communes, est sujet à des réductions pour différences du neuf au vieux. L'importance de ces réductions varie, suivant la nature des parties ou objets endommagés, le mode de réparation, l'âge du navire, celui des chaudières, sans toutefois que ces réductions puissent dépasser le tiers du montant des réparations qui en font l'objet.

**ARTICLE 323**

Les avaries communes sont supportées :

Par les marchandises sacrifiées et les marchandises sauvées, sur leur valeur au port de destination, déduction faite des frais de déchargement, des droits de douane, ainsi que du fret, à moins qu'il n'ait été stipulé payable ou acquis à tout événement ;

Par le navire, sur sa valeur au port de reste ;

Par le fret et le prix de passage en risques pour l'armateur, sur les deux tiers de leur montant brut.

**ARTICLE 324**

Les provisions de bord, les munitions de guerre, les effets et salaires des gens de l'équipage et les bagages des passagers ne contribuent pas.

S'ils sont sacrifiés, leur valeur est remboursée par voie de contribution.

**ARTICLE 325**

Le règlement d'avaries communes s'établira, sauf stipulation contraire, au port de reste, suivant la loi de ce port ;

A défaut d'entente amiable entre tous les intéressés, le tribunal ou, à son défaut, le juge de paix désigne, à la demande de la partie la plus diligente, des experts-répartiteurs chargés d'examiner s'il y a lieu à règlement d'avaries communes et, dans l'affirmative, d'établir ce règlement. A l'étranger, ces experts-répartiteurs sont désignés par le consul ou le magistrat du lieu.

La répartition est rendue obligatoire par homologation du tribunal compétent ou du consul.

**ARTICLE 326**

L'armateur est privilégié, pour le montant des contributions qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont pas passé en mains tierces.

Les propriétaires des marchandises sacrifiées sont privilégiés sur le navire, pour le montant des contributions incombant au navire et au fret en risques pour l'armateur.

**ARTICLE 327**

Le capitaine peut se refuser à délivrer les marchandises jusqu'à ce que les propriétaires aient acquitté le montant des contributions à leur charge, à moins que ceux-ci ne lui aient fourni bonne et valable caution pour la garantie du paiement de ces contributions.

**ARTICLE 328**

Lorsque, à la suite d'un naufrage, les marchandises seules ont été sauvées, le fret doit contribuer, sur les deux tiers de son montant brut, aux frais de sauvetage des marchandises.

**ARTICLE 329**

Tous dommages et dépenses extraordinaires qui ne réunissent pas les conditions exigées par les articles précédents pour constituer des avaries communes, sont avaries particulières.

**ARTICLE 330**

Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a éprouvé le dommage ou occasionné la dépense.

**ARTICLE 331**

(Abrogé par le dahir du 26 juillet 1922).

**ARTICLE 332**

Toutes demandes en contribution pour avaries communes et toutes actions dérivant du contrat d'affrètement sont prescrites dans le délai d'un an, à compter de la date de l'arrivée de la marchandise ou, si elle n'a pas achevé son voyage à compter de la date à laquelle elle aurait dû normalement arriver.

**CHAPITRE IV DU PRET A LA GROSSE****ARTICLE 333**

Le prêt à la grosse ne peut être fait qu'au capitaine, en cours de voyage, pour subvenir à des dépenses de réparations ou autres besoins du navire ou de la cargaison. Il doit être autorisé, au Maroc, par le juge compétent; à l'étranger, par l'autorité consulaire ou, à défaut, par le magistrat du lieu.

**ARTICLE 334**

L'emprunt a lieu par adjudication aux conditions déterminées par le magistrat, à moins qu'en raison des circonstances, celui-ci n'ait autorisé l'emprunt amiable.

**ARTICLE 335**

L'emprunt à la grosse peut être effectué sur le navire, sur le fret, sur la cargaison, conjointement ou séparément. Toutefois, la cargaison ne peut être engagée que conjointement avec le navire et le fret, à moins qu'il ne s'agisse de dépenses la concernant exclusivement.

**ARTICLE 336**

Le capitaine n'est pas personnellement responsable de l'emprunt s'il s'est conformé aux conditions de l'autorisation. Dans le cas contraire, il engage sa responsabilité personnelle. Le propriétaire du navire affecté à l'emprunt en est responsable, sauf la faculté d'abandon, prévue au présent dahir. Les propriétaires des marchandises affectées à l'emprunt en sont également responsables, sauf la faculté d'en faire abandon au prêteur.

**ARTICLE 337**

Les objets sur lesquels a été fait l'emprunt sont affectés, par privilège, au remboursement du capital et de la prime à la grosse.

**ARTICLE 338**

S'il a été contracté plusieurs prêts à la grosse sur les mêmes objets, celui qui est postérieur en date est préféré à celui qui le précède. Les prêts de même date conservent le même rang.

**ARTICLE 339**

L'acte de prêt à la grosse peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur.

**ARTICLE 340**

Lorsque l'acte de prêt à la grosse est à ordre, la garantie des endosseurs ne s'étend pas à la prime de grosse, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé.

**ARTICLE 341**

Si les objets affectés au prêt à la grosse sont entièrement perdus et que la perte ait eu lieu par cas fortuit, baraterie de patron ou vice caché, la somme prêtée ne peut être réclamée.

**ARTICLE 342**

Le prêteur ne contribue pas aux avaries particulières des objets affectés au prêt. Toutefois, en cas de naufrage, il supporte, dans les frais de sauvetage des objets affectés au prêt, une part proportionnelle au montant de la créance.

**ARTICLE 343**

En cas d'avaries communes, le montant du prêt ne s'ajoute pas aux valeurs contributives; le règlement de répartition entre le navire, le fret et la cargaison est établi comme s'il n'y avait pas de prêt à la grosse. Mais le prêteur contribue à la décharge des propriétaires des objets affectés au prêt, proportionnellement au montant de la créance.

**ARTICLE 344**

Toute action dérivant d'un contrat de prêt à la grosse est prescrite, après deux ans, à compter de la date d'exigibilité de la créance.

**TITRE QUATRIEME : DES ASSURANCES ET DU DELAISSEMENT****CHAPITRE PREMIER : DU CONTRAT D'ASSURANCE, DE SA FORME ET DE SON OBJET****ARTICLE 345**

Le contrat d'assurance doit être rédigé par écrit.

Il énonce :

1. La date à laquelle l'assurance est contractée, et si c'est avant ou après-midi ;
2. Le nom et le domicile de celui qui fait assurer, pour son compte ou pour le compte d'autrui ;
3. Les risques que l'assureur prend à sa charge, le moment où ces

5. La prime ou le coût de l'assurance ;

6. La soumission des parties à des arbitres en cas de contestation, si elle a été convenue.

Chacune des parties intéressées a le droit de se faire délivrer une copie certifiée de la police d'assurance.

**ARTICLE 346**

Toute personne intéressée peut faire assurer le navire et ses accessoires, les frais d'armement, les victuailles, les salaires des gens de mer, le fret, les sommes prêtées à la grosse et le profit maritime, les marchandises chargées à bord et le profit espéré de ces marchandises, le coût de l'assurance, et généralement toutes choses estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation.

Toute assurance cumulative est interdite.

Dans tous les cas d'assurances cumulatives, s'il y a eu dol ou fraude de la part de l'assuré, l'assurance est nulle à l'égard de l'assuré seulement : s'il n'y a eu ni dol, ni fraude, l'assurance est réduite, sauf indemnité s'il y a lieu, de toute la valeur de l'objet deux fois assuré; s'il y a eu deux ou plusieurs assurances successives, la réduction porte sur la plus récente.

**ARTICLE 347**

Lorsque l'assurance a pour objet le fret net, le montant de ce fret, dans le silence du contrat, est évalué à 60 % du fret brut.

**ARTICLE 348**

Si la valeur des marchandises n'est point fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures et par les livres ; à défaut, l'estimation est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord, le fret acquis à tout événement, ainsi que le coût de l'assurance, et, s'il y a lieu, le profit espéré.

**ARTICLE 349**

Si le temps des risques n'est point déterminé par le contrat, il court, à l'égard du navire et de ses accessoires, du moment où le navire a levé l'ancre ou démarré jusqu'au moment où il est ancré et amarré au port ou au lieu de sa destination. Il court, à l'égard des marchandises, du moment où elles ont quitté la terre pour être chargées sur le navire ou sur les allèges ou gabares, jusqu'au moment où elles sont mises à terre au lieu de leur destination.

**ARTICLE 350**

L'assureur peut faire réassurer par d'autres les risques qu'il a assurés. La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance.

**ARTICLE 351**

Si l'assuré tombe en faillite lorsque le risque n'est pas encore fini, ni la prime payée, l'assureur peut demander une caution et, à défaut de caution, la résiliation du contrat. L'assuré a les mêmes droits en cas de faillite de l'assureur.

**ARTICLE 352**

Les sommes empruntées à la grosse ne peuvent faire l'objet d'un contrat d'assurance.

**ARTICLE 353**

Même en l'absence d'intention frauduleuse, toute réticence ou toute fausse déclaration de la part de l'assuré, qui diminue l'opinion du risque, annule l'assurance.

L'assurance est nulle même dans le cas où la réticence ou la fausse déclaration n'a pas influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré.

La prime demeure acquise à l'assureur.

**CHAPITRE II : DES OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURÉ****ARTICLE 354**

Si l'assurance est rompue par le fait de l'assuré avant le commencement des risques, sans que cette rupture soit due à la force majeure ou à un juste motif, l'assureur reçoit, à titre d'indemnité forfaitaire, la moitié de la prime fixée lors de la conclusion du contrat.

**ARTICLE 355**

Sont aux risques de l'assureur : les dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changement forcé de route, de voyage ou de navire, jet, feu, explosion, pillage, piraterie, vol commis à bord, baraterie et, généralement, par tous accidents et fortunes de mer.

**ARTICLE 356**

L'assureur sur corps ne répond pas des fautes du capitaine ayant le caractère de dol ou de fraude, lorsque le capitaine a été choisi par l'armateur.

**ARTICLE 357**

L'assureur ne répond pas des recours exercés contre le navire assuré soit pour dommages causés à la chose d'autrui, soit pour pertes de

**ARTICLE 358**

Les risques de guerre civile ou étrangère ne sont pas à la charge de l'assureur. En cas de convention contraire, l'assureur répond de tous les dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés par hostilités, représailles, arrêts, prises et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre.

**ARTICLE 359**

L'assureur ne répond pas des conséquences des fautes ou négligences de l'assuré ou de ses ayants droit.

Est nulle toute convention contraire ayant pour objet de garantir les fautes lourdes ou la fraude.

**ARTICLE 360**

Les dommages et pertes résultant du vice propre de l'objet assuré ne sont pas à la charge de l'assureur, sauf en cas d'assurance sur corps, s'il s'agit d'un vice caché du navire que l'armateur le plus diligent ne pouvait ni prévoir ni empêcher.

**ARTICLE 361**

Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des objets assurés est nul, à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y eu fraude ou dol de la part de celui-ci. S'il n'y a eu ni dol, ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des objets assurés, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue. En cas de perte, les assureurs sont tenus d'y contribuer à proportion des sommes respectivement assurées par eux, sans préjudice de leurs droits à des dommages-intérêts s'il y a lieu. La prime est réduite proportionnellement.

**ARTICLE 362**

S'il existe deux ou plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude, sur les mêmes choses, contre les mêmes risques, par l'ordre des mêmes intéressés, et que le premier en date de ces contrats couvre l'entière valeur des choses assurées, c'est ce premier contrat qui subsiste seul. Les assureurs qui ont signé les contrats subséquents sont libérés. Si l'entière valeur des choses assurées n'est pas couverte par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédent en suivant l'ordre de date des contrats.

Si les divers contrats assurent ensemble une somme supérieure à la valeur des choses assurées et sont de même date, ils subsistent tous, mais subissent une réduction proportionnelle à la somme couverte par chacun d'eux.

En cas d'assurance sur facultés par police flottante, l'ordre des dates se règle d'après la date, non du contrat, mais de la mise en risques des facultés assurées.

Nonobstant les dispositions qui précèdent, l'assurance conclue par celui aux risques duquel voyagent les choses assurées est seule valable, quelle qu'en soit la date, à l'exclusion de toute autre assurance qui aurait été conclue par un tiers, pour son compte, mais sans mandat ni ratification de sa part.

**ARTICLE 363**

Toute assurance faite après la perte ou l'avarie des choses assurées est nulle, s'il est prouvé que la nouvelle de la perte ou celle de l'avarie est parvenue au lieu où se trouvait l'assuré, avant qu'il eût donné l'ordre d'assurance, ou au lieu où a été signé le contrat avant la signature.

**ARTICLE 364**

Si, cependant, l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré connaissait la perte, ou l'assureur l'arrivée du navire, avant la signature du contrat. En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paie à l'assureur une double prime. En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paie à l'assuré une somme double de la prime convenue.

**ARTICLE 365**

La prime stipulée par le contrat, soit pour une assurance en voyage, soit pour une assurance à temps, est acquise en entier à l'assureur lorsqu'il a commencé à couvrir les risques.

**ARTICLE 366**

En cas d'événements pouvant donner lieu à recours contre l'assureur, l'assuré doit prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. L'assureur peut, de son côté, prendre ou requérir lui-même ces mesures sans qu'on puisse lui opposer d'avoir fait ainsi acte de propriété. Il peut également prendre, en son nom propre, toutes mesures utiles à la constatation des avaries du navire ou des marchandises assurées, ainsi que des causes de ces avaries.

**ARTICLE 367**

Le paiement par l'assureur des indemnités à sa charge entraîne de plein droit subrogation à son profit dans tous les droits, actions et recours pouvant appartenir à l'assuré contre des tiers à raison des pertes ou avaries qui ont fait l'objet de ce paiement. L'assureur tenu du paiement de pertes ou avaries dont la responsabilité incombe à un tiers, peut également, même avant paiement, agir en son nom propre contre ce dernier.

**ARTICLE 368**

Dans les assurances sur marchandises souscrites par police dite "flottantes" ou "d'abonnement", l'assuré est tenu de déclarer en aliment, pendant la durée de la police et en tant qu'elles y sont applicables, toutes les expéditions faites pour son compte ou pour le compte des tiers qui lui auraient régulièrement donné mandat de pourvoir à l'assurance. Faute par lui de se conformer à cette obligation, toute réclamation sera de plein droit irrecevable, sans préjudice au droit, pour l'assureur d'exiger le paiement des primes afférentes aux expéditions non déclarées. L'assureur peut, en outre, résilier le contrat.

L'assuré est tenu de faire ses déclarations d'aliment dans le délai de trois jours au plus tard, non compris les jours fériés, après la date de la réception, par lui, des avis d'expédition.

Lorsque la déclaration d'aliment concerne des marchandises assurées pour compte de tiers, elle ne peut produire aucun effet, qu'elle que soit sa date, lorsqu'elle a été faite après sinistre.

**ARTICLE 369**

Tous dommages et pertes qui ne donnent pas ouverture au délaissement sont réputés avaries et se règlent entre assureurs et assurés conformément aux dispositions ci-après.

**ARTICLE 370**

Le coût des réparations du navire ou de ses accessoires est sujet à des réductions pour différence du neuf au vieux. L'importance de ces réductions varie suivant la valeur des parties ou objets endommagés, le mode de réparation, l'âge du navire, celui des chaudières, sans toutefois que ces réductions puissent être supérieures, au tiers du montant des réparations qui en font l'objet.

**ARTICLE 371**

Les gages et vivres de l'équipage sont réputés à charge du fret et n'incombent en aucun cas aux assureurs du navire.

**ARTICLE 372**

La contribution aux avaries communes incombe aux assureurs, proportionnellement à la valeur assurée par eux, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge.

**ARTICLE 373**

Dans les règlements d'avaries sur marchandises, l'importance des avaries est déterminée par la comparaison entre la valeur qu'auraient eue ces marchandises à l'état sain et leur valeur en état d'avarie ; le taux de dépréciation ainsi obtenu est appliqué sur leur valeur assurée. La valeur des marchandises avariées peut également être déterminée au moyen d'une vente publique que les assureurs ou leurs représentants ont seuls le droit d'exiger. Ce droit leur appartient alors même que les marchandises auraient été antérieurement expertisées avec leur assentiment.

Dans l'un et l'autre cas, la comparaison entre les valeurs saines et les valeurs en état d'avarie, doit être faite sur la base de ces valeurs, soit à l'entrepôt si la vente ou l'expédition a eu lieu à l'entrepôt, soit à l'acquitté si la vente ou l'expertise a eu lieu après dédouanement.

**CHAPITRE III : DU DELAISSEMENT****ARTICLE 374**

Le délaissement du navire assuré peut être fait :

1. En cas de disparition ou de destruction totale du navire ;
  2. Lorsque le montant total des réparations à faire au navire pour avaries provenant de fortune de mer, dépasse les trois quarts de sa valeur agréée ;
  3. Lorsque le navire est condamné faute de moyens matériels de réparations, mais seulement s'il est établi qu'il ne pouvait pas relever avec sécurité au besoin après allègement ou par l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eut trouvé les ressources nécessaires, et, de plus, s'il est établi que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir au lieu de la relâche les pièces de rechange indispensables qui y faisaient défaut ;
  4. Pour défaut de nouvelles après l'expiration des délais fixés par l'article 378 ci-dessous ;  
Et, si l'assurance couvre les risques de guerre :
  5. En cas de prise ;
  6. En cas d'arrêt par ordre de puissance.
- Aucun autre cas ne donne droit à délaissement.

**ARTICLE 375**

Le délaissement des marchandises assurées peut être fait :

1. En cas d'innavigabilité du navire par naufrage ou autre fortune de mer, si, après les délais fixés ci-après, les marchandises n'ont pu être remises à la disposition des destinataires ou des assurés, ou au moins, si leur chargement à bord d'un autre navire n'a pas été commencé dans les mêmes délais.  
Ces délais sont :  
De quatre mois, si l'événement a eu lieu sur les côtes ou îles de l'Europe, ou sur le littoral d'Asie ou d'Afrique bordant la Méditerranée et la Mer Noire, ou sur les côtes ou îles de l'Océan Atlantique hors d'Europe ;  
De six mois, si l'événement a eu lieu sur les autres côtes ou îles.  
Ces délais courent du jour de la notification d'innavigabilité faite

Si l'événement a eu lieu sur un point avec lequel la navigation a été interrompue par la glace ou par une cause de force majeure, le délai est prolongé du temps pendant lequel l'accès du lieu de l'événement aura été impossible ;

2. Pour défaut de nouvelles, après l'expiration des délais fixés par l'article 378 ;
  3. En cas de vente de marchandises pour les trois quarts au moins de leur valeur, lorsque cette vente a été ordonnée ailleurs qu'aux points de départ ou de destination, pour cause d'avaries matérielles provenant d'une fortune de mer à la charge des assureurs ;
  4. Dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration des marchandises absorbe les trois quarts de leur valeur, déterminée comme il est dit à l'article 373. Et, si l'assurance couvre les risques de guerre ;
  5. En cas de prise ;
  6. En cas d'arrêt par ordre de puissance.
- Aucun autre cas ne donne lieu à délaissement.

#### ARTICLE 376

Le délaissement du fret assuré peut être fait :

1. En cas de perte totale du fret par suite de fortune de mer ;
  2. En cas de défaut de nouvelles après l'expiration des délais fixés par l'article 378 ;
  3. En cas de prise, si l'assurance couvre les risques de guerre.
- Aucun autre cas ne donne lieu à délaissement.

#### ARTICLE 377

Si le navire a été reconnu innavigable, l'assureur des marchandises en conserve les risques jusqu'à leur arrivée à destination et supporte, en outre, les frais de déchargement, magasinage et rembarquement de ces marchandises, ainsi que l'excédent de fret occasionné par leur réexpédition et tous frais de sauvetage y afférents.

#### ARTICLE 378

Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait après quatre mois pour tous navires, après six mois pour tous navires à voile autres que ceux qui franchissent les caps Horn et de Bonne-Espérance, après huit mois pour ces derniers.

Les délais courent de la date des dernières nouvelles reçues.

Le retour du navire, après l'expiration de ces délais ne dispense pas l'assurance de payer la somme assurée.

#### ARTICLE 379

Dans le cas d'une assurance à temps limité, après l'expiration des délais fixés par l'article 378, la perte du navire est présumée s'être produite pendant la durée de l'assurance, à la condition que les risques aient commencé avant la date du départ ou celle des dernières nouvelles.

#### ARTICLE 380

Si les risques de guerre sont couverts, au cas d'arrêt par ordre de puissance, l'assuré est tenu d'en faire la notification à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle.

Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de trois mois à dater de cette notification.

Ce délai est réduit à un mois et demi, lorsque les objets arrêtés sont des marchandises de nature périssable.

Pendant les délais fixés ci-dessus, l'assuré est tenu de faire toutes diligences possibles à l'effet d'obtenir la main-levée des objets arrêtés. L'assureur peut, de son côté, de concert avec l'assuré ou séparément, faire toutes démarches à même fin.

#### ARTICLE 381

Le délaissement des objets assurés ne peut être ni partiel, ni conditionnel.

Il ne s'étend qu'aux choses qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

#### ARTICLE 382

L'assuré est tenu, en faisant le délaissement de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, ou ordonnées, ainsi que les sommes qu'il a empruntées à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises; faute de quoi, le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prolongation du délai fixé pour instituer l'action en délaissement.

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé du bénéfice de l'assurance.

#### ARTICLE 383

Après que le délaissement a été signifié et accepté, ou jugé valable, les objets assurés appartiennent à l'assureur, du jour où s'est produit l'événement qui donne lieu au délaissement.

### CHAPITRE IV : DES FINS DE NON-RECEVOIR ET DES PRESCRIPTIONS

#### ARTICLE 384

Dans tous les accidents susceptibles de donner lieu à un recours contre l'assureur, l'assuré est tenu de faire connaître à ce dernier les avis qu'il a reçus, dans les trois jours de leur réception, non compris les jours fériés.

#### ARTICLE 385

L'assureur est tenu de payer les indemnités à sa charge dans les trente jours de la remise par l'assuré de toutes les pièces justificatives. Il ne peut être poursuivi en paiement avant l'expiration de ce délai.

L'admission de l'assureur à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les pièces justificatives ne suspend pas sa condamnation au paiement provisoire des indemnités lui incombant, à charge pour l'assuré de donner caution.

L'engagement de la caution est éteint après deux ans révolus, s'il n'y a pas eu de poursuite.

#### ARTICLE 386

Les assureurs du navire sont privilégiés pour le montant des primes d'assurances faites sur corps, quille, agrès, appareils, armement et équipement du navire, et dues pour le dernier voyage assuré quand l'assurance est souscrite au voyage, ou pour la dernière période assurée, quand l'assurance est souscrite à temps, mais jusqu'à concurrence au maximum d'une année de primes dans les deux cas.

#### ARTICLE 387

Les assureurs des marchandises sont privilégiés sur ces marchandises pour le montant des primes.

#### ARTICLE 388

Les réclamations des assurés pour dommages arrivés aux marchandises ne sont pas recevables si elles n'ont pas fait l'objet d'une notification aux assureurs ou à leurs représentants, dans le délai d'un mois à dater du jour de la réception des marchandises.

#### ARTICLE 389

Toute action en délaissement est prescrite si elle n'a pas été intentée dans le délai de six mois à compter :

En cas de délaissement pour perte totale ou prise, du jour de la réception de la nouvelle de la perte ou de prise ;

En cas de délaissement pour défaut de nouvelles, du jour de l'expiration des délais fixés par l'article 378 ;

En cas de délaissement des marchandises, pour innavigabilité du navire ou en cours de voyage après l'expiration des délais fixés par l'article 375 ;

En cas de délaissement pour arrêt par ordre de puissance, du jour de l'expiration des délais fixés par l'article 380 ;

Dans tous les autres cas de délaissement, du jour où l'assuré a été en mesure de profiter de son droit au délaissement.

#### ARTICLE 390

Toutes autres actions dérivant du contrat d'assurance sont prescrites par deux ans à compter de la date d'exigibilité de la créance, à moins que le créancier ne justifie qu'il a été dans l'impossibilité d'agir en temps utile.

### DISPOSITIONS FINALES

#### ARTICLE 391

Sont abrogées les dispositions du dahir du 13 Joumada I 1335 (7 Mars 1917) sur la marine marchande et la police de navigation dans le Royaume du Maroc, ainsi que toutes dispositions antérieures contraires aux présentes.

### II. TEXTES D'APPLICATION DE L'ANNEXE I DU DAHIR DU 28 JOUMADA II 1337 (31 MARS 1919) FORMANT CODE DE COMMERCE MARITIME.

#### II.1. NAVIGATION MARITIME

##### 1.a. ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 16 REBIA I 1345 (24 SEPTEMBRE 1926) RELATIF AUX OPÉRATIONS DE JAUGEAGE DES NAVIRES ( B.O. DU 5 OCTOBRE 1926).

#### ARTICLE PREMIER

Les opérations de jaugeage prévues à l'article 8 du dahir du 28 joumada II 1337 (31 mars 1919) seront effectuées, en sus de leurs fonctions normales, par des agents du service des travaux publics, spécialement désignés à cet effet.

#### ARTICLE 2

Il sera versé à ces agents, pour chacune des opérations de jaugeage qu'ils auront effectuées, une indemnité variable avec la jauge brute des navires, d'après les indications ci-après :

de 0 à 3 tonneaux	.....	08 francs
de 0 à 10	.....	10 francs
de 10 à 25	.....	15 francs
de 25 à 100	.....	20 francs
de 100 à 500	.....	25 francs
de 500 à 1000	.....	30 francs
de 1000 à 5000	.....	40 francs
au-dessus de 5000	.....	50 francs.

Cette indemnité leur sera payée sur le vu d'états certifiés par le chef du service de la marine marchande.

### ARTICLE 3

Les opérations de jaugeage seront effectuées conformément aux dispositions du décret du 22 juin 1904, modifié par les décrets du 10 janvier 1912 et du 11 juin 1922.

### ARTICLE 4

Outre l'indemnité versée à l'agent qui aura procédé aux opérations de jaugeage, dans les circonstances prévues à l'article 2 du présent arrêté, les frais occasionnés par le jaugeage des navires, et dont le remboursement sera demandé au propriétaire, comprendront le montant des indemnités de déplacements qui auront pu être payées sur les fonds du budget des travaux publics à ce même agent, à l'occasion des opérations de jaugeage, d'après les tarifs réglementaires, titre troisième de l'arrêté viziriel du 22 jourmada I 1341 (10 janvier 1923) modifié par l'arrêté viziriel du 19 hija 1344 (30 juin 1926).

### ARTICLE 5

Le recouvrement de ces frais sera effectué par le service des douanes, sur production par les redevables d'un état de liquidation établi et signé par le chef du quartier d'immatriculation. Ce dernier ne remettra le certificat de jauge à son destinataire que sur production de la quittance de paiement délivrée par le service des douanes.

### ARTICLE 6

Le directeur général des travaux publics et le directeur général des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

**1.b. ARRETE VIZIRIEL DU 19 CHAOUAL 1345 (22 AVRIL 1927) RELATIF A LA SECURITE DE LA NAVIGATION A BORD DES NAVIRES ET EMBARCATIONS DONT LA JAUGE BRUTE NE DEPASSE PAS 25 TONNEAUX (B.O. DU 10 MAI 1927).**

TITRE PREMIER : DU PERMIS DE NAVIGATION

### ARTICLE 1

Le permis de navigation des embarcations et des navires pratiquant la navigation maritime, dont la jauge brute ne dépasse pas vingt-cinq tonneaux, doit être renouvelé en même temps que le congé, c'est-à-dire aux échéances fixées par l'article 25 de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919).

La première délivrance ou le renouvellement du permis de navigation a lieu à la suite d'une visite de l'embarcation ou du navire au titre duquel ce document est demandé.

### ARTICLE 2

La visite est effectuée par le chef du quartier ou du sous-quartier maritime, avec l'assistance d'un garde-maritime, quand il y en a un. A défaut de garde-maritime, le chef du quartier maritime peut faire appel au concours d'un autre agent de l'Administration que sa formation maritime paraît spécialement désigner.

Si le navire ou l'embarcation viennent à subir des avaries graves, avant l'arrivée de l'époque à laquelle le permis de navigation doit être renouvelé, ils doivent être à nouveau visités.

### ARTICLE 3

Les agents visiteurs doivent s'assurer :

1. Que, compte tenu du genre de navigation qu'il doit pratiquer et des parages qu'il doit fréquenter, les conditions de solidité, de stabilité et d'entretien du navire ou de l'embarcation sont suffisamment bonnes pour lui permettre de naviguer normalement sans danger pour l'équipage ;
2. Que, s'il s'agit d'un navire à vapeur ou à un autre mode de propulsion mécanique, l'appareil moteur est en bon état de fonctionnement; pour cette constatation, les agents visiteurs pourront, si c'est utile, faire appel au concours d'un mécanicien disponible sur place ; ils devront exiger que le navire soit pourvu du matériel nécessaire pour en assurer la propulsion, en cas d'arrêt du moteur ;
3. Que le navire est pourvu, dans la mesure où cela paraît utile, de moyens de sauvetage ; ils pourront notamment exiger que chaque homme trouve à bord, en cas de besoin, une brassière de sauvetage ;
4. Que le navire dispose des fanaux nécessaires pour pouvoir signaler sa présence de nuit dans les conditions réglementaires ;
5. Que l'équipage est numériquement suffisant pour assurer normalement la manœuvre du navire.

### ARTICLE 4

Le permis de navigation pourra être refusé, ou sa délivrance pourra être ajournée, dans le cas où les agents visiteurs auraient sur ces divers points des observations à formuler, et notamment lorsque, par suite de l'état de vétusté du navire, ou par suite de l'insuffisance des moyens de sauvetage dont il dispose, ils estimeraient que ledit navire n'est pas en état de naviguer sans danger. Mention de la visite devra être portée au registre d'équipage et à la matricule des bâtiments.

### ARTICLE 5

Quand il s'agira d'embarcations ou de navires qui, en vertu des dispositions de l'article 11 du dahir précité du 28 Jourmada II 1337 (31 Mars 1919), sont simplement astreints à la possession d'un congé de

sommaire, qui pourra être passée par le garde maritime, que ces navires ou ces embarcations sont en état d'assurer le service en vue duquel ils sont armés. 29

### ARTICLE 6

Les dispositions des articles 1er et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux navires et aux embarcations qui se livrent au transport des passagers dans les rades et ports ; lesdits navires et embarcations sont soumis, au point de vue de la sécurité de la navigation, aux dispositions spéciales prescrites par le directeur général des travaux publics.

### ARTICLE 7

Les embarcations et les navires armés en vue de la navigation de plaisance ou de la pratique des sports nautiques, et qui sont la propriété d'une société nautique, ou dont les propriétaires sont affiliés à une société nautique, ne sont pas assujettis au contrôle institué par les articles 1er et 2 du présent arrêté.

TITRE II DU COMMANDEMENT DES NAVIRES ARMES A LA PETITE PECHE - DELIVRANCE DE LA LICENCE DE PATRON PECHEUR

### ARTICLE 8

La licence de patron-pêcheur prévue par l'article 53 du dahir précité du 28 Jourmada II 1337 (31 mars 1919) pourra être refusée aux marins dont l'incapacité professionnelle, l'inaptitude physique ou l'intempérance habituelle auront été reconnues, après enquête s'il y a lieu.

TITRE III DES ENQUETES APRES NAUFRAGE, ABORDAGE ET AUTRES ACCIDENTS DE NAVIGATION

### ARTICLE 9

(Modifié par l'arrêté viziriel du 3 Chaabane 1349 - 24 décembre 1930).  
Après toute perte de navire, naufrage ou échouement résultant ou non d'un abordage, aussi bien qu'après tout autre accident de mer, tel qu'un choc contre un obstacle visible ou invisible, connu ou inconnu, le capitaine et, le cas échéant, le pilote sont tenus de déposer entre les mains du premier fonctionnaire de la marine marchande avec lequel ils peuvent entrer en contact un rapport au sujet de cet événement.

Dès qu'il est informé d'un naufrage, d'un abordage, ou de tout autre accident de navigation, le chef du quartier maritime doit en rendre compte au chef du service de la marine marchande qui provoque la réunion de la commission d'enquête prévue par l'article 56 du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) formant Code de commerce maritime.

### ARTICLE 10

Cette commission se compose du chef du quartier maritime du lieu de l'événement et de deux experts choisis parmi ceux qui figurent sur les listes établies en exécution de l'article 36 du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) en vue de la constitution des commissions de visite des navires.

### ARTICLE 11

Le dossier de l'enquête, qui doit comprendre l'interrogatoire du capitaine ou du patron et les dépositions des témoins, est transmis aussitôt qu'elle est close, au chef du service de la marine marchande qui en saisit le directeur général des travaux publics.

### ARTICLE 12

Dans le cas où, s'agissant de bateaux de moins de vingt-cinq tonneaux de jauge brute, la perte de bateau n'est pas accompagnée de mort d'homme ou de blessures, le directeur général des travaux publics peut infliger au patron fautif une suspension de la faculté de commander pendant un temps qu'il détermine. La suspension ainsi prononcée entraîne le retrait de la licence de patron-pêcheur.

**1.c. ARRETE VIZIRIEL DU 7 HIJA 1347 (17 MAI 1929), PORTANT CREATION ET FIXATION D'UNE TAXE RADIOTELEGRAPHIQUE AFFERENTE AUX MESSAGES METEOROLOGIQUES ADRESSES AUX NAVIRES EN MER ET AUX EMISSIONS SERVANT AUX RELÈVEMENTS RADIOGONIOMETRIQUES (B.O. DU 4 JUIN 1929).**

### ARTICLE PREMIER

Des messages météorologiques et des signaux servant aux relèvements radio goniométriques pourront être transmis par les stations radiotélégraphiques aux navires en mer.

### ARTICLE 2

Chaque message ou émission de signaux donnera lieu à perception d'une taxe de trois francs or.

### ARTICLE 3

Le Directeur de l'Office des postes, des télégraphes et des téléphones et le directeur général des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont les dispositions sont applicables à partir du 1er Juin 1929.

## II.2. IMMATRICULATION DES NAVIRES

**2.a. DAHIR DU 7 MOHARREM 1352 (2 MAI 1933) RELATIF À L'IMMATRICULATION DES NAVIRES DE COMMERCE (B.O. DU 9**

transfert de leur port d'attache a, au préalable, été autorisé par le Ministre chargé de la marine marchande ou par l'autorité déléguée par lui à cet effet.

**ARTICLE 2**

Les modalités d'application du présent dahir seront fixées par le président du conseil ou par l'autorité déléguée par lui à cet effet.

**2.e. DÉCRET DU 6 REJEB 1382 - 4 DÉCEMBRE 1962 FIXANT LES MODALITÉS D'APPLICATION DU DAHIR DU 24 JOUMADA I 1382 (24 OCTOBRE 1962) RELATIF AUX CONDITIONS D'OCTROI OU DE MAINTIEN DE LA NATIONALITÉ MAROCAINE À CERTAINS NAVIRES DE PÊCHE (B.O. DU 14 DÉCEMBRE 1962).**

**ARTICLE PREMIER**

L'autorisation prévue à l'article premier du dahir susvisé du 24 jourmada I 1382 (24 Octobre 1962) doit être demandée :  
 En ce qui concerne les constructions neuves par le futur propriétaire du navire ou son représentant dûment mandaté à cet effet ;  
 En ce qui concerne les ventes de navires marocains : par le vendeur ;  
 En ce qui concerne les navires à reconvertir ou dont le transfert de port d'attache est sollicité : par l'armateur actuel du navire ;  
 En ce qui concerne les achats ou les commandes de navires à l'étranger : par le futur propriétaire du navire ou son représentant dûment mandaté à cet effet.

**ARTICLE 2**

Les demandes d'autorisation seront adressées au chef du quartier maritime du port où le navire devra être exploité.  
 Ces demandes, qui seront formulées sur un imprimé spécial délivré par les quartiers maritimes, devront comprendre notamment toutes les indications utiles sur les caractéristiques du navire et sur le genre de pêche auquel il sera affecté.

**ARTICLE 3**

Les comités locaux de pêches maritimes pourront émettre une motion, dite de "limitation" à l'égard d'une catégorie de navires de pêche (sardinières, thoniers, chalutiers, palangriers, etc.) lorsqu'ils estimeront que la flotte représentant cette catégorie est suffisante pour répondre aux besoins de leur circonscription.

**ARTICLE 4**

Les chefs des quartiers maritimes transmettront avec leur avis, et pour décision, au chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes les demandes d'autorisation préalables concernant des navires n'appartenant pas à l'une des catégories ayant fait l'objet dans le cadre des dispositions de l'article 3 ci-dessus d'une "motion de limitation" de leur comité local des pêches maritimes.  
 Les demandes d'autorisation se rapportant à des navires appartenant à une catégorie ayant fait l'objet d'une telle motion seront adressées au chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes qui les transmettra, pour décision, au ministre chargé de la marine marchande.  
 Relèveront également de la décision du ministre chargé de la marine marchande les demandes d'autorisation émanant des futurs exploitants de nationalité non marocaine.

**ARTICLE 5**

Les demandes d'autorisation ne pourront être rejetées par les autorités compétentes visées à l'article 4 ci-dessus que pour l'un des motifs suivants :  
 a. Suréquipement du port d'exploitation prévu par le demandeur en navires de pêche appartenant à la même catégorie ;  
 b. Accession à la profession d'armateur d'une personne de nationalité non marocaine.

**ARTICLE 6**

Le Ministre chargé de la marine marchande est chargé de l'exécution du présent décret.

**II.3. SECURITE DE LA NAVIGATION MARITIME**

**A. Radio-communication :**

**3.a. DAHIR DU 22 HIJA 1371 (13 SEPTEMBRE 1952) RELATIF AU RÉGIME DES RADIOCOMMUNICATIONS À BORD DES NAVIRES MAROCAINS ET FIXANT LEURS OBLIGATIONS AU POINT DE VUE RADIOTÉLÉGRAPHIQUE ET RADIO- TÉLÉPHONIQUE (B.O. DU 9 JANVIER 1953).**

**TITRE PREMIER AUTORISATION ET FONCTIONNEMENT DES INSTALLATIONS DE RADIOCOMMUNICATIONS**

**ARTICLE 1**

Aucune installation de radiocommunications ne peut être établie à bord d'un navire marocain sans autorisation délivrée par le directeur de l'Office des postes, des télégraphes et des téléphones.  
 L'autorisation fixe les caractéristiques et les conditions d'exploitation de la station.

**ARTICLE 2**

Les installations ne peuvent être ouvertes à l'exploitation sans la

**ARTICLE UNIQUE**

Seuls les navires de commerce qui auront moins de vingt et un ans d'âge, comptés du jour de leur première mise en service, pourront être nationalisés marocains, dans les conditions prévues à l'article 3 de l'annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime.

(Ajouté par le dahir du 5 ramadan 1355 - 20 novembre 1936).  
 Toutefois la limite de vingt et un ans prévue à l'alinéa ci-dessus, sera portée à vingt-cinq ans pour les unités qui seront pourvues d'un certificat de première cote d'une des sociétés de classification de navires reconnues par le gouvernement, et qui, depuis la délivrance du dernier certificat de cote, auront subi, dans des conditions satisfaisantes, toutes les visites prévues par les règlements de ces sociétés.

(Ajouté par le dahir du 20 Moharrem 1366 - 15 Décembre 1946).  
 Des dérogations aux dispositions ci-dessus pourront toutefois, en cas de nécessité et jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, être accordées par le directeur des affaires économiques.

**2.b. DAHIR DU 24 SAFAR 1354 (27 MAI 1935) RELATIF À L'IMMATRICULATION DES NAVIRES DE PECHE (B.O. DU 7 JUIN 1935).**

**ARTICLE 1**

Les bateaux de pêche de plus de 5 tonneaux de jauge brute ne pourront être nationalisés marocains dans les conditions prévues à l'article 3 de l'annexe I du dahir du 28 Jourmada II 1337 (31 Mars 1919) formant Code de commerce maritime, et sauf exception motivée par des considérations se rapportant aux besoins de l'exploitation des fonds de pêche, que s'ils ont moins de 4 ans d'âge comptés du jour de leur première mise en service.

**ARTICLE 2**

Sont abrogées les dispositions du dahir du 17 Rebia II 1353 ( 30 Juillet 1934 ) étendant aux bateaux de pêche les dispositions du dahir du 7 Moharrem 1352 (2 Mars 1933) relatif à l'immatriculation des navires de commerce dans le Royaume du Maroc.

**2.c. DÉCRET DU 2-60-388 DU 9 RAMADAN 1380 (25 FÉVRIER 1961) FIXANT LES INDICATIFS DES PORTS D'ATTACHES DES NAVIRES IMMATICULÉS SOUS PAVILLON MAROCAIN (B.O. DU 14 AVRIL 1961).**

**ARTICLE UNIQUE**

Les indicatifs réglementaires des ports d'attache des navires immatriculés sous pavillon marocain consistent en des numéros attribués conformément au tableau ci-annexé.

**NUMEROTAGE REGLEMENTAIRE DES PORTS D'ATTACHE DES NAVIRES IMMATICULÉS SOUS PAVILLON MAROCAIN**

QUARTIER MARITIME	CHEF LIEU	N° ATTRIBUE	SOUS-QUARTIERS	N° ATTRIBUE
1° Quartier de Nador	Nador	1	Saïdia	1/1
			Ras-Kebdana	1/2
2° Quartier d'Al Hoceïma	Al-Hoceïma	2	Torres de Alcalá	2/1
			Jebha	2/2
3° Quartier de Tanger	Tanger	3	Oued Laou	3/1
			Martil	3/2
			Mdiq	3/3
			Fnideq	3/4
			Alcazarseguer	3/5
4° Quartier de Larache	Larache	4	Asilah	4/1
5° Quartier de Kenitra	Kenitra	5	Rabat	5/1
6° Quartier de Casablanca	Casablanca	6	Mohammedia	6/1
			El-Jadida	6/2
7° Quartier de Safi	Safi	7	Essaouira	7/1
8° Quartier d'Agadir	Agadir	8		
9° Quartier de Tarfaya	Tarfaya	9		

**2.d. DAHIR DU 24 JOUMADA I 1382 (24 OCTOBRE 1962) RELATIF AUX CONDITIONS D'OCTROI OU DE MAINTIEN DE LA NATIONALITÉ MAROCAINE À CERTAINS NAVIRES DE PÊCHE (B.O. DU 2 NOVEMBRE 1962)**

**ARTICLE PREMIER**

Les navires de pêche, d'une jauge brute supérieure à 5 tonneaux et inférieure à 100 tonneaux, ne pourront acquérir ou conserver la



**ARTICLE 3**

Toute installation de radiocommunications établie à bord d'un navire marocain doit satisfaire aux conditions techniques ainsi qu'aux règles d'établissement et d'exploitation fixées par arrêtés du Premier Ministre ou de l'autorité déléguée par lui à cet effet.

**ARTICLE 4**

Le fonctionnement des installations de radiocommunications doit être assuré par un personnel qualifié agréé par l'Office des P.T.T. et soumis à son contrôle.

Un arrêté du Premier Ministre fixera les règles d'application de la présente disposition, il indiquera notamment les sanctions pouvant être infligées à ce personnel par l'Office des P.T.T.

**TITRE II NAVIRES ASSUJETTIS****A. RADIOTÉLÉGRAPHIE****ARTICLE 5**

Navires assujettis : Doivent être munis d'une installation radiotélégraphique sous réserve des dispenses prévues à l'article 6 :

- a. Les navires à passagers, quel que soit leur tonnage;
- b. Les navires de charge, de pêche et de plaisance, dont la jauge brute est égale ou supérieure à 1.600 tonneaux.

Cette obligation peut être étendue à titre exceptionnel et pour des raisons de sécurité, par décision du chef du service de la marine marchande, aux navires de charge, de pêche et de plaisance d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux.

**ARTICLE 6**

Dispenses : Le chef du service de la marine marchande peut accorder dispense de l'obligation prévue par l'article 5 du présent dahir, dans les cas suivants :

- 1° Aux navires munis d'une installation radiotéléphonique lorsqu'une installation radiotélégraphique n'est ni utile, ni nécessaire pour assurer leur sécurité compte tenu de la distance maxima à laquelle ils doivent s'éloigner de la côte, de la longueur du voyage, de l'absence habituelle de risques graves (ou de l'absence de risques graves et habituels) sur leur trajet et de toutes autres conditions susceptibles d'affecter leur sécurité;
- 2° Aux navires se déplaçant uniquement à l'intérieur des rades ou dans des eaux abritées ou ne s'éloignant pas plus de 5 milles de leur port de départ.

**B. RADIOTÉLÉPHONIE****ARTICLE 7**

Navires assujettis: Doivent être munis d'une installation radiotéléphonique, sous réserve des dispenses prévues à l'article 8 ci-dessous, les navires autres que les navires à passagers, d'une jauge brute inférieure à 1.600 tonneaux mais égale ou supérieure à 500 tonneaux.

**ARTICLE 8**

Dispenses : Le chef du service de la marine marchande peut accorder des dispenses à l'obligation prévue par l'article 7 ci-dessus :

- 1° Si le navire est déjà muni d'une installation radiotélégraphique;
- 2° Si le navire se déplace uniquement à l'intérieur des rades ou dans des eaux abritées;
- 3° Si la route suivie et les conditions du voyage sont telles qu'une installation radiotéléphonique n'est ni utile, ni nécessaire.

**TITRE III CERTIFICATS ET DOCUMENTS****ARTICLE 9**

Certificats de sécurité : Un certificat dit, suivant le cas, "certificat de sécurité radiotélégraphique" ou "certificat de sécurité radio téléphonique" est délivré par le service de la marine marchande à tout navire sur attestation de la direction de l'Office des P.T.T. établissant que le navire satisfait aux prescriptions du présent dahir et des arrêtés d'application prévus à l'article 2 ci-dessus.

**ARTICLE 10**

Durée de validité des certificats : Le certificat de sécurité radiotélégraphique ou radiotéléphonique est renouvelé annuellement lors du renouvellement du permis de navigation et après contrôle exercé par les représentants de l'administration des P.T.T. et du service de la marine marchande.

**ARTICLE 11**

Certificats de dispense : Un certificat dit "certificat de dispense" est délivré par le service de la marine marchande, à tout navire auquel une dispense est accordée conformément aux prescriptions du présent dahir.

**TITRE IV TAXES DE VISITE ET DE CONTROLE****ARTICLE 12**

Taxe de visite : Préalablement à la remise de la licence, la station est visitée par un agent de l'Office des P.T.T. qui vérifie si l'installation satisfait aux obligations fixées par le règlement de

radiocommunications. Cette visite donne lieu au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par arrêté ministériel.

**ARTICLE 13**

Taxe de contrôle : L'Office des P.T.T. assure aussi souvent qu'il est jugé nécessaire, le contrôle technique du personnel et du matériel des stations de bord.

Une taxe annuelle, dont le montant est fixé par arrêté ministériel, est perçue pour ce contrôle.

**TITRE V DISPOSITIONS DIVERSES****ARTICLE 14**

Les dispositions du présent dahir seront applicables trois mois après leur publication.

**ARTICLE 15**

Sera abrogé, à la même date, le dahir du 19 août 1925 relatif au régime des radiocommunications à bord des navires armés ou faisant escale dans un port du Maroc.

**ARTICLE 16**

Le Directeur du commerce et de la marine marchande et le Directeur de l'Office des postes, des télégraphes et des téléphones sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent dahir.

**3.b. ARRÊTÉ DU MINISTRE DES POSTES ET TÉLÉCOMMUNICATIONS DU 24 JANVIER 1957 RELATIF AUX INSTALLATIONS RADIOTÉLÉPHONIQUES À BORD DES NAVIRES (TRANSMETTEUR, AUTO-ALARME). (B.O. DU 22 FÉVRIER 1957).**

**ARTICLE 1**

Les installations radiotéléphoniques dont sont pourvus, à titre obligatoire ou non, les navires de commerce, de pêche ou de plaisance des 1ère, 2e et 3e catégories, répondant aux définitions ci-après :

- Navires à passagers, de tous tonnages, lorsqu'ils sont dispensés de posséder une installation radiotélégraphique;
- Navires de charge et de plaisance, de jauge brute supérieure à 25 tonneaux, mais inférieure à 1.600 tonneaux;
- Navires de pêche, de jauge brute supérieure à 25 tonneaux, mais inférieure à 1.600 tonneaux, effectuant des sorties en mer de plus de soixante-douze heures;

Devront comporter un transmetteur automatique d'alarme radiotéléphonique émettant le signal dont les caractéristiques sont définies à l'article 2 de l'arrêté du 24 janvier 1957.

**ARTICLE 2**

Les dispositions qui précèdent seront applicables :

- A. Pour les installations radiotéléphoniques réalisées après le 1er juin 1957, dès la mise à bord de ces installations;
- B. Pour les installations radiotéléphoniques actuellement en service ou pour celles qui seront réalisées d'ici le 1er juin 1957, à partir du :
  - 1er décembre 1957 pour les navires d'une jauge brute supérieure à 25 tonneaux, mais inférieure à 100 tonneaux;
  - 1er septembre 1958 pour tous les autres navires.

**3.c. ARRÊTÉ DU MINISTRE DES POSTES ET TÉLÉCOMMUNICATIONS DU 24 JANVIER 1957 FIXANT LES CONDITIONS TECHNIQUES AUXQUELLES DOIVENT SATISFAIRE LES TRANSMETTEURS AUTOMATIQUES D'ALARME RADIOTÉLÉPHONIQUE.**

**ARTICLE 1**

Transmetteur automatique d'alarme.

Le transmetteur automatique d'alarme est un appareil destiné à permettre l'émission sur la fréquence de détresse radiotéléphonique (2182 kc/s) du signal d'alarme ci-après.

**ARTICLE 2**

Signal d'alarme radiotéléphonique.

**A. Définitions**

Le signal d'alarme radiotéléphonique est composé de deux signaux élémentaires à basse fréquence sensiblement sinusoïdaux, transmis alternativement :

- Fréquence 2200 C/s pour le premier;
- Fréquence 1300 C/s pour le second.

Chaque signal élémentaire est émis pendant une durée de 250 millisecondes.

**B. Tolérance**

La tolérance sur chacune des deux fréquences est égale à + 1,5 pour 100.

La tolérance sur la durée de chaque signal élémentaire est égale à + 50 millisecondes et l'intervalle entre deux signaux élémentaires successifs ne doit pas dépasser 50 millisecondes.

Le rapport entre l'amplitude du signal élémentaire le plus fort et l'amplitude de l'autre signal doit être compris entre 1 et 1,2.

**ARTICLE 3**

Adaptation du transmetteur à l'émetteur radiotéléphonique.

Le transmetteur automatique d'alarme doit permettre, dans les

de l'onde porteuse au taux de 70% par le plus faible des deux signaux élémentaires :

- soit par voie électrique;
- soit par voie acoustique.

A. Dans le premier cas (voie électrique), la mise en marche du transmetteur et sa substitution au microphone doivent être assurées de façon aussi simple que possible.

Un contrôle du bon fonctionnement du transmetteur doit être possible à tout instant.

B. Dans le deuxième cas (voie acoustique), le microphone doit pouvoir être assujéti dans une position bien déterminée par rapport à la source sonore de telle façon que :

- Le microphone soit protégé de bruits ambiants;
- Le commutateur de commande de l'onde porteuse, s'il est placé sur le microphone, se trouve bloqué en position de fonctionnement.

#### ARTICLE 4

Sources d'énergie du transmetteur

A. Si le transmetteur fait appel pour son fonctionnement à une source d'énergie électrique, celle-ci ne peut être que la source alimentant l'émetteur.

B. Si le transmetteur fait appel pour son fonctionnement à une source d'énergie non électrique, celle-ci doit être autonome et située à la partie supérieure du navire. L'appareil doit pouvoir fonctionner pendant trois heures consécutives : il est admis, toutefois, que la mise en oeuvre de la source d'énergie soit subordonnée à une intervention simple de l'opérateur; dans ce cas, chaque intervention doit permettre un fonctionnement continu de l'appareil pendant au moins trente minutes.

#### ARTICLE 5

Essais d'homologation

##### A. Description

1° L'appareil en fonctionnement est soumis pendant dix minutes à des vibrations rectilignes d'amplitude + 0,5 mm, dont la fréquence varie lentement de façon continue entre 2 et 25 pps. Cet essai est repris trois fois selon trois axes, l'appareil restant dans sa position d'utilisation en service normal;

2° L'appareil étant au repos à la température ambiante est mis en fonctionnement de manière qu'il transmette le signal pendant une minute.

Cet essai est repris pour diverses températures ambiantes comprises entre 5° et 45° C et, dans le cas d'appareils utilisant une source d'énergie électrique, pour diverses tensions d'alimentation ne s'écartant pas de plus de 10% de la tension normale :

3° L'appareil est soumis à un essai de fonctionnement de 6 heures consécutives au cours duquel la température ambiante et, éventuellement, la tension d'alimentation sont quelconques dans les limites précisées pour l'essai précédent.

##### B. Résultats

On doit vérifier que :

- Aucune résonance mécanique nuisible n'apparaît dans l'appareil au cours de l'essai n°1;
- Les tolérances définies à l'article 2 (paragraphe B) sont respectées :
  - avant l'essai n°1;
  - à tout instant au cours des essais n°2 et 3;

On doit vérifier en outre que, dans les mêmes conditions, la tension délivrée à l'entrée du modulateur, soit directement, soit par l'intermédiaire du microphone, ne s'écarte pas de + 10% de sa valeur normale.

#### ARTICLE 6

Notice d'emploi et installation à bord

Tout appareil présenté aux essais d'homologation sera accompagné d'une notice précisant, en particulier, les modalités de mise en oeuvre.

Au moment de l'installation à bord de l'appareil transmetteur automatique d'alarme, la plaquette de l'émetteur qui concerne la procédure à suivre en cas de détresse sera complétée par les dispositions concernant la transmission du signal d'alarme.

##### B. Titres, documents et visites de sécurité :

3.d. **DECRET N° 2-63-400 DU 6 JOURNADA II 1383 ( 25 OCTOBRE 1963) RELATIF AUX FORMALITES DE PARTANCE DES NAVIRES DE PLAISANCE. (B.O. DU 1er NOVEMBRE 1963).**

#### ARTICLE PREMIER

Le propriétaire ou le capitaine d'un navire de plaisance marocain ou étranger, ou son représentant, qui se propose d'accomplir une traversée de plus de 50 milles, doit aviser l'autorité maritime de son départ et de son arrivée à bon port.

Cette formalité est obligatoire quel que soit le tonnage du navire.

Si le port de départ est un port marocain, l'avis de départ est déposé avant l'appareillage au Quartier Maritime et l'avis d'arrivée adressé par la voie la plus rapide, dès l'arrivée au port de destination ou de relâche, à l'administrateur de la Marine Marchande, Chef du Quartier Maritime du port de départ.

Si le port de départ est un port étranger voisin du territoire marocain et

la voie la plus rapide au chef du Quartier Maritime du port de destination, et l'avis d'arrivée déposé, dès l'arrivée du navire, au bureau du quartier maritime de ce port ou du port de relâche.

#### ARTICLE 2

Les infractions aux dispositions du présent décret seront poursuivies en application de l'article 37 quinquies de l'annexe I du dahir susvisé du 28 Jounada II 1337 ( 31 mars 1919).

#### ARTICLE 3

Le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Mines et de la Marine Marchande est chargé de l'exécution du présent décret.

3.e. **DECRET N° 2-63-399 DU 6 JOURNADA 1383 ( 25 OCTOBRE 1963) RELATIF À LA DÉCLARATION DE PARTANCE DES NAVIRES D'UNE JAUGE BRUTE INFÉRIEURE À 500 TONNEAUX (B.O. DU 1er NOVEMBRE 1963).**

#### ARTICLE PREMIER

Les dispositions du présent décret sont applicables aux navires d'une jauge brute au moins égale à 25 tonneaux, mais inférieure à 500 tonneaux.

#### ARTICLE 2

Le capitaine de tout bâtiment de commerce marocain ou étranger, présent dans un port du Maroc, ou son représentant, doit déposer au moins vingt-quatre heures à l'avance, ou dès l'arrivée du navire si la durée de l'escale est inférieure à vingt-quatre heures, au quartier maritime, une déclaration écrite mentionnant la date et l'heure projetées de l'appareillage.

Pour les navires à services réguliers, la déclaration de partance ne sera pas exigée lorsque l'horaire aura été notifié en temps utile au bureau du quartier maritime. Toute modification à l'horaire doit donner lieu à déclaration de partance.

#### ARTICLE 3

Les infractions aux dispositions de l'article 2 du présent décret seront poursuivies en application de l'article 37 quinquies de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jounada II 1337 (31 mars 1919).

#### ARTICLE 4

Le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Mines et de la Marine Marchande est chargé de l'exécution du présent décret.

3.f. **DÉCRET DU 6 JOURNADA II 1383 - 25 OCTOBRE 1963 FIXANT LA COMPOSITION ET LE FONCTIONNEMENT DES COMMISSIONS DE VISITE DE SÉCURITÉ NAUTIQUE (B.O. DU 1er NOVEMBRE 1963).**

#### CHAPITRE PREMIER : COMMISSIONS CONSTITUEES POUR LA DELIVRANCE, LE RENOUVELLEMENT, LE RETRAIT OU LA SUSPENSION DES TITRES DE SECURITE

##### SECTION I : Commission centrale de sécurité

#### ARTICLE PREMIER

La commission centrale de sécurité prévue à l'article 35 bis de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jounada II 1337 (31 mars 1919) se réunit à la diligence du Ministre chargé de la Marine Marchande ou du chef de la Direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes, délégué par lui à cet effet, qui en fixe, dans chaque cas, la composition.

Font obligatoirement partie de la commission centrale de sécurité, avec voix délibérative :

- Le chef de la direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes, président ;
- Le chef du Bureau de la Navigation Maritime et des Gens de Mer, membre de droit ;
- Un inspecteur de la Navigation Maritime ;
- Un technicien appartenant à une société de classification reconnue.

Pour les questions d'hygiène et d'habitabilité, le médecin chef du contrôle sanitaire aux frontières, membre de droit, ou son délégué ; Pour les questions de radio-électricité, un représentant de la direction des services radio-électriques du Ministère des Postes, des Télégraphes et des Téléphones.

Peuvent être désignés pour faire partie de la commission centrale de sécurité, avec voix consultative, des représentants :

- Du Ministère de la Défense Nationale (Marine Royale) ;
  - Du Comité Central des Armateurs marocains ;
  - Des compagnies d'Assurances Maritimes ;
  - De l'Association professionnelle des réparateurs et constructeurs navals du Maroc ;
  - Des organisations syndicales professionnelles du personnel navigant; éventuellement, du service public propriétaire du navire.
- En outre, la commission peut être complétée, s'il y a lieu, d'ingénieurs ou d'experts spécialisés dans la construction ou la réparation du matériel naval, dans la technique de l'électricité, ou dans la technique de l'incendie.

#### ARTICLE 2

Par les Ministres de la Défense Nationale et des Postes, des Télégraphes et des Téléphones en ce qui concerne leur Département;  
Par le Ministre chargé de la Marine Marchande, ou le chef de la Direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes, délégué par lui à cet effet, sur proposition des groupements ou organismes intéressés, en ce qui concerne ces groupements ou organismes;  
Eventuellement, par le Ministre responsable du service public propriétaire du navire.  
Un fonctionnaire de la Direction de la Marine Marchande remplit les fonctions de secrétaire.

#### ARTICLE 3

Les délibérations de la commission centrale de sécurité ne sont valables que si plus de la moitié des membres délibérants sont présents. Ses décisions et avis sont pris à la majorité des voix.  
En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

#### ARTICLE 4

Avant de prendre sa décision, ou d'émettre un avis, la commission centrale de sécurité peut faire procéder par un ou plusieurs de ses membres ou par telle personne ou tel organisme, qu'elle désigne à cet effet, à tous les examens, études, enquêtes et expertises qu'elle juge nécessaires.

#### ARTICLE 5

Les décisions de la commission centrale de sécurité sont notifiées aux intéressés par le président de la commission.  
Leur exécution est contrôlée par les commissions de visite compétentes, ainsi que par l'inspecteur de la navigation du port où se trouve le navire, ou, lorsqu'il y a lieu, soit par un ou plusieurs membres de la commission centrale, soit par telle personne ou tel organisme que désigne le président de la commission.

### SECTION II : COMMISSIONS DE VISITE DE MISE EN SERVICE

#### ARTICLE 6

Chacune des commissions de visite de mise en service prévues à l'article 36 de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) comprend :

1. L'Administrateur de la Marine Marchande, chef du quartier Maritime, président ;
  - Un inspecteur de la navigation, qui préside la commission en cas d'empêchement de l'administrateur de la Marine Marchande ;
  - Un médecin de la santé maritime ou, à défaut, un médecin conventionné par le Ministre chargé de la Marine Marchande ;
  - Un inspecteur des services radio-électriques lorsque le navire possède une installation radio-électrique ;
2. Un expert spécialisé dans la technique de l'électricité, lorsqu'il s'agit d'un navire à passagers ;
  - Un expert spécialisé en matière d'incendie, lorsqu'il s'agit d'un navire à passagers ;
  - Un représentant des armateurs ;
  - Un représentant des compagnies d'assurances maritimes ;
  - Un expert appartenant à une société de classification reconnue. Lorsque cet expert n'appartient pas à celle qui a côté le navire, un représentant de la société de classification, au registre de laquelle le navire est inscrit, est admis, à titre consultatif, à faire partie de la commission.
3. Un capitaine au long cours ou un capitaine de 2<sup>e</sup> classe de la Marine Marchande ;
  - Un officier mécanicien de 1<sup>ère</sup> ou de 2<sup>e</sup> classe de la Marine Marchande, lorsqu'il s'agit d'un navire à propulsion mécanique ou pourvu de machines auxiliaires ;
  - Un officier radio-électricien de 1<sup>ère</sup> ou de 2<sup>e</sup> classe, lorsqu'il s'agit d'un navire à passagers ;
  - Un représentant du personnel navigant.

#### ARTICLE 7

Les membres de la commission sont choisis par l'Administrateur de la Marine Marchande, chef du quartier Maritime, sur les listes arrêtées dans les conditions prévues à l'article 41 ci-après.  
L'armateur du navire, ou son représentant, est admis à suivre les opérations de la commission et à présenter ses observations.

#### ARTICLE 8

La commission de visite de mise en service conclut à la délivrance ou au refus de délivrance :

- Du permis de navigation ;
- Du certificat de sécurité radio-télégraphique ou radio-téléphonique ;
- Du certificat de sécurité pour le matériel d'armement dans le cas d'un navire qui, n'étant pas un navire à passagers, pratique une navigation internationale.

### SECTION III : COMMISSIONS DE VISITE ANNUELLE

#### ARTICLE 9

Chacune des commissions de visite annuelle instituées à l'article 36 bis de l'annexe I du dahir susvisé du 28 Jourmada II 1337 (31 mars 1919), comprend :

1. L'Administrateur de la Marine Marchande, chef du quartier

- un inspecteur de la navigation maritime, qui préside la commission en cas d'empêchement de l'Administrateur de la Marine Marchande ;
  - un médecin de la santé maritime ou, à défaut, un médecin conventionné par le Ministre chargé de la Marine Marchande ;
  - un inspecteur des services radio-électriques, lorsque le navire possède une installation radio-électrique ;
2. Un capitaine au long cours ou un capitaine de 2<sup>e</sup> classe la Marine Marchande ;
    - un officier mécanicien de 1<sup>ère</sup> ou de 2<sup>e</sup> classe de la Marine Marchande, lorsqu'il s'agit d'un navire à propulsion mécanique ou pourvu de machines auxiliaires.

#### ARTICLE 10

Les membres de la commission de visite annuelle sont choisis par l'administrateur de la Marine Marchande, chef du quartier Maritime, sur les listes arrêtées dans les conditions prévues à l'article 41 ci-après.

L'armateur du navire, ou son représentant, est admis à suivre les opérations de la commission et à présenter ses observations.

#### ARTICLE 11

Si le navire répond toujours aux exigences de l'annexe I du dahir susvisé du 28 Jourmada II 1337 (31 mars 1919) et des règlements pris pour son application, la commission de visite annuelle conclut au renouvellement des titres de sécurité.

### SECTION IV - NAVIRES ETRANGERS

#### ARTICLE 12

Les commissions constituées pour la délivrance de titres de sécurité à un navire étranger, dans les conditions prévues à l'article 37 quater de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919), sont composées de la façon suivante :

- a. S'il s'agit d'un certificat de sécurité pour navires à passagers :
    - l'Administrateur de la Marine Marchande, chef du quartier Maritime, président ;
    - un inspecteur de la navigation maritime, qui préside la commission en cas d'empêchement de l'administrateur de la Marine Marchande ;
    - un inspecteur des services radio-électriques ;
    - un expert spécialisé dans la technique de l'électricité ;
    - un expert spécialisé en matière d'incendie ;
    - un capitaine au long cours ou un capitaine de 2<sup>e</sup> classe de la Marine Marchande ;
    - un expert appartenant à une société de classification reconnue ;
- En outre, la commission peut s'adjoindre tout technicien dont le concours serait jugé nécessaire.
- b. S'il s'agit d'un certificat de sécurité pour le matériel d'armement :
    - l'Administrateur de la Marine Marchande, chef du quartier Maritime, président ;
    - un inspecteur de la navigation maritime, qui préside la commission en cas d'empêchement de l'administrateur de la Marine Marchande ;
    - un inspecteur des services radio-électriques ;
    - un capitaine au long cours ou un capitaine de 2<sup>e</sup> classe de la Marine Marchande ;
  - c. S'il s'agit d'un certificat de sécurité radio-télégraphique ou radiotéléphonique :
    - un inspecteur de la Navigation Maritime, président ;
    - un inspecteur des services radio-électriques.

#### ARTICLE 13

Les membres des commissions sont désignés selon la procédure fixée aux articles 7 et 10 ci-dessus.

### CHAPITRE II : COMMISSIONS DE RECOURS

#### SECTION I : COMMISSIONS DE CONTRE-VISITE

#### ARTICLE 14

Chacune des commissions de contre-visite instituées par l'article 37 ter de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) comprend :

L'Administrateur de la Marine Marchande, chef du quartier Maritime, président ;  
trois experts qualifiés.

#### ARTICLE 15

Lorsque la commission de contre-visite examine les recours prévus à l'article 37 ter de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919), les experts sont choisis, suivant le cas, parmi les capitaines au long cours, les capitaines de 2<sup>e</sup> classe de la Marine Marchande, les officiers mécaniciens de première classe ou de deuxième classe de la Marine Marchande

#### ARTICLE 16

Lorsque la commission de contre-visite examine les recours administratifs prévus à l'article 38 bis de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919), les experts sont choisis suivant le cas, parmi les capitaines au long cours, les capitaines de 2<sup>e</sup> classe de la Marine Marchande, les officiers mécaniciens de première classe ou de deuxième classe de la Marine Marchande

- a. Trois officiers du pont, si le litige porte sur l'effectif du pont ou des agents du service général ;
- b. Trois officiers mécaniciens, si le litige porte sur l'effectif de la machine;
- c. Deux officiers du pont et un officier mécanicien, si le litige porte à la fois sur l'effectif du pont, de la machine et les agents du service général.

#### ARTICLE 17

Les réclamations contre les décisions de l'inspecteur de la navigation maritime doivent être motivées et adressées directement à l'administrateur de la Marine Marchande, chef du quartier Maritime. Il est délivré récépissé.

#### ARTICLE 18

La commission de contre-visite est saisie par l'administrateur de la Marine Marchande, chef du quartier Maritime. Elle ne peut délibérer valablement que si tous les membres sont présents. Tous les moyens d'investigation nécessaires sont mis à sa disposition. Ses avis sont pris à la majorité des voix. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante. Il est dressé un procès-verbal, signé par le président et les experts résumant les débats et les conclusions de la commission. Celles-ci sont transmises à l'administrateur de la Marine Marchande, chef du quartier maritime qui statue conformément aux conclusions de la commission et notifie sa décision au requérant.

#### ARTICLE 19

Les experts mentionnés par la présente section sont choisis par l'administrateur de la Marine Marchande, chef du quartier Maritime, sur les listes arrêtées dans les conditions prévues à l'article 41 ci-après, ou, à défaut, parmi les personnels officiers de la Marine Marchande disponibles.

### SECTION II - COMMISSION SUPERIEURE DES RECOURS EN MATIERE DE SECURITE, D'HABITABILITE, D'HYGIENE ET D'APPROVISIONNEMENTS

#### ARTICLE 20

La commission supérieure des recours instituée par l'article 37 ter de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) comprend :

- un conseiller à la cour suprême, désigné par le Ministre de la Justice, président;
- le chef de la direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes, membre de droit ;
- le chef du bureau de la navigation maritime, membre de droit ;
- un inspecteur de la navigation maritime ;
- un technicien appartenant à une société de classification reconnue ;
- deux représentants des armateurs ou sociétés d'armement ;
- deux représentants appartenant aux organisations syndicales professionnelles du personnel navigant.

La commission comprend en outre :

- a. S'il s'agit d'une question de sécurité :
  - un représentant des assureurs maritimes ;
  - un représentant des constructeurs de navires.
- b. S'il s'agit d'une question d'habitabilité, d'hygiène ou d'approvisionnement :
  - le médecin-chef du contrôle sanitaire aux frontières, membre de droit, ou son délégué ;
  - un représentant des constructeurs de navires.
- c. S'il s'agit d'une question de radio-électricité :
  - le directeur des services radio-électriques du Ministère des Postes, télégraphes et des Téléphones, membre de droit, ou son délégué ;
  - un représentant des industries radio-électriques ;
  - un officier radio-électricien de 1ère classe de la Marine Marchande ; ce dernier participe aux travaux de la commission avec voix consultative.

La commission peut également consulter tout technicien dont le concours serait jugé nécessaire.

Un membre de la commission, désigné par le président, remplit les fonctions de rapporteur.

#### ARTICLE 21

Les membres de la commission, autres que les membres de droit, sont nommés par le Ministre chargé de la Marine Marchande, les représentants des groupements et organismes intéressés étant choisis sur la proposition de ces groupements ou organismes.

Des membres suppléants, en nombre égal à celui des membres titulaires, sont nommés dans les mêmes conditions que ces derniers.

Lorsque les décisions attaquées émanent de la commission centrale de sécurité, les membres de cette commission qui font partie, d'après les dispositions ci-dessus, de la commission supérieure des recours et qui ont participé à l'élaboration de la décision attaquée sont remplacés par des personnalités de compétence équivalente désignées dans les mêmes conditions que les membres titulaires.

Tout autre membre de la commission supérieure des recours qui aurait participé à l'élaboration de la décision attaquée serait remplacé dans les mêmes conditions.

Un fonctionnaire de la direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes remplit les fonctions de secrétaire.

34

#### ARTICLE 22

Les recours contre les décisions prises en vertu de l'article 35 bis de l'annexe I du dahir susvisé du 28 Jourmada II 1337 (31 mars 1919) sont adressés au Ministre chargé de la Marine Marchande.

Les recours contre les décisions prises en vertu des articles 36, 36 bis et 37 ter de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) sont adressés par le chef du quartier Maritime, avec ses observations au chef de la direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes qui les transmet au Ministre chargé de la Marine Marchande.

Les recours sont motivés. Il en est délivré récépissé.

#### ARTICLE 23

La commission supérieure des recours est saisie par le Ministre chargé de la Marine Marchande. Elle ne peut délibérer valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents.

Les avis de la commission sont pris à la majorité des voix. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

#### ARTICLE 24

Le Ministre chargé de la Marine Marchande, ou le chef de la Direction de la marine marchande et des pêches maritimes, délégué par lui à cet effet, fait compléter, s'il y a lieu, le dossier du recours avant d'en saisir la commission et peut prendre, à cet effet, toute mesure d'instruction nécessaire.

Dans le cas où la décision attaquée aurait eu pour effet d'empêcher le départ du navire, le Ministre chargé de la marine marchande, ou le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes, délégué par lui à cet effet, peut, sur demande de l'armateur, autoriser le départ sous telles réserves qu'il juge convenables.

#### ARTICLE 25

L'auteur du recours est avisé de la date, de l'heure et du lieu de la réunion de la commission supérieure et admis, sur sa demande, à être entendu soit personnellement, soit par mandataire.

#### ARTICLE 26

La commission supérieure des recours peut faire procéder à telles enquêtes ou expertises qu'elle juge nécessaires. Les enquêtes et les expertises peuvent être confiées à un ou plusieurs de ses membres ou à telles personnes ou tels organismes qu'elle désigne à cet effet.

La commission ne peut désigner, pour ces enquêtes, des experts ayant pris part aux opérations des commissions qui ont donné lieu au recours.

Le résultat des enquêtes et des expertises est consigné dans les rapports écrits.

#### ARTICLE 27

Les avis de la commission supérieure des recours sont adressés au Ministre chargé de la Marine Marchande qui statue et qui fixe, le cas échéant, les délais d'exécution.

#### ARTICLE 28

Sont soumises à l'avis préalable de la commission supérieure des recours, les décisions par lesquelles le Ministre chargé de la Marine Marchande annule, comme contraires aux dispositions de l'annexe I du dahir susvisé du 28 Jourmada II 1337 (31 mars 1919) ou des règlements pris pour son application, les décisions des inspecteurs de la navigation maritime prises en vertu de l'article 36 ter du même texte ou les décisions prises à la suite des travaux d'une commission de visite ou de contre-visite.

### SECTION III - COMMISSION SUPERIEURE DES EFFECTIFS

#### ARTICLE 29

La commission supérieure des effectifs instituée par l'article 38 bis (dernier alinéa) de l'annexe I du dahir susvisé du 28 Jourmada II 1337 (31 Mars 1919) comprend :

Un conseiller à la Cour suprême, désigné par le Ministre de la justice, président ;

Le Chef de la Direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes, membre de droit ;

Un inspecteur de la navigation maritime ;

Deux représentants des armateurs ou société d'armement ; Deux représentants des officiers et deux représentants du personnel navigant subalterne appartenant aux organisations syndicales professionnelles ;

Un membre de la commission, désigné par le président, remplit les fonctions de rapporteur.

#### ARTICLE 30

Les membres de la commission, autres que les membres de droit, sont nommés par le Ministre chargé de la Marine Marchande ou par le chef de la direction de la Marine Marchande et des Pêches maritimes, délégué par lui à cet effet, les représentants de groupements ou organismes intéressés étant choisis sur la proposition de ces groupements ou organismes.

Un fonctionnaire de la Direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes remplit les fonctions de secrétaire.

#### ARTICLE 31

Les recours contre les décisions prises en vertu de l'article 38 bis (dernier alinéa) de l'annexe I du dahir susvisé du 28 Joumada II 1337 (31 mars 1919) sont adressés par le chef du quartier maritime, avec ses observations, au chef de la Direction de la marine marchande et des pêches maritimes qui les transmet au Ministre chargé de la Marine Marchande.

Les recours sont motivés. Il en est délivré récépissé.

#### ARTICLE 32

Les articles 23, 24 (premier alinéa), 25, 26, 27 et 28 du présent décret sont applicables aux recours formés devant la commission supérieure des effectifs.

### SECTION IV - COMMISSIONS RÉGIONALES

#### ARTICLE 33

La commission régionale instituée par l'article 37 ter de l'annexe I du dahir susvisé du 28 Joumada II 1337 (31 mars 1919) comprend :

- Un administrateur de la Marine Marchande, président ;
  - Un inspecteur de la navigation maritime ;
  - Un technicien appartenant à une société de classification reconnue ;
  - Un armateur ou un représentant d'une société d'armement ;
  - Un représentant du personnel navigant ;
- Cette commission comprend en outre :
- a. S'il s'agit d'une question de sécurité :
    - Un représentant des assureurs maritimes ;
    - Un représentant des constructeurs de navires ;
  - b. S'il s'agit d'une question d'habitabilité et d'hygiène :
    - Un médecin de la santé maritime, ou, à défaut, un médecin conventionné par le Ministre chargé de la marine marchande ;
    - Un représentant des constructeurs de navires ;
  - c. S'il s'agit d'une question de radio-électricité :
    - Un représentant des industries radio-électriques ;
    - Un inspecteur des services radio-électriques.

Dans ce dernier cas, le représentant du personnel navigant est un officier radio - électricien breveté de la marine marchande.

La commission peut également consulter tout technicien dont le concours serait jugé nécessaire.

#### ARTICLE 34

Le chef de la Direction de la marine marchande et des pêches maritimes nomme les membres de la commission.

Il désigne les représentants des groupements ou organismes intéressés sur la proposition de ces groupements ou organismes.

Tout membre de la commission régionale qui aurait pris part à la décision attaquée est remplacé par une personnalité choisie dans les mêmes catégories.

Un fonctionnaire de la marine marchande et des pêches maritimes remplit les fonctions de secrétaire.

#### ARTICLE 35

La commission régionale est saisie par le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes. Elle ne peut délibérer valablement que si la moitié au moins de ses membres sont présents. Les avis de la commission sont pris à la majorité des voix. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

#### ARTICLE 36

Les recours contre les décisions prises en vertu des articles 36, 36 bis et 37 ter de l'annexe I du dahir susvisé du 28 Joumada II 1337 (31 mars 1919) doivent être motivés et adressés à l'administrateur de la marine marchande, chef du quartier maritime, par qui a été prise la décision attaquée. Il en est délivré récépissé.

#### ARTICLE 37

Le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes fait compléter, s'il y a lieu, le dossier du recours avant d'en saisir la commission. Il peut prendre, à cet effet, toute mesure d'instruction nécessaire.

Dans le cas où la décision attaquée aurait eu pour effet d'empêcher le départ du navire, le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes peut autoriser ce départ sous telles réserves qu'il juge convenables.

#### ARTICLE 38

L'auteur du recours est avisé de la date, de l'heure et du lieu de la réunion de la commission régionale et admis, sur sa demande, à être entendu soit personnellement, soit par mandataire.

#### ARTICLE 39

La commission régionale peut faire procéder à telles enquêtes ou expertises qu'elle juge nécessaires. Les enquêtes peuvent être confiées à un ou plusieurs de ses membres ou à telles personnes ou tels organismes qu'elle désigne à cet effet.

La commission ne peut désigner, pour ces enquêtes, des experts ayant pris part aux opérations des commissions qui ont donné lieu au recours.

Le résultat des enquêtes et des expertises est consigné dans des

#### ARTICLE 40

Les avis de la commission régionale sont adressés au chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes qui statue.

### CHAPITRE III MEMBRES NON FONCTIONNAIRES DES COMMISSIONS DE VISITE

#### ARTICLE 41

Les listes mentionnées aux articles 7, 10, 13 et 19 ci-dessus sont arrêtées annuellement par le chef de la direction de la marine marchande sur les propositions des départements, services, organismes ou groupements intéressés.

#### ARTICLE 42

Les mesures nécessaires à l'application du présent décret seront prises par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande.

### 3.g. ARRÊTÉ DU MINISTRE DU COMMERCE DE L'INDUSTRIE DES MINES ET DE LA MARINE MARCHANDE DU 25 OCTOBRE 1963 RELATIF AUX FORMALITÉS DIVERSES ET CONDITIONS À REMPLIR POUR LA DÉLIVRANCE ET LE RENOUELEMENT DES TITRES DE SÉCURITÉ ET POUR LA DÉCLARATION DE PARTANCE (B.O. DU 1er NOVEMBRE 1963).

#### CHAMP D'APPLICATION

#### ARTICLE PREMIER

Le présent arrêté est applicable aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 Tonneaux, immatriculés dans les ports du Maroc.

#### DÉCLARATION DE MISE EN CHANTIER - DÉCLARATION DE MISE EN REFONTE OU EN GRANDE "RÉPARATION"

#### ARTICLE 2

Lors de la construction de tout navire, l'armateur doit adresser une déclaration de mise en chantier à l'administrateur de la marine marchande du lieu de construction, ou si le navire est construit à l'étranger, à l'autorité consulaire locale.

Cette déclaration mentionne les caractéristiques principales du navire et le service auquel il est destiné.

Dans le cas où au cours de la construction, les caractéristiques principales du navire ou le service auquel il est destiné seraient modifiés, l'armateur devrait faire une nouvelle déclaration.

Si l'armateur entend faire surveiller la construction de son navire par une société de classification reconnue par le Gouvernement marocain conformément à l'article 37 bis de l'annexe I du dahir susvisé du 28 Joumada II 1337 (31 Mars 1919), en vue de recevoir la première cote du registre de cette société, il doit joindre à la déclaration susvisée une attestation de ladite société de classification certifiant qu'elle a été chargée de cette surveillance.

Lorsqu'un navire en refonte doit subir d'importants travaux indiquant des changements aux dispositions qui ont fait l'objet d'une précédente approbation, l'armateur doit appliquer, en vue de l'exécution de ces travaux, la procédure indiquée ci-dessus pour la mise en chantier d'un navire neuf.

Il est délivré un récépissé de la déclaration de mise en chantier ou de mise en refonte, et, s'il y a lieu, de l'attestation de la société de classification.

Les déclarations ou attestations ci-dessus mentionnées doivent être établies en double expédition. Une expédition est conservée par l'autorité maritime locale. L'autre expédition est transmise par cette autorité au président de la commission centrale de sécurité.

Si des travaux importants de réparation intéressant la sécurité du navire doivent être entrepris, l'armateur, conformément à l'article 35 de l'annexe I du dahir susvisé du 28 Joumada II 1337 (31 Mars 1919), en informe le chef du Quartier Maritime du lieu où se trouve le navire.

#### DÉLIVRANCE ET RENOUELEMENT DES TITRES DE SÉCURITÉ

#### ARTICLE 3

Les titres de sécurité sont établis et renouvelés, suivant les cas, soit par l'autorité maritime locale, soit par le Ministre chargé de la Marine Marchande ou l'autorité par lui déléguée à cet effet.

L'autorité maritime locale délivre et renouvelle les permis de navigation des navires de toutes catégories, ainsi que les certificats de sécurité radiotélégraphique ou radiotéléphonique et les certificats de sécurité pour le matériel d'armement de navires autres que les navires à passagers. Le renouvellement du certificat de sécurité des navires à passagers qui n'ont pas subi de modifications depuis la délivrance ou le dernier renouvellement de ce titre est également du ressort de l'autorité maritime locale.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande, ou l'autorité par lui déléguée à cet effet, procède à la première délivrance des certificats de sécurité des navires à passagers et à leur renouvellement pour ceux de ces navires qui ont été l'objet de modifications depuis la délivrance ou le dernier renouvellement. Il délivre également les certificats d'exemption.

Toute demande en vue de la délivrance ou du renouvellement des divers titres de sécurité donne lieu, de la part de l'armateur intéressé, à la remise de renseignements et de documents dans les conditions ci-

**ARTICLE 4****A. Demande de permis de navigation et de certificat de sécurité pour le matériel d'armement.**

Toute demande en vue de la délivrance du premier permis de navigation et pour les navires autres que les navires à passagers, du premier certificat de sécurité pour le matériel d'armement, est adressée par l'armateur du navire au chef de quartier Maritime du port de premier armement de ce navire ; elle est accompagnée du ou des récépissés visés à l'article 2 ci-dessus.

**I. Renseignements à fournir****a. Pour tout navire :**

1. Le nom du navire et son port d'attache ;
2. Les principales dimensions du navire, le tirant d'eau milieu, léger et au maximum de charge, et le déplacement qui ne doit pas être dépassé, exprimé en tonnes de 1 000Kg ;
3. Le nom du constructeur de la coque ; le lieu de construction et la date de lancement ;
4. Le genre de service auquel le navire est destiné (transport de passagers ou de marchandises, remorquage, etc.), le genre de navigation qu'il est appelé à faire (long cours, cabotage, etc.) ainsi que la catégorie de voyage dans laquelle il doit être classé ;
5. Le nombre maximum de passagers à transporter ;
6. Le nombre maximum d'hommes d'équipage (pont, machine, service général) qui peuvent être logés à bord ;
7. La cote attribuée ou prévue pour le navire en vue de son inscription au registre d'une société de classification reconnue si l'armateur désire bénéficier des dispositions prévues en faveur des navires cotés par une telle société ;

**b. Et, en outre, pour tout navire à propulsion mécanique :**

1. Pour les machines de propulsion ;  
La nature, le type et le nombre des machines assurant la propulsion ;  
La nature et le type des propulseurs ;  
La puissance maximum en service normal (effective sur la ligne d'arbre ou indiquée suivant le cas), le nombre de tours correspondant.
2. Pour les chaudières principales :  
Le nombre, le type et la répartition dans les locaux qui leur sont affectés ;  
La nature et le type de la chauffe ;  
La production de vapeur au taux maximum de combustion ;  
Le nombre de foyers et de brûleurs ;  
La pression du timbre et, éventuellement la température de la vapeur surchauffée produite par le générateur ;  
La surface de chauffe totale, y compris les surchauffeurs et économiseurs incorporés ;  
Éventuellement, la surface de grille par foyer et la surface totale de grille par générateur ;  
La nature et le type de l'alimentation en air des chambres de combustion ;  
La nature du tirage ;  
L'indication du système d'alimentation en eau du générateur : type des pompes, pression de l'eau à la sortie des pompes et température de l'eau à l'entrée de la chaudière ;  
Les dispositifs de circulation d'eau à l'intérieur du générateur : La capacité de production de vapeur par générateur ;  
Le nombre, l'emplacement et le débit des soupapes de sûreté ;
3. Pour les auxiliaires de l'appareil propulsif :  
L'indication du nombre, du type et des caractéristiques pour chacun des services assurés ;
4. Pour les chaudières auxiliaires :  
Les mêmes renseignements que pour les chaudières principales, avec indication du service assuré ;
5. Pour les auxiliaires de coque intéressant la sécurité :  
Le nombre, le type et les caractéristiques pour chacun des services assurés.
6. Pour les réservoirs pour fluides sous pression ;  
Le nombre, le type, la capacité et la pression pour chacun des services assurés.
7. Pour chacune des machines ou appareils précités :  
Le nom du constructeur ainsi que le lieu de construction et la date de leur première mise en service à bord.

Dans le cas où les machines et appareils précités ont déjà servi à terre ou sur d'autres navires, il y a lieu de préciser la date de première mise en exploitation.

S'il s'agit d'un navire nouvellement acquis à l'étranger, mais de construction ancienne, ayant reçu postérieurement à son lancement des appareils moteurs ou autres, neufs ou usagés, la demande doit faire connaître la date de la mise en service de ces appareils telle qu'elle ressort des pièces officielles ou authentifiées par l'autorité consulaire.

**II. Documents à fournir.****a. Pour tout navire autre qu'un navire à passagers :**

1. En ce qui concerne les aménagements :  
Plan d'ensemble du navire indiquant les cloisons étanches, les ponts, les roofs et les superstructures, les moyens d'accès et de circulation à bord, les échappées ainsi que la répartition des différents locaux ;

Il y a lieu d'indiquer les surfaces et volumes des locaux affectés à l'équipage ainsi que le schéma de leur aménagement intérieur ;

2. En ce qui concerne la stabilité et le franc-bord :
  - a. Le tracé des courbes hydrostatiques ainsi que tous renseignements permettant au capitaine de faire les calculs de stabilité et d'assiette qui lui sont nécessaires en cours d'exploitation ;
  - b. Les prévisions de stabilité et, avant mise en exploitation, le procès-verbal d'essai de stabilité ;
  - c. Une copie certifiée conforme du certificat de franc-bord ;
3. En ce qui concerne les moyens de pompage :  
Le schéma des tuyautages, des cales et des ballasts précisant le nombre et l'emplacement des pompes qui les desservent ;
4. En ce qui concerne les installations électriques :
  - a. Le schéma général de l'installation précisant notamment le nombre, type, tension et puissance des machines génératrices ;
  - b. Le schéma du tableau principal et des canalisations qui y aboutissent.
5. En ce qui concerne les installations radio-électriques :  
La nomenclature des appareils et la copie des procès-verbaux d'homologation de ces appareils ;
6. En ce qui concerne les moyens de défense contre l'incendie :
  - a. Le plan des tuyautages d'incendie indiquant le nombre, l'emplacement et les caractéristiques des pompes, la répartition des bouches d'incendie ;
  - b. Un schéma des installations d'extinction par vapeur ou gaz inerte avec indication des volumes des locaux desservis et des caractéristiques des batteries de gaz ou générateurs de vapeur ;
  - c. Un schéma des dispositifs d'extinction dans les compartiments des machines et des chaufferies avec indication des types d'appareils, caractéristiques et capacité de production de l'agent extincteur et surfaces ou volumes des locaux desservis ;
  - d. Un plan indiquant la répartition, la nature, le type et les caractéristiques des extincteurs portatifs ou mobiles ;
7. En ce qui concerne les engins de sauvetage :
  - a. Le plan général de l'installation des embarcations ;
  - b. Les nombre, type et caractéristiques des embarcations et engins flottants du bord et, éventuellement, la copie des certificats d'homologation ;
  - c. La capacité cubique et la capacité de transport de ces embarcations ;
  - d. Le plan de l'installation des bossoirs, avec indication de leurs caractéristiques ;
  - e. Une description sommaire des dispositifs d'aménagement (nature) avec indication des dimensions des garants ;
  - f. La copie des certificats d'essais des embarcations et bossoirs et, éventuellement, l'attestation correspondante de la société de classification reconnue qui a suivi leur construction ;
  - g. la référence d'homologation de l'appareil lance-amarre ;
  - h. la référence d'homologation de l'appareil radio portatif pour embarcation de sauvetage.

**b. Pour tout navire à passagers :**

1. En ce qui concerne les aménagements :  
Les plans d'ensemble du navire indiquant les cloisons étanches, les ponts, roofs et les superstructures, les moyens d'accès et de circulation à bord, les échappées ainsi que la répartition des différents locaux ;  
Il y a lieu d'indiquer les surfaces et volumes des locaux affectés à l'équipage ainsi que le schéma de leur aménagement intérieur ;
2. En ce qui concerne le compartimentage, la stabilité et le franc-bord :
  - a. Le plan de compartimentage indiquant la position des portes étanches ;
  - b. Le tracé de la courbe des longueurs admissibles ;
  - c. Le tracé des courbes hydrostatiques ainsi que tous renseignements permettant au capitaine de faire les calculs de stabilité et d'assiette qui lui sont nécessaires en cours d'exploitation et en cas d'avarie ;
  - d. Les prévisions de stabilité et, avant mise en exploitation, le procès-verbal d'essai de stabilité, les courbes des bras de levier de redressement pour les inclinaisons transversales, dans les cas du navire à l'état léger et au maximum de charge avec indication des positions des centres de gravité au-dessus de la ligne d'eau zéro dans les deux cas ;
  - e. Une copie certifiée conforme du certificat de franc-bord complétée, s'il y a lieu, par l'indication des lignes de charge de compartimentage ;
3. En ce qui concerne les moyens de pompage :  
Un schéma des tuyautages des cales et des ballasts précisant le nombre et l'emplacement des pompes qui les desservent.
4. En ce qui concerne les installations électriques :
  - a. Le schéma général de l'installation, précisant notamment :  
Les nombre, type, tension, puissance et emplacement des génératrices principales et de secours ;  
Les type, tension, capacité et emplacement de la batterie de secours lorsque la station génératrice de secours est

Les type, tension, capacité et emplacement de la batterie de sauvegarde lorsque l'installation d'une telle batterie d'accumulateurs est réglementaire ;

- b. Un schéma du tableau principal montrant :  
L'alimentation des barres principales par les génératrices principales, les départs des circuits d'utilisation avec leur identification et précisant, pour les circuits d'alimentation et de départ précités, les caractéristiques des appareils d'interruption et des systèmes de protection contre les surintensités et les courts-circuits (notamment le calibre nominal et le pouvoir de coupure) ;
  - c. Un schéma du tableau de secours montrant :  
L'alimentation des barres de secours par le tableau principal ;  
L'alimentation des barres de secours par la ou les génératrices de secours ;  
Les départs de circuits d'utilisation avec leur identification et précisant, pour les circuits d'alimentation et de départs précités, les caractéristiques des appareils d'interruption et des systèmes de protection contre les surintensités et les courts-circuits (notamment le calibre nominal et le pouvoir de coupure) ;
  - d. Un schéma du tableau de sauvegarde, lorsque l'installation d'une batterie de sauvegarde est réglementaire, montrant :  
Les départs de circuits d'utilisation avec leur identification et précisant, pour les circuits d'alimentation et de départs précités, les caractéristiques des appareils d'interruption et des systèmes de protection contre les surintensités et les courts-circuits (notamment le calibre nominal et le pouvoir de coupure) ;
5. En ce qui concerne les moyens de défense contre l'incendie :
- a. Le plan de cloisonnement de protection ;
  - b. Le schéma des dispositifs de détection ;
  - c. La nomenclature et les schémas des dispositifs d'extinction ;
6. En ce qui concerne les engins de sauvetage :
- a. Le plan général de l'installation des embarcations ;
  - b. Les nombre, type et caractéristiques des embarcations et engins flottants du bord et, éventuellement, la copie des certificats d'homologation ;
  - c. La capacité cubique et la capacité de transport de ces embarcations ;
  - d. Le plan de l'installation des bossoirs avec indication de leurs caractéristiques ;
  - e. Une description sommaire des dispositifs d'aménagement (nature) avec indication des dimensions des garants ;
  - f. La copie des certificats d'essais des embarcations et bossoirs et, éventuellement, l'attestation correspondante de la société de classification reconnue qui a suivi leur construction ;
  - g. la référence d'homologation de l'appareil lance-amarre ;
  - h. la référence d'homologation de l'appareil radio portatif pour embarcation de sauvetage.

### III. Approbation des documents

Les documents ci-dessus énumérés accompagnant la demande, à l'exception de ceux qui concernent les installations radio-électriques énumérés plus haut, devront avoir été préalablement approuvés par la commission centrale de sécurité et être adressés à l'administrateur de la marine marchande pour la commission de visite de mise en service, au moins dix jours avant la date prévue pour cette visite.  
Pour les navires de pêche possédant la première cote d'une société de classification reconnue, les documents accompagnant la demande n'ont pas à être approuvés, à l'exception du plan relatif aux aménagements.

### IV. Intervention des sociétés de classification

Lorsque l'armateur d'un navire entend bénéficier des dispositions de l'article 37 bis deuxième alinéa de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919), il doit produire une attestation délivrée par une société de classification reconnue constatant que le navire possède la première cote dans son registre ou, s'il s'agit d'un navire déjà en service et acquis à l'étranger, une attestation de cette société constatant qu'il satisfait aux conditions exigées pour l'attribution de la première cote. Dans ce dernier cas, le certificat de la société de classification précitée dispense de la remise du récépissé de l'attestation visée à l'article premier.

Si, en application du même article de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919), l'armateur produit des attestations délivrées par une société de classification reconnue, indiquant que le navire satisfait aux conditions de son règlement pour l'attribution des marques spéciales de cloisonnement et d'incendie, les documents énumérés ci-dessus aux alinéas 2°, 3°, 4° et 6° des subdivisions II a. et b. devront porter les mentions du visa de la société de classification précitée et de l'approbation de la commission centrale de sécurité.

### V. Cas d'un navire acquis à l'étranger

Dans le cas d'un navire déjà en service et acquis à l'étranger, l'armateur du navire peut être dispensé par le Ministre chargé de la marine marchande ou l'autorité par lui déléguée à cet effet, après avis de la commission centrale de sécurité, de l'envoi des documents énumérés ci-dessus aux alinéas 2°, 3°, 4° et 6° des subdivisions II a. et b. sous réserve qu'il puisse produire un certificat international de sécurité valable à la date de l'achat du navire, s'il s'agit d'un navire à passagers ou d'un certificat de sécurité pour le matériel d'armement.

37  
voyages internationaux et que ces certificats soient valables à la date de l'acquisition du navire.

Dans ce même cas, les renseignements énumérés ci-dessus aux subdivisions I et II doivent, autant que possible, être donnés. En outre, pour un navire à propulsion mécanique, l'armateur doit fournir :

- 1° Un plan d'ensemble de l'installation des appareils moteurs et évaporatoires ;
- 2° Des documents officiels ou authentifiés par l'autorité consulaire marocaine, s'ils proviennent de l'étranger, établissant la date de mise en service des appareils moteurs et évaporatoires existant à bord et, pour un navire ayant la première cote du registre d'une société de classification reconnue, un certificat délivré par ladite société constatant que les appareils moteurs et évaporatoires ont satisfait aux conditions exigées pour l'attribution de cette première cote.

### B. Renouvellement du permis de navigation ou du certificat de sécurité pour le matériel d'armement.

A l'appui des demandes de renouvellement du permis de navigation ou de certificat de sécurité pour le matériel d'armement présentées dans les cas prévus aux articles 34 (premier et deuxième alinéas) et 35 de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919), l'armateur du navire fournit à l'administrateur de la marine marchande, chef du quartier maritime, les renseignements suivants :

- 1° Les points sur lesquels peuvent se trouver modifiées les indications qu'il a fournies à l'appui des demandes précédentes de permis de navigation ;
- 2° La date à laquelle il désire soumettre son navire à la visite ;
- 3° La date de la dernière visite annuelle ;
- 4° La date de la dernière visite à sec ;
- 5° La date de la mise en service des chaudières principales et auxiliaires, ainsi que celle de leur dernière épreuve hydraulique.

En outre, si la date de la prochaine visite à sec ne vient pas à échéance au moment de la demande de renouvellement, l'armateur fait connaître s'il désire soumettre la carène à l'examen de la commission de visite instituée par l'article 36 bis de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919).

Lorsque le navire est coté au registre d'une société de classification reconnue, l'armateur n'a pas à fournir le renseignement indiqué à l'alinéa précédent, mais il doit remettre un document délivré par la société de classification précitée établissant que le navire possède toujours la première cote.

Lorsque le navire est soumis à la visite spéciale prévue par l'article 36 bis, 5e alinéa de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) l'armateur donne, dans sa demande de visite, le détail des réparations ou transformations exécutées.

Il indique la date à laquelle il désire soumettre son navire à la commission pour constatation de la bonne exécution des travaux de réparation ou de transformation.

Si le navire est coté au registre d'une société de classification reconnue, l'armateur produit un certificat émanant de ladite société et constatant que les travaux ont été exécutés sous le contrôle de la société et, s'il y a lieu, que la première cote a été maintenue.

### C. Demande de certificat de sécurité radiotélégraphique ou radiotéléphonique.

Toute demande en vue de la délivrance du premier certificat de sécurité radiotélégraphique ou radiotéléphonique est adressée par l'armateur du navire à l'administrateur de la marine marchande, chef du quartier maritime du port de premier armement de ce navire.  
Dans sa demande, l'armateur fournit les renseignements et documents suivants :

- 1° Le nom du navire et son port d'attache ;
- 2° Le tonnage brut du navire ;
- 3° Une copie du procès-verbal de réception des appareils radio-électriques et, éventuellement, du radiogoniomètre par l'administration des postes, télégraphes et téléphones ;
- 4° Les zones de navigation du navire et horaire de l'écoute humaine conformément à l'article 9 de l'arrêté viziriel du 22 hijja 1371 (13 septembre 1952) relatif au régime des radiocommunications à bord des navires chérifiens de commerce, de pêche et de plaisance.

### D. Demande de renouvellement du certificat de sécurité radiotélégraphique ou radiotéléphonique

A l'appui d'une demande de renouvellement de certificat de sécurité radiotélégraphique ou radiotéléphonique formulée dans le cas prévu à l'article 35 de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919), l'armateur fournit à l'administrateur de la marine marchande, chef de quartier maritime, les renseignements suivants :

- 1° Les points sur lesquels se trouvent modifiées éventuellement les indications qu'il a fournies à l'appui des demandes précédentes de certificats de sécurité radiotélégraphique ou radiotéléphonique ;
- 2° La date à laquelle il désire soumettre son navire à la visite ;
- 3° La date de la dernière visite des installations radioélectriques effectuées par l'administration compétente.

Titres de sécurité délivrés par le Ministre chargé de la Marine Marchande ou l'autorité déléguée à cet effet

## ARTICLE 5

### A. Demande de certificat de sécurité pour tout navire à passagers.

Toute demande en vue de la délivrance du premier certificat de sécurité est adressée par l'armateur du navire à la commission centrale de sécurité.

Lorsqu'un navire non destiné au transport des passagers subit des modifications pour sa transformation en navire à passagers, une demande du certificat de sécurité doit être faite à l'occasion des dites modifications.

### I. Renseignements à fournir pour tout navire à passagers :

A l'appui de toute demande de certificat de sécurité, l'armateur d'un navire à passagers fournit en temps utile les renseignements suivants :

- 1° La nature des voyages auxquels sera affecté le navire ;
- 2° Le nombre maximum et la répartition (passagers et équipage) des personnes embarquées.

### II. Renseignements à fournir pour tout navire à passagers à propulsion mécanique.

#### 1° Pour les machines à propulsion :

Les nature, type et nombre des machines assurant la propulsion ;

Le nombre et le type des propulseurs ;

La puissance maximum en service normal (effective sur la ligne d'arbre ou indiquée suivant le cas) et le nombre de tours correspondants ;

S'il y a lieu, une note explicative sur l'installation de démarrage des machines à combustion interne de propulsion.

#### 2° Pour les chaudières principales :

Leur nombre, leur type et leur répartition dans les locaux qui leur sont affectés ;

La nature et le type de la chauffe ;

La production de vapeur au taux maximum de combustion ;

Le nombre de foyers et de brûleurs ;

La pression du timbre, et, éventuellement, la température de la vapeur surchauffée produite par le générateur ;

La surface de chauffe, non compris surchauffeurs et économiseurs ;

La surface de chauffe totale, y compris les surchauffeurs et économiseurs incorporés ;

Éventuellement, la surface de grille par foyer et la surface totale de grille par générateur ;

La nature et le type de l'alimentation en air des chambres de combustion ;

La nature du tirage ;

L'indication du système d'alimentation en eau du générateur :

type des pompes, pression de l'eau à la sortie des pompes et température de l'eau à l'entrée de la chaudière ;

Les dispositifs de circulation d'eau à l'intérieur du générateur ;

La capacité de production de vapeur par générateur ;

Les nombre, emplacement et débit des soupapes de sûreté.

#### 3° Pour les auxiliaires de l'appareil propulsif :

L'indication du nombre, du type et des caractéristiques pour chacun des services assurés.

#### 4° Pour les chaudières auxiliaires :

Les mêmes renseignements que pour les chaudières principales avec indication du service assuré.

#### 5° Pour les auxiliaires de coque intéressant la sécurité :

Les nombre, type et caractéristiques pour chacun des services assurés.

#### 6° Pour les réservoirs à fluides sous pression :

Les nombre, type, capacité et pression pour chacun des services assurés.

#### 7° Pour chacune des machines ou appareils précités :

Le nom du constructeur ainsi que le lieu de construction et la date de première mise en service à bord.

Dans le cas où les machines et appareils précités ont déjà servi à terre ou sur d'autres navires, il y a lieu de préciser la date de leur première mise en exploitation.

S'il s'agit d'un navire nouvellement acquis à l'étranger, mais de construction ancienne, ayant reçu postérieurement à son lancement des appareils moteurs ou autres, neufs ou usagés, la demande doit faire connaître la date de la mise en service de ces appareils telle qu'elle ressort des pièces officielles ou authentifiées par l'autorité consulaire marocaine.

### III. Documents à soumettre pour tout navire à passagers :

Les documents suivants doivent être fournis à la diligence de l'armateur avant exécution des travaux ou montage des installations à bord :

#### 1° En ce qui concerne les aménagements :

Les plans d'ensemble du navire indiquant les cloisons étanches, les ponts, les roofs et les superstructures, les moyens d'accès et de circulation à bord, les échappées ainsi que la répartition des différents locaux ;

Il y a lieu d'indiquer les surfaces et volumes des locaux affectés à l'équipage ainsi que le schéma de leur aménagement intérieur ;

#### 2° En ce qui concerne les ouvertures :

compartimentage avec indication des commandes à distance ;

b. Le plan du développement du bordé extérieur avec indication des ouvertures et mode de fermeture ;

3° En ce qui concerne le compartimentage, la stabilité et le franc-bord :

a. Un plan indiquant la répartition, le volume et l'affectation des compartiments, locaux et capacités ;

b. Le tracé du double-fond ;

c. Le tracé du ou des ponts de compartimentage, le tracé de la ligne de surimmersion et le tracé des courbes des longueurs admissibles et longueurs envahissables dans les différents cas d'exploitation envisagés ;

d. Les courbes hydrostatiques et les formes de la carène et les différents compartiments et capacités pris en considération pour la détermination du compartimentage et des conditions de stabilité en cas d'avarie ;

e. Les prévisions de stabilité et, avant mise en exploitation la copie du procès-verbal d'essai de stabilité ;

f. Le calcul du critérium de service et de la perméabilité des divers compartiments et capacités ;

g. Le calcul de la stabilité pour les différents cas d'envahissement envisagés ;

h. Le tracé des courbes de déplacement et de stabilité du navire intact ainsi que tous renseignements permettant au capitaine de faire tous les calculs de stabilité et d'assiette qui lui sont nécessaires pour l'exploitation et, en cas d'avarie, les courbes des bras de levier de redressement pour les inclinaisons transversales dans les cas du navire à l'état léger et au maximum de charge avec indication des positions des centres de gravité au-dessus de la ligne d'eau zéro ;

i. Une copie certifiée conforme du certificat de franc-bord ;

#### 4° En ce qui concerne les moyens de pompage :

a. Le schéma des tuyautages des cales et des ballasts précisant le nombre et l'emplacement des pompes qui les desservent ;

b. L'indication des caractéristiques des pompes, des diamètres des collecteurs et branchements principaux ;

#### 5° En ce qui concerne les installations électriques :

a. Le schéma général de l'installation électrique :

Les nombre, type, tension, puissance et emplacement des génératrices principales et de secours ;

Les type, tension, capacité et emplacement de la batterie de secours lorsque la station génératrice de secours est constituée par une batterie d'accumulateurs ;

Les type, tension, capacité et emplacement de la batterie de sauvegarde lorsque l'installation d'une telle batterie d'accumulateurs est réglementaire ;

b. Un schéma du tableau principal montrant :

L'alimentation des barres principales par les génératrices principales ;

Les départs des circuits d'utilisation avec leur identification et précisant, pour les circuits d'alimentation et de départ précités, les caractéristiques des appareils d'interruption et des systèmes de protection contre les surintensités et les courts-circuits (notamment le calibre nominal et le pouvoir de coupure) ;

c. Un schéma du tableau de secours montrant :

L'alimentation des barres de secours par le ou les génératrices de secours ;

L'alimentation des barres de secours par le tableau principal ;

Les départs des circuits d'utilisation avec leur identification et précisant, pour les circuits d'alimentation et de départ précités, les caractéristiques des appareils d'interruption et des systèmes de protection contre les surintensités et les courts-circuits (notamment le calibre nominal et le pouvoir de coupure) ;

d. Un schéma du tableau de sauvegarde, lorsque l'installation d'une batterie de sauvegarde est réglementaire, montrant :

Les départs de circuits d'utilisation avec leur identification et précisant, pour les circuits d'alimentation et de départ précités, les caractéristiques des appareils d'interruption et des systèmes de protection contre les surintensités et les courts-circuits (notamment le calibre nominal et le pouvoir de coupure) ;

e. Plan d'une vue longitudinale du navire indiquant la division en tranches d'incendie, la position du pont de cloisonnement, et, en outre la position :

Des artères principales : lumière, force ventilation, chauffage, etc. ;

Des artères de secours ;

Des principaux tableaux divisionnaires ;

Du tableau de secours et de ses liaisons avec le tableau principal ;

Des organes de stoppage à distance exigés ;

Éventuellement, du tableau de sauvegarde ;

f. Schéma des dispositifs prévus pour l'alimentation des pompes d'assèchement ;

g. Note technique du chantier constructeur donnant tous renseignements sur l'installation, en particulier sur la nature des conducteurs isolés constituant les canalisations, ainsi que dans le cas d'installation à courant alternatif, sur la valeur estimée du courant de court-circuit pouvant s'établir.



circuit d'alimentation ou de départ branché sur les barres principales, et le pouvoir de coupure de l'appareil de protection correspondant.

6° En ce qui concerne les installations radio-électriques :  
La nomenclature des appareils et les copies des procès-verbaux d'homologation de ces appareils ;

7° En ce qui concerne les moyens de défense contre l'incendie ;  
Un plan de cloisonnement d'incendie avec toutes indications utiles concernant la position et le type des cloisons et ponts, les entourages des escaliers, des puits, des tambours, etc., la ou les méthodes employées, la destination des locaux, la superficie des grands locaux et îlots ;  
Les copies des procès-verbaux d'essai de cloisons, portes et ponts, coupe feu de chaque type ;  
Les plans des ouvertures dans les cloisons d'incendie (portes, conduits de ventilation, fenêtres, hublots, etc.) avec leur moyen de fermeture ;  
Les copies des procès-verbaux d'essai des matériaux, revêtements de ponts, objets d'ameublement ;  
Les plans de la ventilation avec indication des moyens d'arrêt de ventilateurs (les dispositifs prévus pour la ventilation des compartiments contenant les batteries d'accumulateurs doivent être indiqués) ;  
Les plans de réseau d'appareils avertisseurs ;  
Les plans des installations de détection d'incendie avec le type et la répartition des appareils et le schéma de l'installation électrique ;  
Les plans des dispositifs de détection et d'extinction par eau pulvérisée avec le type et la répartition des appareils et le schéma des tuyautages, des pompes et des circuits électriques ;  
Les plans du réseau d'incendie indiquant le nombre, la position et les caractéristiques des pompes, la répartition des bouches d'incendie, le tracé des tuyautages ;  
Les plans indiquant la répartition et la disposition des armoires d'incendie ;  
Les plans des dispositifs d'extinction par vapeur ou gaz inerte (avec calculs justificatifs du débit) ;  
Les plans des dispositifs d'extinction à mousse (avec calculs justificatifs du débit) ;  
Les plans des dispositifs ou moyens d'extinction dans les locaux de machines ;  
Les plans indiquant le type et la répartition des extincteurs.

8° En ce qui concerne les engins de sauvetage :

- Le plan général de l'installation des embarcations ;
- Les nombre, type et caractéristiques des embarcations et engins flottants du bord et, éventuellement, la copie des certificats d'homologation ;
- La capacité cubique et la capacité de transport de ces embarcations ;
- Le plan de l'installation des bossoirs avec indication de leurs caractéristiques ;
- Une description sommaire des dispositifs d'aménagement (nature) avec indication des dimensions des garants ;
- La copie des certificats d'essais des embarcations et bossoirs et, éventuellement, l'attestation correspondante de la société de classification reconnue qui a suivi leur construction ;
- La référence d'homologation de l'appareil lance-amarré ;
- La référence d'homologation de l'appareil radio portatif pour embarcation de sauvetage.

S'il s'agit d'un navire déjà en service et possédant un certificat international de sécurité valable à la date de son achat, le Ministre chargé de la marine marchande peut, sur avis de la commission centrale de sécurité, dispenser l'armateur de la fourniture de certains des documents énumérés à la subdivision III du présent article.

Ceux des documents précités qui sont énumérés aux alinéas 2e, 3e a. à h. compris, 4e, 5e et 7e doivent être soumis à l'examen d'une société de classification reconnue, préalablement à leur envoi par l'armateur à la commission centrale de sécurité.

Les plans mis à jour à la suite observations éventuelles de la commission centrale de sécurité doivent être transmis à cette dernière par l'armateur au moins 15 jours avant la mise en service effective du navire.

#### B. Renouvellement du certificat de sécurité.

Si aucune modification n'a été apportée au navire depuis la délivrance du dernier certificat de sécurité, la demande en vue de son renouvellement doit en faire état d'une manière expresse. Elle est adressée à l'administrateur de la Marine Marchande du port, siège d'une commission de visite annuelle où se trouve le navire.

Si le navire a subi des modifications depuis la délivrance du premier certificat de sécurité ou depuis son dernier renouvellement, la demande en vue de son renouvellement est adressée à la commission centrale de sécurité. A l'appui de cette demande est jointe une déclaration de l'armateur indiquant les modifications apportées au navire depuis la délivrance du dernier certificat de sécurité.

#### C. Certificat d'exemption

Toute demande de certificat d'exemption, formulée en vertu des règles 4 (chapitre premier), règle 3 (chapitre III), règles 5 et 6 (chapitre IV) de la

de la Marine Marchande ou son délégué avec un exposé des motifs de la demande.

39

Titre de sécurité pour un navire étranger.

#### ARTICLE 6

Des titres de sécurité peuvent être délivrés à un navire étranger fréquentant un port marocain sur la demande du Gouvernement du pays où le navire est immatriculé sous réserve que ce pays ait adhéré aux conventions internationales de 1948 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et de 1930 sur les lignes de charge. La demande doit être faite par le représentant de ce Gouvernement dans les mêmes formes que si le navire était marocain.

Déclaration de partance

#### ARTICLE 7

Le capitaine de tout navire marocain ou étranger, ou leur représentant, doit faire une déclaration de partance au bureau du quartier maritime au moins vingt-quatre heures avant le départ ou dès l'arrivée du navire s'il doit rester moins de vingt-quatre heures.

Les navires étrangers qui embarquent des passagers dans les ports marocains sont soumis aux mêmes obligations que les navires marocains à passagers.

Conditions particulières.

#### ARTICLE 8

Les renseignements et documents énumérés ci-dessus doivent être libellés en arabe, en français ou en espagnol. Toutefois, pour les navires étrangers visés à l'article 6 et pour ceux qui sont acquis ou construits à l'étranger, ils pourront être libellés en anglais. Ils doivent être clairs, lisibles et rédigés d'une manière conforme aux normes en usage.

Ils doivent être transmis à la commission centrale de sécurité au cours de la construction du navire dans les plus courts délais compatibles avec la coordination des travaux des chantiers. Ils doivent comporter, éventuellement, les observations dont ils ont pu déjà être l'objet de la part de la commission centrale de sécurité.

**3.h. DÉCRET N° 2-63-398 DU 19 JOURNADA II 1383 (7 NOVEMBRE 1963) DÉTERMINANT LE RÉGIME APPLICABLE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ NAUTIQUE AUX NAVIRES DE JAUGE BRUTE INFÉRIEURE À 500 TONNEAUX (B.O. DU 22 NOVEMBRE 1963).**

#### ARTICLE PREMIER

Le présent décret détermine, en ce qui concerne la surveillance en cours de construction, l'organisation des visites et la délivrance des titres de sécurité, le régime applicable aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux.

Toutefois, pour l'application du présent décret, est considéré comme navire à passer tout navire d'une jauge brute :

- Égale ou supérieure à 25 tonneaux transportant plus de douze passagers ;

- Inférieure à 25 tonneaux transportant plus de six passagers.

Les navires de plaisance ne sont pas considérés comme navires à passagers.

#### TITRES DE SECURITE

#### ARTICLE 2

1° Tout navire marocain d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux doit être muni :

a. d'un "permis de navigation", délivré par l'administrateur de la marine marchande, chef du quartier maritime, lorsque la jauge brute du navire est égale ou supérieure à 25 tonneaux ou par l'inspecteur de la navigation lorsque la jauge brute du navire est inférieure à 25 tonneaux ;

Toutefois, pour tout navire d'une jauge brute inférieure à 10 tonneaux, le permis de navigation peut être remplacé par une mention apposée au titre de navigation par l'inspecteur de la navigation ou le garde maritime, suivant le cas, attestant que le navire est en état de prendre la mer ;

b. D'un "certificat de franc-bord", délivré par une société de classification reconnue, pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 25 tonneaux, ou par l'inspecteur de la navigation pour les navires d'une jauge brute inférieure à 25 tonneaux ;

c. D'un "certificat de sécurité radiotélégraphique ou radiotéléphonique", délivré par l'administrateur de la marine marchande, chef du quartier maritime, si le navire est astreint à posséder soit une installation radiotélégraphique, soit une installation radiotéléphonique.

2° Tout navire marocain à passagers d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux doit, en outre, être muni :

a. D'un "certificat de sécurité" délivré par :

Le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes ou l'autorité par lui déléguée à cet effet, lorsque la jauge brute du navire est égale ou supérieure à 25 tonneaux ;

L'administrateur de la marine marchande, chef du quartier maritime, lorsque la jauge brute du navire est inférieure à 25 tonneaux.

- b. Eventuellement, d'un "certificat d'exemption", délivré par le chef de la direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes ou par l'autorité par lui déléguée à cet effet.
- 3° Il n'est exigé aucun titre de sécurité des engins de sport ou de course d'un poids brut inférieur à 250 kilogrammes.

COMMISSION LOCALE DE SECURITE

ARTICLE 3

Les plans et documents énumérés par l'arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande n° 519-63 du 25 Octobre 1963 relatif aux formalités diverses et conditions à remplir pour la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité et pour la déclaration de partance sont approuvés, à l'égard des navires auxquels s'applique le présent décret dans chaque centre d'inspection de la navigation maritime, par une commission locale de sécurité dont la composition et le fonctionnement sont fixés à l'article 4 ci-après.

Toutefois, restent soumis à l'examen de la commission centrale de sécurité instituée par l'article 35 bis de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 Mars 1919) les plans et documents des navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 25 tonneaux. Il en est de même des plans et des documents des navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 25 tonneaux s'ils sont appelés à transporter plus de 50 passagers.

En cas de contestations, les décisions prises par la commission locale de sécurité sont portées devant la commission centrale de sécurité dans un délai de quinze jours francs à compter de la date de la notification de la décision attaquée.

COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DES COMMISSIONS

ARTICLE 4

Sont applicables aux navires visés au présent décret les dispositions du décret susvisé n° 2-63-397 du 6 Jourmada II 1383 (25 Octobre 1963) qui ne sont pas contraires aux dispositions ci-après :

1° Commission locale de sécurité

La commission locale de sécurité prévue à l'article 3 ci-dessus comprend :  
L'administrateur de la marine marchande, chef du quartier maritime, président ;  
L'inspecteur de la navigation maritime ;  
Un officier mécanicien de 1ère ou de 2ème classe de la marine marchande ;  
Un médecin de la santé maritime ou, à défaut, un médecin conventionné par le Ministre chargé de la marine marchande, pour les questions d'hygiène et d'habitabilité ;  
Un expert appartenant à une société de classification reconnue. Les délibérations de la commission locale de sécurité ne sont valables que si plus de la moitié des membres sont présents. Les décisions sont prises à la majorité des voix. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante. Avant de prendre sa décision ou d'émettre un avis, la commission locale de sécurité peut faire procéder par un ou plusieurs de ses membres à tous examens, études ou enquêtes qu'elle juge nécessaires.

Les décisions de la commission locale de sécurité sont notifiées aux intéressés par le président de la commission. Leur exécution est contrôlée soit par les commissions de visite compétentes, ou par l'inspecteur de la navigation maritime, soit par telle personne désignée par la commission locale de sécurité.

2° Commission de visite de mise en service

Les commissions de visite de mise en service prévues à l'article 36 de l'annexe I du dahir susvisé du 28 Jourmada II 1337 (31 Mars 1919) comprennent :

- a. Pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 25 tonneaux :  
L'administrateur de la marine marchande, chef du quartier Maritime, président ;  
Un inspecteur de la navigation maritime, qui préside la commission en cas d'empêchement de l'administrateur de la marine marchande ;  
Un médecin de la santé maritime ou, à défaut, un médecin conventionné par le Ministre chargé de la marine marchande ;  
Un inspecteur des services radio-électriques lorsque le navire possède une installation radio-électrique ;  
Un représentant des armateurs ;  
Un représentant des compagnies d'assurances maritimes ;  
Un expert appartenant à une société de classification reconnue ;  
Un capitaine au long cours ou un capitaine de 2e classe de la marine marchande ou, s'il s'agit d'un navire de pêche, un capitaine de pêche ou un patron de pêche ;  
Un officier mécanicien de 1ère ou de 2e classe de la Marine Marchande lorsqu'il s'agit d'un navire à propulsion mécanique ou pourvu de machines auxiliaires ;  
Un représentant du personnel navigant subalterne lorsqu'il s'agit d'un navire de commerce ou de pêche ;
- b. Pour les navires d'une jauge brute inférieure à 25 tonneaux et

- Un officier mécanicien de 1ère ou de 2e classe de la Marine Marchande si le navire est à propulsion mécanique ;  
Un garde maritime.
- c. Pour les navires d'une jauge brute inférieure à 10 tonneaux :  
Un inspecteur de la navigation s'il s'agit d'un navire à passagers ou à propulsion mécanique ;  
Un garde maritime.

3° Commission de visite annuelle

Les commissions de visite annuelle prévues à l'article 36 bis de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) comprennent :

- a. Pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 25 tonneaux :  
L'administrateur de la marine marchande, chef du quartier maritime, président ;  
Un Inspecteur de la navigation maritime, qui préside la commission en cas d'empêchement de l'Administrateur de la Marine Marchande ;  
Un médecin de la santé maritime ou, à défaut, un médecin conventionné par le Ministre chargé de la Marine Marchande ;  
Un capitaine au long cours ou un capitaine de 2e classe de la Marine Marchande ou, s'il s'agit d'un navire de pêche, un capitaine de pêche ou un patron de pêche ;  
Un officier mécanicien de 1ère ou de 2e classe de la marine Marchande s'il s'agit d'un navire à propulsion mécanique ou pourvu de machines auxiliaires ;  
Un inspecteur des services radio-électriques lorsque le navire possède une installation radio-électrique ;
- b. Pour les navires d'une jauge brute inférieure à 25 tonneaux :  
La composition de la commission de visite annuelle est la même que celle prévue au deuxième paragraphe, alinéas b. et c. du présent article pour la commission de visite de mise en service.  
Toutefois, dans les ports éloignés des centres d'inspection de la navigation, le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes pourra habilitier un capitaine au long cours ou, à défaut, un capitaine de 2e classe de la marine marchande à suppléer l'inspecteur de la navigation maritime en ce qui concerne les visites annuelles visées au présent alinéa b.

ARTICLE 5

Sur présentation d'un certificat du garagiste attestant le bon état d'entretien du navire, peuvent être dispensés de la visite annuelle, mais demeurent astreints à une visite triennale comportant un examen à sec de la coque, les navires de plaisance désarmant une partie de l'année et qui sont garés dans des conditions favorables à leur bonne conservation.

ARTICLE 6

Les capitaines des navires d'une jauge brute inférieure à 25 tonneaux sont dispensés de la tenue du registre spécial sur lequel doivent être transcrits les procès-verbaux de visite.

ARTICLE 7

Dans les ports éloignés des centres d'inspection, la visite de partance instituée par l'article 36 ter de l'annexe I du dahir susvisé du 28 Jourmada II 1337 (31 mars 1919) pourra, à défaut d'inspecteur de la navigation maritime, être effectuée par un fonctionnaire de la direction de la marine Marchande et des Pêches Maritimes, délégué à cet effet par le chef de cette direction.

Ce fonctionnaire aura la faculté d'arrêter tout navire qui par son état d'entretien, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement ou tout autre motif prévu par les règlements sur la sécurité nautique ne serait pas en état de prendre la mer sans danger pour l'équipage ou les personnes embarquées. Il notifiera sa décision aux services chargés d'expédier le navire ou d'autoriser sa sortie du port et en avisera aussitôt le chef du quartier Maritime auprès duquel il est en service, qui statuera sur le maintien ou la levée de l'interdit.

ARTICLE 8

Le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Mines et de la Marine Marchande est chargé de l'exécution du présent décret.

3.1. DÉCRET N° 2-64-054 DU 13 MOHARREM 1384 (21 MAI 1964) FIXANT LES TAUX DE VACATION ET INDEMNITÉS DE DÉPLACEMENT ALLOUÉS AUX MEMBRES NON FONCTIONNAIRES DES COMMISSIONS DE VISITE DES NAVIRES DE COMMERCE, DE PÊCHE ET DE PLAISANCE (B.O. DU 3 JUIN 1964).

ARTICLE PREMIER

Les membres non fonctionnaires des commissions de visite des navires de commerce, de pêche et de plaisance, instituées par l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919), ont droit à une vacation dont le taux est déterminé conformément au tableau annexé au présent décret.

liste annexée au présent décret comportent le remboursement de leurs frais de voyage et le paiement d'une indemnité journalière forfaitaire.

#### ARTICLE 3

Les frais de voyage visés à l'article précédent sont remboursés au tarif de la 1ère classe sur les chemins de fer ou, à défaut, sur les transports automobiles publics.

Dans le cas où leur résidence ne serait pas desservie par les chemins de fer ou les transports automobiles publics, les membres non fonctionnaires des commissions de visite perçoivent une indemnité kilométrique dans les conditions et selon les taux fixés par la réglementation en vigueur pour les fonctionnaires du Royaume, pour le trajet compris entre la résidence et la station la plus voisine.

#### ARTICLE 4

L'indemnité journalière forfaitaire visée à l'article 2 ci-dessus est calculée dans les conditions et selon les taux fixés par la réglementation en vigueur pour les fonctionnaires du Royaume.

A cet effet les membres non fonctionnaires des commissions de visite sont répartis en deux catégories. La première catégorie est assimilée aux fonctionnaires appartenant au groupe I, la seconde catégorie aux fonctionnaires appartenant au groupe II.

#### ARTICLE 5

Les vacations et indemnités de déplacement sont payées aux intéressés par l'armateur de navire visité, sur présentation de mémoires établis par les chefs de quartier maritime et visés par le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes.

#### ARTICLE 6

Le Sous-Secrétaire d'Etat au Commerce, à l'Industrie, aux Mines et à la Marine Marchande est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au Bulletin Officiel.

### II.4. LES HYPOTHEQUES MARITIMES

#### 4.a. ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 14 CHAABANE 1338 (4 MAI 1920) FIXANT LE TARIF DES DROITS À PERCEVOIR EN MATIÈRE D'HYPOTHÈQUE MARITIME (B.O. DU 11 MAI 1920).

#### ARTICLE UNIQUE

Les opérations relatives aux hypothèques maritimes donneront lieu, au profit des agents qui en sont chargés, en compensation de la responsabilité encourue par eux, à la perception de remises et salaires payables d'avance par les requérants, dont le tarif est fixé comme il suit:

- a. La remise est de 1 pour 1000 du capital des créances donnant lieu à l'hypothèque, quel que soit le nombre des navires sur lesquels il est pris inscription. En cas de renouvellement des inscriptions, la remise est calculée d'après les mêmes règles ;
- b. Les salaires sont de 1 franc :
  - 1° Pour l'inscription de chaque hypothèque requise par un bordereau, quel que soit le nombre des créanciers ;
  - 2° Pour chaque déclaration, soit de changement de domicile ou de subrogation, soit de l'un et de l'autre par un même acte ;
  - 3° Pour chaque radiation d'inscription ;
  - 4° Pour chaque extrait d'inscription ou pour chaque certificat de non inscription ;
  - 5° Pour la transcription du procès-verbal de saisie.Il est, en outre, spécifié que chaque bordereau d'inscription ne peut s'appliquer qu'à un seul navire et qu'au cas de changement de domicile, de subrogation ou de radiation, il est fait aussi une déclaration distincte par inscription.

#### 4.b. DÉCRET N° 2-73-454 DU 27 HIJA 1394 (10 JANVIER 1975) RELATIF À LA CONSERVATION DES HYPOTHEQUES MARITIMES (B.O. DU 22 JANVIER 1975, P.87).

#### ARTICLE PREMIER

La conservation des hypothèques maritimes créée par l'arrêté viziriel du 18<sup>e</sup> jourmada II 1341 (5 février 1923) est rattachée à la direction de la marine marchande et des pêches maritimes.

#### ARTICLE 2

Les fonctions de conservateur sont exercées, conformément à la législation en vigueur, par le directeur de la marine marchande, en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier, par un conservateur adjoint.

Le conservateur adjoint est désigné par le Ministre chargé de la marine marchande parmi les fonctionnaires de plus haut grade des services centraux de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes.

#### ARTICLE 3

Le conservateur des hypothèques maritimes et le conservateur adjoint sont, chacun, astreints à verser un cautionnement de dix mille dirhams (10.000 DH).

#### ARTICLE 4

Est abrogé l'arrêté viziriel précité du 18 jourmada II 1341 (5 février 1923).

#### ARTICLE 5

Le Ministre du commerce, de l'industrie, des mines et de la marine marchande est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au Bulletin officiel

41

### II.5. LES GENS DE MER

#### 5.a. DAHIR DU 22 JOUMADA I 1340 (21 JANVIER 1922) RENDANT OBLIGATOIRE, POUR LES MARINS MAROCAINS, LA POSSESSION D'UN LIVRET MARITIME INDIVIDUEL (B.O. DU 7 FÉVRIER 1922).

#### ARTICLE 1

Tout marocain naviguant effectivement ou se destinant à une profession maritime est tenu de se pourvoir d'un livret maritime du modèle déposé dans les bureaux des agents du service de la marine marchande, chefs des quartiers maritimes du Maroc.

#### ARTICLE 2

Le livret maritime est délivré par les chefs des quartiers maritimes, sur la demande de l'intéressé et production par lui de deux photographies de 4x5 et de l'une des pièces suivantes :

- 1° Acte ou extrait d'acte de naissance ;
- 2° Jugement d'un tribunal déclaratif d'état civil ;
- 3° Acte de notoriété ;
- 4° Extrait de casier judiciaire, contenant toutes les indications requises sur le lieu, la date de naissance et la filiation de l'impétrant ;
- 5° Le livret militaire des divers corps de la guerre (tirailleurs, etc...).

#### ARTICLE 3

Les actes de notoriété sont délivrés par les autorités marocaines dont dépendent les Marocains intéressés. Ils sont visés par les autorités de contrôle ; les extraits d'actes ou de certificats de notoriété en tenant lieu seront délivrés gratuitement lorsque la demande en sera faite par les chefs des quartiers maritimes, au nom du marocain.

#### ARTICLE 4

La délivrance du livret maritime et son remplacement éventuel sur la demande du marin, donnent lieu à la perception d'une redevance dont le taux est fixé par arrêté du directeur chargé du service de la marine marchande, avec l'accord du directeur des Finances.

Toutefois, le marin marocain recevra gratuitement un nouveau livret, s'il est établi que celui qu'il possédait a été perdu au cours d'un événement de mer.

#### ARTICLE 5

Dans chaque quartier maritime, il est tenu un contrôle des livrets distribués au moyen d'un registre appelé "registre matricule des marins marocains".

#### ARTICLE 6

Le livret maritime est la propriété personnelle de l'intéressé; il ne peut être ni prêté ni cédé. Il doit être visé par les chefs des quartiers maritimes à chaque embarquement ou débarquement. La perte d'un livret doit être immédiatement signalée au service de la marine marchande.

#### ARTICLE 7

Le livret maritime doit être présenté à toute réquisition des autorités maritimes dans l'exercice de leurs fonctions ; les capitaines des navires battant pavillon marocain sont tenus de vérifier que les marins sont munis de ce livret.

#### ARTICLE 8

Le marin marocain qui ne se sera pas conformé aux prescriptions du présent dahir; qui, sans motifs valables, ne pourra présenter son livret ; qui aura prêté son livret à un autre Marocain ; qui se sera servi d'un livret autre que le sien ; qui aura falsifié ou fait usage d'un livret falsifié, trouvé ou dérobé, sera puni d'un emprisonnement de 6 jours à 15 jours et d'une amende de 16 à 100 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

#### ARTICLE 9

La connaissance de ces délits maritimes appartient aux juridictions de droit commun, conformément aux dispositions du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (Annexe II du dahir du 28 jourmada II 1337 - 31 mars 1919, titre troisième, article 16). Les délits prévus à l'article précédent seront constatés par les agents du service de la marine marchande ou par les officiers et agents de la police judiciaire.

#### ARTICLE 10

Les articles 18, 25 et 26 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande précité sont applicables aux infractions prévues à l'article 8 ci-dessus.

Mais les délais de prescription commenceront à courir à compter du jour de la consommation des divers délits prévus et punis par le présent dahir.

#### 5.b. ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 22 HIJA 1352 (7 AVRIL 1934) FIXANT LA PROPORTION DES MARINS DE NATIONALITÉ MAROCAINE QUI DOIVENT ÊTRE EMBARQUÉS À BORD DES NAVIRES ARMÉS SOUS

**ARTICLE 1**

(Modifié par le décret du 21 chaabane 1376 - 23 mars 1957, puis le décret du 7 jourmada II 1379 - 8 décembre 1959).

La proportion de marins de nationalité marocaine qui doivent être embarqués à bord des navires battant pavillon marocain, en application des dispositions du paragraphe d) de l'article 3 de l'annexe I du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) est fixée ainsi qu'il suit :

- a . Pour les navires de commerce; à la moitié de l'équipage, y compris le capitaine et les officiers.
- b . (Modifié par le décret n° 2-61-174 du 14 hija 1380 - 30 mai 1961).
  - 1° Pour les bateaux sardiniens : à la totalité de l'équipage y compris le patron ou le capitaine et les officiers s'il y en a ;
  - 2° Pour les chalutiers : aux huit dixièmes de l'équipage, y compris le patron ou le capitaine et les officiers, s'il y en a ;
  - 3° (Modifié par l'arrêté viziriel du 24 kaada 1362 - 23 novembre 1943). Pour les bateaux de pêche autres que ceux visés ci-dessus; à la moitié de l'équipage, y compris le patron ou le capitaine et les officiers, s'il y en a.
- c . Pour les remorqueurs et autres bâtiments de servitude : à la moitié de l'équipage, y compris le patron ou le capitaine et les officiers, s'il y en a.

Pour la détermination de la proportion à observer, le personnel des différents services du bord (pont, machine et, s'il y a lieu, service général) sera considéré globalement.

**ARTICLE 2**

Les dispositions de l'article premier ne sont pas applicables aux bateaux munis d'un congé dit de police, dont l'équipage est inférieur à cinq hommes, ni aux bateaux de plaisance.

**ARTICLE 3**

Des dérogations aux règles fixées à l'article premier du présent arrêté pourront être accordées en cas de pénurie dûment constatée de marins marocains susceptibles d'occuper les emplois vacants.

**5.c .DÉCRET DU 2 RAMADAN 1378 (12 MARS 1959) RÉGLEMENTANT LA PROPORTION DES MARINS MAROCAINS À EMBARQUER SUR LES NAVIRES ARMÉS À LA GRANDE PÊCHE, IMMATRICULÉS AU QUARTIER MARITIME DE TANGER (B.O. DU 27 MARS 1959).**

**ARTICLE 1**

La proportion des marins de nationalité marocaine, qui doivent être embarqués à bord des navires armés à la grande pêche, battant pavillon marocain, immatriculés au quartier maritime de Tanger, est fixée à 60 % de l'équipage global, y compris le capitaine et les officiers.

**ARTICLE 2**

Des dérogations aux règles fixées à l'article 1er du présent décret pourront être accordées en cas de pénurie, dûment constatée, de marins marocains susceptibles d'occuper les emplois vacants.

**5.d. DÉCRET DU 9 RAMADAN 1380 (25 FÉVRIER 1961) FIXANT LES CONDITIONS REQUISES POUR COMMANDER ET EXERCER LES FONCTIONS D'OFFICIER DE PONT ET D'OFFICIER MÉCANICIEN À BORD DES NAVIRES DE COMMERCE ET DE PÊCHE (B.O. DU 14 AVRIL 1961).**

**ARTICLE PREMIER**

Pour exercer à bord d'un navire de commerce ou de pêche battant pavillon marocain les fonctions :

- a. sur le pont : de capitaine ou de patron, de second capitaine, de lieutenant ou d'élève officier ;
- b. dans la machine : de chef mécanicien, de second mécanicien, de mécanicien-chef de quart ou d'élève officier,

Il faut être de nationalité marocaine et remplir les conditions fixées dans le tableau annexé au présent décret.

Des dispositions spéciales détermineront, s'il y a lieu, par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande, les conditions qui seront exigées des officiers de pont et de la machine embarqués sur les navires armés à la pêche au large ou à la petite pêche.

**ARTICLE 2**

A titre transitoire, et par dérogation aux règles établies à l'article premier ci-dessus, les fonctions énumérées à cet article peuvent être exercées en cas de nécessité reconnue par des Marocains titulaires de brevets immédiatement inférieurs à ceux exigés ou, à défaut par des étrangers titulaires de brevets, diplômes, attestations de succès d'examen ou certificats qui auront été reconnus équivalents à ces titres. Un arrêté du Ministre chargé de la marine marchande fixera les conditions dans lesquelles, suivant les cas, le chef des services de la marine marchande et des pêches maritimes ou les chefs de quartier maritime auront compétence pour statuer sur les demandes de dérogations prévues à l'alinéa ci-dessus.

**ARTICLE 3**

Pour l'application du présent décret, les navigations spéciales (pilotage, remorquage, etc.) sont assimilées, suivant le cas, à la navigation au bornage, au cabotage, au grand cabotage ou au long cours.

**ARTICLE 4**

Le Ministre du Commerce, de l'Industrie, de l'Artisanat et de la Marine Marchande est chargé de l'application du présent décret.

**TABLEAU FIXANT LES TITRES ET CONDITIONS EXIGÉES POUR L'EXERCICE DU COMMANDEMENT ET DES FONCTIONS D'OFFICIER DE PONT ET DE LA MACHINE À BORD DES NAVIRES DE COMMERCE OU DE PÊCHE**

FONCTIONS	TITRES ET CONDITIONS EXIGÉES
<b>A. FONCTIONS DE CAPITAINE OU DE PATRON</b>	
<b>Navigation au commerce</b> Navires armés :	
Au long cours.....	Brevet de capitaine au long cours Avoir accompli un stage de vingt-quatre mois de navigation comme second ou lieutenant à bord de navires armés au long cours ou au grand cabotage.
Au grand cabotage.....	Brevet de capitaine de 2e classe de la marine marchande Avoir accompli un stage de trente-six mois de navigation au moins comme second ou lieutenant à bord de navires armés au long cours ou au cabotage
Navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5500 tonneaux.....	Brevet de capitaine au long cours Avoir accompli le stage prévu ci-dessus, paragraphe a), pour le long cours.
c) Au cabotage : Navires de plus de 250 tonneaux de jauge brute et faisant des traversées habituelles de plus de 100 milles.....	Brevet de capitaine de 2e classe de la marine marchande Avoir accompli vingt-quatre mois de navigation au moins en qualité d'officier
d) Au bornage : Navires de plus de 25 tonneaux de jauge brute.....	Brevet de capitaine de 3e classe de la marine marchande Justifier de douze mois de navigation dans la spécialité du pont et dans les paragraphes où le commandement doit être exercé.
Navires d'une jauge brute comprise entre 25 et 6 tonneaux...	Brevet de patron de la marine marchande Justifier de vingt-quatre mois de navigation.
Embarcations de jauge brute inférieure ou égale à 6 tonneaux	Etre âgé de vingt-quatre ans au moins et justifier de vingt-quatre mois de navigation effective comme marin professionnel. Si l'embarcation est affectée au transport des passagers le patron doit, en outre, être titulaire d'un permis spécial délivré à cet effet par le service de la marine marchande.
<b>Navigation à la pêche</b> Navires armés	
a) A la grande Pêche : Navires d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux	Brevet de capitaine de pêche ou brevet de capitaine de 2e classe de la marine marchande Justifier de vingt-quatre mois de navigation comme second à la grande
Navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 150 tonneaux	Brevet de patron de pêche ou brevet de capitaine de 2e classe de la marine marchande Justifier de douze mois de navigation à la pêche.
b) A la pêche au large Navires d'une jauge brute supérieure à 75 tonneaux	Brevet de patron de pêche ou brevet de capitaine de 3° classe de la marine marchande Justifier de douze mois de navigation en qualité de second à la pêche au large
Navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 75 tonneaux	Brevet de patron de pêche côtière

Navires d'une jauge brute supérieure à 25 tonneaux	ou brevet de patron de la marine marchande Justifier de douze mois de navigation en qualité de second à la pêche
Navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 25 tonneaux	Licence de patron de pêche
<b>B - FONCTIONS DE SECOND CAPITAINE, DE LIEUTENANT OU D'ELEVE OFFICIER</b>	
<b>Navigation au commerce</b>	
Navires armés :	
1° Au long cours :	Brevet de capitaine au long cours
Navires à passagers	Second capitaine Premier et deuxième Lieutenant Brevet de lieutenant au long cours
Autres officiers	Brevet de lieutenant de 2° classe de la marine marchande
b) Navires de charge	Brevet de capitaine au long cours
Second capitaine	
Premier lieutenant	Brevet de lieutenant au long cours
Autres officiers	Brevet de lieutenant de 2° classe de la Marine Marchande
2° Au grand cabotage	Brevet de lieutenant au long cours
a) Navires à passagers	
Second capitaine	Brevet de lieutenant au long cours
Premier lieutenant	Brevet de lieutenant de 2° classe de la Marine Marchande
Autres officiers	
b) Navires de charge	Brevet de lieutenant au long cours
Second capitaine	Brevet de lieutenant de 2° classe de la Marine Marchande
Autres officiers	
3° Au cabotage :	Brevet de capitaine de 3° classe de la Marine Marchande
Second capitaine ou autre emploi d'officier du pont	
4° Au bornage	Etre âgé de vingt-quatre ans au moins, présenter des garanties professionnelles suffisantes et justifier de quatre années de navigation dont douze mois au moins dans les parages que le navire doit fréquenter.
Toutes fonctions d'officier de pont	
5° Sur tous navires :	brevet d'élève officier au long cours ou de 3° classe de la marine marchande
Fonctions d'élève officier de pont	
<b>Navigation à la pêche</b>	Brevet de patron de pêche ou brevet de lieutenant de 2° classe de la marine marchande Justifier de douze mois de navigation à la pêche
Navires armés à la grande pêche	
Second capitaine	Brevet de patron de pêche ou brevet de lieutenant de 2° classe de la marine marchande
Lieutenant	Brevet d'élève officier au long cours ou de 2° classe de la Marine Marchande
Fonctions d'élève officier de pont	
<b>C - FONCTIONS DE LA MACHINE</b>	
Navires dont l'appareil propulseur développe une puissance totale maximum :	
a) Egale ou supérieure à 4 000 CV :	Brevet d'officier mécanicien de 1° classe de la marine marchande
Chef mécanicien et second Mécanicien	Brevet d'officier mécanicien de 2° classe de la marine marchande ou lieutenant mécanicien de 1ère classe de la marine marchande
Autres officiers mécaniciens chefs de quart	

b) Inférieure à 4.000 CV mais égale ou supérieure à 2.000CV :	Brevet d'officier mécanicien de 1° classe de la marine marchande
Chef mécanicien	
Second mécanicien	Brevet d'officier mécanicien de 2° classe de la marine marchande Justifier de vingt-quatre mois de navigation en qualité de chef de quart ou brevet de lieutenant mécanicien de 1° classe de la marine marchande sur les navires dont la puissance est égale ou supérieure à 1.000 CV
Autres officiers mécaniciens chefs de quart	Brevet de lieutenant mécanicien de 1ère classe de la marine marchande
c) Inférieure à 2000 CV mais égale ou supérieure à 1000 CV	Brevet d'officier mécanicien de 2° classe de la marine marchande
Chef mécanicien	Brevet de lieutenant mécanicien de 1ère classe de la marine marchande Justifier de dix-huit mois de navigation en qualité de chef de quart
Second mécanicien	
Autres officiers mécaniciens	Brevet d'officier mécanicien de 3° classe de la marine marchande ou brevet de 2° classe de la marine marchande
lieutenant mécanicien chefs de quart	
d) Inférieure à 1.000 CV mais égale ou supérieure à 300 CV :	Brevet d'officier mécanicien de 3° classe de la marine marchande Justifier de vingt-quatre mois de navigation en qualité de second mécanicien
Chef mécanicien	
Second mécanicien	Brevet d'officier mécanicien de 3° classe de la marine marchande ou brevet de lieutenant mécanicien de 2° classe de la marine marchande
Autres officiers mécaniciens chefs de quart	Brevet de mécanicien pratique
e) Inférieure à 300 CV mais égale ou supérieure à 100 CV :	Brevet de mécanicien pratique
Chef mécanicien	Permis de conduire
Second mécanicien	Permis de conduire
f) Inférieure à 100 CV	
g) Sur tous navires :	Brevet d'élève officier mécanicien de 1ère ou 2° classe Sans conditions
Fonctions d'élève officier mécanicien	

**5.e. ARRÊTE DU 25 FÉVRIER 1961 FIXANT LES CONDITIONS DE DELIVRANCE DES DIPLOMES EXIGÉS DES CAPITAINE, PATRONS, SECONDS OU LIEUTENANTS, AINSI QUE DES CHEFS ET OFFICIERS MÉCANICIENS SUR LES NAVIRES DE COMMERCE ET DE PÊCHE. (B.O. DU 14 AVRIL 1961).**

#### ARTICLE PREMIER

Les brevets, licences et permis institués par l'article 53 du dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) sont délivrés dans les conditions ci-après :

#### A. BREVET DE PONT

#### ARTICLE 2

Brevet de capitaine au long cours. Le brevet de capitaine au long cours est délivré aux candidats ayant satisfait à un examen de technique et d'application.

Les candidats au brevet de capitaine au long cours doivent remplir simultanément les conditions suivantes :

- Etre âgés au moins de vingt-quatre ans au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;

- au long cours ou au grand cabotage, dont vingt-quatre mois au moins en qualité de chef de quart ;
- c. Etre titulaires du brevet de lieutenant au long cours.

**ARTICLE 3**

Brevet de lieutenant au long cours. Le brevet de lieutenant au long cours est délivré sans examen, sur leur demande, aux candidats réunissant simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés de vingt et un ans révolus à la date de la demande ;
- b. Justifier de vingt-quatre mois de navigation active et professionnelle, dont six mois au moins en qualité d'élève officier ou de chef de quart ;
- c. Etre titulaires du brevet d'élève officier au long cours.

**ARTICLE 4**

Brevet d'élève officier au long cours. Le brevet d'élève officier au long cours est délivré après examen.

Les candidats au brevet d'élève officier au long cours doivent remplir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés de dix-huit ans au moins et de vingt-trois ans au plus au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Avoir suivi les cours de l'Ecole nationale des officiers de la marine marchande ou d'un établissement similaire reconnu et autorisé par les services de la marine marchande ;
- c. Les candidats titulaires du brevet de lieutenant de 2° classe pourront avoir accès direct, après avoir subi les épreuves d'un examen spécial, à la deuxième année du cours de préparation au brevet d'élève officier au long cours.

**ARTICLE 5**

Brevet de capitaine de 2° classe. Le brevet de capitaine de 2° classe est délivré aux candidats ayant satisfait à un examen d'application.

Les candidats au brevet de capitaine de 2° classe doivent remplir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés de vingt-quatre ans au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Justifier de soixante mois de navigation active et professionnelle dont trente-six mois au moins exercée sur des navires armés au long cours, au grand cabotage, au cabotage ou à la grande pêche ;
- c. Etre titulaires du brevet de lieutenant au long cours ou de lieutenant de 2° classe.

**ARTICLE 6**

Brevet de lieutenant de 2° classe. Le brevet de lieutenant de 2° classe est délivré aux candidats soit d'office, soit après examen, dans les conditions fixées ci-dessous :

1° Le brevet de lieutenant de 2° classe est délivré sans examen, sur leur demande, aux candidats réunissant simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés de vingt et un ans révolus à la date de la demande ;
- b. Justifier de vingt-quatre mois de navigation active et professionnelle dont six mois au moins en qualité d'élève officier ou de chef de quart ;
- c. Etre titulaires du brevet d'élève officier au long cours ou du brevet d'élève officier de 2° classe ;

2° Le brevet de lieutenant de 2° classe est délivré aux candidats réunissant les conditions a. et c. ci-dessus, justifiant de douze mois de navigation en qualité d'élève officier ou de chef de quart, et qui ont, en outre, subi avec succès les épreuves d'un examen spécial.

**ARTICLE 7**

Brevet d'élève officier de 2° classe. Le brevet d'élève officier de 2° classe est délivré après examen de théorie.

Les candidats au brevet d'élève officier de 2° classe doivent réunir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés de dix-neuf ans au moins et vingt-quatre ans au plus au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Avoir subi les cours de l'Ecole nationale des officiers de la marine marchande ou d'un établissement similaire reconnu et autorisé par les services de la marine marchande.

**ARTICLE 8**

Brevet de capitaine de 3° classe. Le brevet de capitaine de 3° classe est délivré aux candidats ayant satisfait à un examen spécial.

Les candidats au brevet de capitaine de 3ème classe doivent réunir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés au moins de vingt-quatre ans au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Justifier de soixante mois de navigation active et professionnelle, dont trente-six mois au moins dans la spécialité du pont.

**ARTICLE 9**

Brevet de patron de la marine marchande. Le brevet de patron de la marine marchande est délivré aux candidats ayant satisfait à un examen d'aptitude professionnelle.

Les candidats au brevet de patron de la marine marchande doivent réunir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés au moins de vingt et un ans au 31 décembre de l'année au

- b. Justifier de vingt-quatre mois de navigation active et professionnelle dont seize mois au moins dans la spécialité du pont.

**B. - BREVETS DE PECHE****ARTICLE 10**

Brevet de capitaine de pêche. Le brevet de capitaine de pêche est délivré aux candidats ayant satisfait à deux examens : l'un de théorie, l'autre d'application.

Les candidats au brevet de capitaine de pêche doivent réunir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés au moins de vingt-quatre ans au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Justifier de soixante mois de navigation active et professionnelle sur les navires armés au long cours, au grand cabotage, au cabotage, à la grande pêche ou pêche au large, dont vingt-quatre mois au moins en qualité de chef de quart ;
- c. Etre titulaire au minimum, soit du brevet de lieutenant au long cours ou de lieutenant de 2° classe, soit de celui de capitaine de 3° classe, soit du brevet de patron de pêche.

**ARTICLE 11**

Brevet de patron de pêche. Le brevet de patron de pêche est délivré aux candidats ayant satisfait à un examen spécial.

Les candidats au brevet de patron de pêche doivent réunir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés au moins de vingt-quatre ans au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Justifier de quarante-huit mois de navigation active et professionnelle au commerce ou à la pêche, dont trente deux mois au moins dans la spécialité du pont.

**ARTICLE 12**

Brevet de patron de pêche côtière. Le brevet de patron de pêche côtière est délivré aux candidats ayant satisfait à un examen spécial.

Les candidats au brevet de patron de pêche côtière doivent réunir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés au moins de vingt et un ans au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Justifier de dix-huit mois de navigation active et professionnelle à la pêche, dont douze mois au moins dans la spécialité du pont.

**ARTICLE 13**

Licence de patron de pêche. La licence de patron de pêche est délivrée aux candidats ayant satisfait à un examen d'aptitude professionnelle.

Les candidats à la licence de patron de pêche doivent réunir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés au moins de vingt et un ans au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Justifier de dix-huit mois de navigation active et professionnelle à la pêche, dont douze mois au moins dans la spécialité du pont.

**C - BREVETS DE LA MACHINE****ARTICLE 14**

Brevet d'officier mécanicien de 1ère classe. Le brevet d'officier mécanicien de 1ère classe est délivré aux candidats ayant satisfait à un examen.

Les candidats au brevet d'officier mécanicien de 1ère classe doivent remplir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés au moins de vingt-quatre ans au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Justifier de soixante mois de navigation active et professionnelle dans le personnel de la machine, dont vingt-quatre mois au moins en qualité de chef de quart ;
- c. Etre titulaires du brevet de lieutenant mécanicien de 1ère classe.

**ARTICLE 15**

Brevet de lieutenant mécanicien de 1ère classe. Le brevet de lieutenant mécanicien de 1ère classe est délivré sans examen et sur leur demande aux candidats réunissant simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés au moins de vingt et un ans révolus à la date de la demande ;
- b. Justifier de vingt-quatre mois de navigation active et professionnelle, dont six mois au moins en qualité d'élève officier mécanicien ou de chef de quart dans le personnel de la machine ;
- c. Etre titulaires du brevet d'élève officier mécanicien de 1ère classe.

**ARTICLE 16**

Brevet d'élève officier mécanicien de 1ère classe. Le brevet d'élève officier mécanicien de 1ère classe est délivré aux candidats après examen :

Les candidats au brevet d'élève officier mécanicien de 1ère classe doivent remplir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgé de dix-huit ans au moins et de vingt-trois ans au plus au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Avoir suivi les cours de l'Ecole nationale des officiers de la marine marchande ou d'un établissement similaire reconnu et autorisé par les services de la marine marchande :

d'un examen spécial, à la deuxième année de préparation au brevet d'élève officier mécanicien de 1ère classe.

#### ARTICLE 17

Brevet d'officier mécanicien de 2° classe. Le brevet d'officier mécanicien de 2° classe est délivré aux candidats ayant satisfait à un examen d'application.

Les candidats au brevet d'officier mécanicien de 2° classe doivent remplir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgé au moins de vingt-quatre ans au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Justifier de soixante mois de navigation active et professionnelle dont trente-six mois au moins dans le personnel de la machine ;
- c. Etre titulaires du brevet de lieutenant mécanicien de 2° classe.

#### ARTICLE 18

Brevet de lieutenant mécanicien de 2° classe. Le brevet de lieutenant mécanicien de 2° classe est délivré soit d'office, soit après examen, dans les conditions suivantes :

1° Le brevet de lieutenant mécanicien de 2° classe est délivré sans examen, sur leur demande, aux candidats réunissant simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés de vingt et un ans révolus à la date de la demande ;
- b. Justifier de vingt-quatre mois de navigation active et professionnelle, dont six mois au moins en qualité d'élève officier mécanicien ou de chef de quart ;

c. Etre titulaires du brevet d'élève officier mécanicien de 1ère classe ou de 2° classe ;

2° Le brevet de lieutenant mécanicien de 2° classe est délivré aux candidats réunissant les conditions a. et c. ci-dessus, justifiant de douze mois de navigation en qualité d'élève officier mécanicien ou de chef de quart, et qui ont en outre subi avec succès les épreuves d'un examen spécial.

#### ARTICLE 19

Brevet d'élève officier mécanicien de 2° classe. Le brevet d'élève officier mécanicien de 2° classe est délivré après examen de théorie.

Les candidats au brevet d'élève officier mécanicien de 2° classe doivent remplir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés de dix-huit ans au moins et de vingt-trois ans au plus au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Avoir suivi les cours de l'Ecole nationale de la marine marchande ou d'un établissement similaire reconnu et autorisé par les services de la marine marchande.

#### ARTICLE 20

Brevet d'officier mécanicien de 3° classe. Le brevet d'officier mécanicien de 3° classe est délivré après examen.

Les candidats au brevet d'officier mécanicien de 3° classe doivent réunir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés de vingt et un ans au moins au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Justifier de quarante-huit mois de navigation active et professionnelle dans le personnel de la machine. Entre en compte dans le total des mois de navigation exigés et jusqu'à concurrence de seize mois, le temps passé soit dans des établissements préparant les certificats d'aptitude professionnelle des spécialités exigibles aux épreuves annuelles des brevets de la marine marchande, soit en formation professionnelle dans un atelier ou un service technique.

#### ARTICLE 21

Brevet de mécanicien pratique. Le brevet de mécanicien pratique est délivré aux candidats ayant satisfait à un examen spécial.

Les candidats au brevet de mécanicien pratique doivent réunir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés de vingt et un ans au moins au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Justifier de vingt-quatre mois de navigation active et professionnelle dans le personnel de la machine.

#### ARTICLE 22

Permis de conduire les moteurs marins. Le permis de conduire les moteurs marins est délivré aux candidats ayant satisfait à un examen d'aptitude professionnelle.

Les candidats au permis de conduire les moteurs marins doivent réunir simultanément les conditions suivantes :

- a. Etre âgés de vingt et un ans au moins au 31 décembre de l'année au cours de laquelle ont lieu les épreuves de l'examen ;
- b. Justifier de douze mois de navigation active et professionnelle dans le personnel de la machine.

#### ARTICLE 23

Dispositions générales. Les candidats aux examens de la marine marchande conduisant à l'obtention des brevets, licences et permis mentionnés dans le présent arrêté doivent être de nationalité marocaine, et être reconnus physiquement aptes à la navigation maritime.

Des attestations de succès d'examen, tenant lieu de brevet ou titre correspondant, peuvent être délivrées aux candidats de nationalité

### 5.f. DÉCRET DU 15 RAMADAN 1383 (30 JANVIER 1964) FIXANT LE TAUX DE LA COTISATION DUE À LA CAISSE NATIONALE DE SÉCURITÉ SOCIALE PAR LES MARINS PÊCHEURS À LA PART (B.O. DU 28 FÉVRIER 1964).

#### ARTICLE PREMIER

Le taux de la cotisation des marins-pêcheurs à la part prévue par l'article 19 du dahir susvisé du 30 jourmada II 1379 (31 décembre 1959) est ainsi fixé :

- 4,65% du montant du produit brut de la vente du poisson pêché sur les chalutiers ;
- 6% du montant du produit brut de la vente du poisson pêché sur les sardiniers et les palangriers.

#### ARTICLE 2

Le Ministre du travail et des affaires sociales et le Ministre des affaires économiques, des finances et de l'agriculture sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Bulletin officiel.

### 5.g. DAHIR DU 28 REJEB 1364 (9 JUILLET 1945) PORTANT EXTENSION À CERTAINES CATÉGORIES DE MARINS DE LA LÉGISLATION SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL (B.O. DU 3 AOÛT 1945).

#### ARTICLE PREMIER

Sous réserve des règles particulières qui seront déterminées par arrêté du Premier Ministre, le bénéfice des dispositions du dahir susvisé du (25 hija 1345) 25 Juin 1927 est étendu au personnel, y compris les mousses et novices, employé à la marche, à la conduite, à l'entretien ou à l'exploitation des navires, bâtiments et embarcations nationalisés marocains ci-après désignés :

1° Navires et embarcations de toute nature et de toute jauge, affectés à la navigation maritime ou à la pêche maritime, telles qu'elles sont définies aux articles premiers des textes premier et troisième annexés au dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919)

2° Remorqueurs côtiers ou de haute mer ;

3° Bâtiments et engins de servitude (dragues, chalands, etc.) ;

4° Bateaux de plaisance, lorsqu'ils sont pourvus d'équipages salariés.

Sont exclus du champ d'application du présent dahir, les marins qui sont inscrits maritimes dans les pays dont ils sont ressortissants.

#### ARTICLE 2

En aucun cas, le salaire servant de base à la détermination des rentes allouées au personnel de la pêche rémunéré à la part ne pourra être inférieure au taux qui sera fixé par arrêté du directeur des travaux publics, pris après avis du directeur des affaires économiques. Ce taux servira de base pour le calcul de la rente à allouer à une victime âgée de moins de dix-huit ans ou à ses ayants droit, à moins qu'il ne soit établi qu'elle ne gagnait davantage.

#### ARTICLE 3

Les articles 189 à 194 du premier texte annexé au dahir susvisé du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) demeurent en vigueur dans celles de leurs dispositions qui ne sont pas contraires aux règles édictées par le présent dahir et par les arrêtés pris pour son application.

#### ARTICLE 4

Le présent dahir entrera en vigueur le 1er octobre 1945 pour les accidents qui surviendront à compter de cette date.

#### ARTICLE 4 bis

Ajouté par le dahir du 3 ramadan 1369 (19 juin 1950).

Les armateurs, les propriétaires ou les locataires des navires, embarcations et engins énumérés à l'article premier, dont la jauge brute est supérieure à 5 tonneaux, sont tenus de s'assurer contre l'ensemble des risques prévus par le présent dahir à un organisme d'assurances agréé par la direction des finances.

Ils sont tenus de justifier de la souscription de cette assurance et du paiement des primes à leur date d'exigibilité, à toute demande écrite ou verbale du chef du service de la marine marchande et des pêches maritimes et des chefs de quartier maritime. En outre, la délivrance du congé de navigation, dans les conditions prévues par l'article 21 de l'annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919), formant Code de commerce maritime, est subordonnée à la production par l'armateur ou le propriétaire d'une police d'assurance garantissant contre les risques mentionnés au premier alinéa du présent article le personnel embarqué à bord du navire, de l'embarcation ou de l'engin.

En aucun cas l'assurance ne pourra être suspendue ou résiliée avant l'expiration d'un délai de vingt jours courant à compter de la notification qui sera faite de cette suspension ou de cette résiliation par lettre recommandée avec accusé de réception par l'assureur au chef du quartier ou du sous-quartier.

Les infractions aux dispositions du présent article sont constatées par les chefs de quartier maritime.

En cas de non-assurance, l'armateur, propriétaire ou locataire, est passible d'une amende de 2.000 à 36.000 francs et, en cas de récidive, de 60.000 à 240.000 francs.

## ARTICLE 5

Les contrats d'assurances contre les accidents souscrits antérieurement à la date de publication du présent dahir, par les armateurs, propriétaires ou patrons des navires, bâtiments et embarcations visés à l'article premier et ne garantissant pas le risque prévu par le dahir susvisé du 25 hijra 1345 (25 Juin 1927), seront résiliés de plein droit le 1er octobre 1945, sauf si, avant cette date, ils ont été modifiés, par le moyen d'avenants, pour garantir ce même risque.

Toutefois, ces contrats seront résiliés de plein droit et définitivement à la même date s'ils ont été consentis par un organisme d'assurance qui n'est pas admis à pratiquer au Maroc l'assurance contre les accidents du travail.

Les contrats mixtes par lesquels l'assureur s'est engagé à garantir le risque prévu par le dahir susvisé du 25 hijra 1345 (25 Juin 1927), si celui-ci était déclaré applicable, et, dans le cas contraire, à couvrir le risque de la responsabilité civile, seront résiliés de plein droit le 1er octobre 1945, sauf si, avant cette même date, ils ont fait l'objet d'un avenant garantissant exclusivement, sans aucune augmentation de prime, le risque défini par le dahir précité du 25 hijra 1345 (25 Juin 1927).

## ARTICLE 6

Dans les vingt jours qui suivront la publication du présent dahir au Bulletin officiel, les représentants responsables des organismes d'assurances devront, par lettre recommandée avec accusé de réception, avertir individuellement leurs assurés intéressés des dispositions de l'article 5 et leur soumettre, s'il y a lieu, un projet d'avenant.

Ils informeront également chaque assuré de ce qu'il est libre de refuser ou d'accepter l'avenant, le refus entraînant la résiliation du contrat à la date d'entrée en vigueur du présent dahir.

Ils préciseront que l'assuré devra faire connaître sa décision dans les quinze jours de la date de l'accusé de réception de la lettre lui soumettant le projet d'avenant. Le silence de l'assuré vaudra acceptation dudit avenant.

## ARTICLE 7

En cas de résiliation des contrats et nonobstant toutes clauses contraires, les primes ne seront acquises à l'assureur que proportionnellement à la période d'assurance réalisée jusqu'au jour de la résiliation. Le surplus, s'il en existe, sera restitué à l'assuré.

Toutefois, en matière de primes payées d'avance pour assurance à forfait et seulement si la résiliation intervient du fait que l'assuré a refusé d'accepter l'avenant, le montant des primes restera acquis à l'assureur jusqu'à concurrence de six mois de risques, le surplus, s'il en existe, étant restitué à l'assuré.

## 5.h. ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 28 REJEB 1364 (9 JUILLET 1945) DÉTERMINANT LES MODALITÉS D'APPLICATION DU DAHIR DU 28 REJEB 1364 ( 9 JUILLET 1945) PORTANT EXTENSION À CERTAINES CATÉGORIES DE MARINS DE LA LÉGISLATION SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL. (B.O DU 3 AOÛT 1945).

### ARTICLE PREMIER

Les accidents du travail qui surviendront aux salariés visés à l'article premier du dahir susvisé du 28 rejev 1364 (9 Juillet 1945) seront réparés conformément aux règles posées par le dahir susvisé du 25 hijra 1345 (25 juin 1927), à l'exception des dispositions particulières qui font l'objet du présent arrêté.

### ARTICLE 2

Modifié par l'arrêté viziriel du 7 rejev 1366 (7 juin 1947).  
L'indemnité journalière à laquelle la victime a droit pour l'incapacité temporaire sera calculée dans les conditions fixées par le dahir du 25 hijra 1345 (25 juin 1927), sur la base d'un trois centième de la totalité de la rémunération versée par l'employeur de la victime, tant en nature qu'en espèces, durant les douze mois qui ont précédé l'accident.

### ARTICLE 3

Les rentes allouées à la victime ou à ses ayants droit seront calculées d'après l'ensemble de la rémunération perçue par la victime, tant en nature qu'en espèces, durant les douze mois qui ont précédé l'accident.

### ARTICLE 4

Si, au moment de l'accident, la victime était embauchée depuis moins de douze mois, la rémunération visée aux articles 2 et 3 s'entend de la rémunération effective totale qu'elle a reçue depuis son embauchage, augmentée de la rémunération qu'elle aurait pu recevoir pendant la période de travail nécessaire pour compléter les douze mois, d'après la rémunération moyenne des travailleurs de la même catégorie pendant ladite période occupés normalement soit chez le même employeur, soit chez un employeur exerçant une profession similaire.

### ARTICLE 5

N'entrent pas en ligne de compte pour la détermination de l'indemnité journalière ou de la rente :

- a. Les versements qui constituent le remboursement de dépenses mises à la charge de la victime ;
- b. Les indemnités familiales (telles que allocations familiales, allocation de la mère au foyer et allocation de salaire unique).

### ARTICLE 6

Tout accident du travail doit faire l'objet d'une double déclaration :

L'une à l'autorité municipale ou locale du port d'attache du navire, du bâtiment ou de l'embarcation; 46

L'autre au chef ou sous-chef du quartier maritime dont dépend le même port d'attache.

La double déclaration doit être effectuée par le propriétaire, armateur ou patron du navire, bâtiment ou embarcation ou, à défaut, par un membre de l'équipage. Elle est effectuée dans les quarante huit heures qui suivent l'accident ou, si celui-ci se produit en cours de navigation, dans les quarante-huit heures qui suivent le retour à la terre du navire, bâtiment ou embarcation ou d'un membre de l'équipage.

Si le navire, bâtiment ou embarcation se perd corps et biens, la déclaration est faite dès que le sinistre est connu ou présumé vraisemblable.

Si le propriétaire, armateur ou patron et tout l'équipage disparaissent dans le sinistre, la double déclaration est effectuée d'office, dans les quarante huit heures de la date où il a eu connaissance du sinistre, par le chef ou sous chef du quartier maritime dans le ressort duquel le navire, bâtiment ou embarcation avait son port d'attache. Demeurent applicables à la double déclaration celles des règles posées par l'article 11 du dahir susvisé du 25 hijra 1345 (25 Juin 1927) qui ne sont pas contraires aux règles fixées par le présent article.

### ARTICLE 7

Le chef ou sous chef du quartier maritime qui reçoit une déclaration d'accident doit, dans les quinze jours qui suivent la déclaration, procéder à une enquête sur la cause, la nature et les circonstances de l'accident, ainsi que sur l'identité des victimes. Les indications recueillies au cours de cette enquête sont consignées dans un procès-verbal que le chef ou sous chef du quartier maritime transmet au juge de paix du ressort pour être joint au dossier de l'enquête effectuée par celui-ci.

Le délai pour procéder à l'enquête est porté à six mois dans les cas prévus aux 5° et 6° alinéas de l'article 6. Dans ce cas, le chef ou sous chef du quartier maritime procède à toutes investigations qui lui paraissent nécessaires en vue d'établir, s'il y a lieu, la matérialité du sinistre ou des présomptions suffisantes.

Si le délai de six mois prévu à l'alinéa précédent apparaît insuffisant, le juge de paix pourra accorder au chef ou sous chef du quartier maritime intéressé et sur la demande de celui-ci, un délai supplémentaire de six mois au maximum.

### ARTICLE 8

Par dérogation aux règles posées par le titre troisième du dahir susvisé du 25 hijra 1345 (25 Juin 1927), compétence est attribuée dans tous les cas au tribunal de paix ou au tribunal de première instance dans le ressort duquel le navire, bâtiment ou embarcation a son port d'attache.

### ARTICLE 9

Le juge de paix ne peut procéder à la tentative de conciliation prévue à l'article 16 du dahir du 25 hijra 1345 (25 Juin 1927) qu'après qu'il soit en possession du procès-verbal de l'enquête effectuée par le chef ou sous-chef du quartier maritime en exécution de l'article 7.

## II.6. ABORDAGE MARITIME

### 6.a. ARRÊTÉ CONJOINT DU 11 DÉCEMBRE 1965 PORTANT RÈGLEMENT POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER (B.O. DU 29 DÉCEMBRE 1965).

#### ARTICLE PREMIER

Tous les navires et hydravions battant pavillon marocain devront se conformer au règlement pour prévenir les abordages en mer annexé au présent arrêté.

#### ARTICLE 2.

Le Ministre des Travaux Publics et des communications et le Ministre de la Défense Nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

### REGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

#### PARTIE A - GENERALITE

##### Règle 1 Champ d'application

- a. Les présentes règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer.
- b. Aucune disposition des présentes règles ne saurait entraver l'application de prescriptions spéciales édictées par l'autorité compétente au sujet de la navigation dans les rades, les ports, sur les fleuves, les lacs ou les voies de navigation intérieure attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer. Toutefois, ces prescriptions spéciales doivent être conformes d'aussi près que possible aux présentes règles.
- c. Aucune disposition des présentes règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le gouvernement d'un Etat en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des



navires en train de pêcher et constituant une flottille de pêche. Ces feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans toute la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tous autres feux, marques ou signaux autorisés par ailleurs dans les présentes règles.

d. L'Organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes règles.

e. Toutes les fois qu'un gouvernement considère qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux et marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, ce navire doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des dispositifs de signalisation sonore, qui, de l'avis du gouvernement intéressé, permettent dans ces cas de se conformer d'aussi près que possible aux présentes règles.

## Règle 2 Responsabilité

a. Aucune disposition des présentes règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

b. En interprétant et en appliquant les présentes règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes règles pour éviter un danger immédiat.

## Règle 3 Définitions générales

Aux fins des présentes règles, sauf dispositions contraires résultant du contexte :

a. Le terme "navire" désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

b. L'expression "navire à propulsion mécanique" désigne tout navire mû par une machine.

c. L'expression "navire à voile" désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.

d. L'expression "navire en train de pêcher" désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manœuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manœuvre.

e. Le terme "hydravion" désigne tout aéronef conçu pour manœuvrer sur l'eau.

f. L'expression "navire qui n'est pas maître de sa manœuvre" désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manœuvrer conformément aux présentes règles et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.

g. L'expression "navire à capacité de manœuvre restreinte" désigne tout navire dont la capacité à manœuvrer conformément aux présentes règles est limitée de par la nature de ses travaux, et qui ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire. Les "navires à capacité de manœuvre restreinte" comprennent, sans que cette liste soit limitative :

- i. Les navires en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipe-line sous-marins ou d'en assurer l'entretien ;
- ii. Les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins ;
- iii. Les navires en train d'effectuer un ravitaillement ou de transborder des personnes, des provisions ou une cargaison et faisant route ;
- iv. Les navires en train d'effectuer des opérations de décollage ou d'apportage ou de récupération d'aéronefs ;
- v. Les navires en train d'effectuer des opérations de déminage ;
- vi. Les navires en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route.

h. L'expression "navire handicapé par son tirant d'eau" désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau et de la profondeur et de la largeur disponibles des eaux navigables, peut difficilement modifier sa route.

i. L'expression "faisant route" s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

J. Les termes "longueur" et "largeur" d'un navire désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.

k. Deux navires ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre.

l. L'expression "visibilité réduite" désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.

## SECTION I CONDUITE DES NAVIRES DANS TOUTES LES

### CONDITIONS DE VISIBILITE

#### Règle 4 Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité.

#### Règle 5 Veille

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

#### Règle 6 Vitesse de sécurité

Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité :

a. Par tous les navires :

i. La visibilité ;

ii. La densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires ;

iii. La capacité de manœuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes ;

iv. de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire ;

v. l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation ;

vi. le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.

b. De plus, par les navires qui utilisent un radar :

i. les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar ;

ii. les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar ;

iii. l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar ;

iv. le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante ;

v. le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar ;

vi. le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages.

#### Règle 7 Risque d'abordage

a. Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.

b. S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au "plotting" radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.

c. On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.

d. L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes :

i. il y a un risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable ;

ii. un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

#### Règle 8 Manœuvre pour éviter les abordages

a. Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement et à temps et conformément aux bons usages maritimes.

b. Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar ; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.

c. Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps.

d. Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manœuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

e. Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

f. i. Un navire qui, en vertu de l'une quelconque des présentes règles, est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage doit, lorsque les circonstances l'exigent, manœuvrer sans tarder afin de laisser suffisamment de place à l'autre navire pour permettre son libre passage.

ii. Un navire qui est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage n'est pas dispensé de cette obligation s'il s'approche de l'autre navire de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage et il doit, lorsqu'il effectue sa manœuvre, tenir dûment compte des manœuvres qui pourraient être requises en vertu des règles de la présente partie.

iii. Un navire dont le passage ne doit pas être gêné reste pleinement tenu de se conformer aux règles de la présente partie lorsque les deux navires se rapprochent l'un de l'autre de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage.

e. Un navire autre qu'un navire qui coupe un dispositif ou qu'un navire qui s'engage dans une voie de circulation ou qui en sort ne doit normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf :

i. en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat ;

ii. pour pêcher dans une zone de séparation.

f. Les navires qui naviguent dans des zones proches des extrémités d'un dispositif de séparation du trafic doivent le faire avec une vigilance particulière.

g. Les navires doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.

h. Les navires qui n'utilisent pas un dispositif de séparation du trafic doivent s'en écarter aussi largement que possible.

i. Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.

j. Les navires de longueur inférieure à 20 mètres ou les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.

k. Un navire qui a une capacité de manœuvre restreinte lorsqu'il effectue une opération destinée au maintien de la sécurité de la navigation dans un dispositif de séparation du trafic est dispensé de satisfaire à la présente règle dans la mesure nécessaire pour effectuer l'opération.

l. Un navire qui a une capacité de manœuvre restreinte lorsqu'il effectue une opération en vue de poser, de réparer ou de relever un câble sous-marin à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic, est dispensé de satisfaire à la présente règle dans la mesure nécessaire pour effectuer l'opération.

## SECTION II - CONDUITE DES NAVIRES EN VUE LES UNS DES AUTRES

### Règle 11 Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent aux navires qui sont en vue les uns des autres.

### Règle 12 Navires à voile

a. Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre un abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit :

i. quand les navires reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre ;

ii. quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent ;

iii. si un navire qui reçoit le vent de bâbord voit un autre navire au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

b. Aux fins d'application de la présente règle, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grand-voile ou, dans le cas d'un navire à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique (ou triangulaire).

### Règle 13 Navire qui en rattrape un autre.

a. Nonobstant toute disposition des règles des sections I et II de la partie B, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

b. Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté.

c. Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manœuvrer en conséquence.

d. Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens des présentes règles ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

### Règle 14 Navires qui font des routes directement opposées

a. Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'un de l'autre.

b. On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un navire en voit un autre devant lui ou pratiquement devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de mât de l'autre navire, l'un par l'autre ou presque et/ou ses deux feux de côté et que, de jour, il verrait l'autre navire sous un angle apparent

### Règle 9 Chenaux étroits

a. Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.

b. Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

c. Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires navigant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

d. Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès ; ces derniers navires peuvent utiliser le signal sonore prescrit par la règle 34 d. s'ils doutent des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.

e. i. Dans un chenal étroit ou une voie d'accès, lorsqu'un dépassement ne peut s'effectuer que si le navire rattrapé manœuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire qui a l'intention de dépasser doit faire connaître son intention en émettant le signal sonore approprié prescrit par la règle 34 c. i. Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 c. ii. et manœuvrer de manière à permettre un dépassement en toute sécurité. S'il est dans le doute, il peut émettre les signaux sonores prescrits par la règle 34 d. ;  
ii. La présente règle ne saurait dispenser le navire qui rattrape de l'obligation de se conformer aux dispositions de la règle 13.

f. Un navire qui s'approche d'un coude ou d'un endroit situé dans un chenal étroit ou une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières et faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34 e.

g. Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter de mouiller dans un chenal étroit.

### Règle 10 Dispositifs de séparation du trafic

a. La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation et ne saurait dispenser aucun navire de ses obligations en vertu de l'une quelconque des autres règles.

b. Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent :

i. suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie ;

ii. s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic ;

iii. en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manœuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.

c. Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent le faire en suivant un cap qui soit autant que possible perpendiculaire à la direction générale du trafic.

d. i. Les navires ne doivent pas utiliser une zone de navigation côtière lorsqu'ils peuvent en toute sécurité utiliser la voie de circulation appropriée du dispositif adjacent de séparation du trafic. Toutefois, les navires de longueur inférieure à 20 mètres, les navires à voile et les navires en train de pêcher peuvent utiliser la zone de navigation côtière ;

ii. nonobstant les dispositions de l'alinéa d. i., les navires peuvent utiliser une zone de navigation côtière lorsqu'ils gagnent ou quittent un port, une installation ou une structure

c. Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manœuvrer en conséquence.

#### Règle 15 Navires dont les routes se croisent

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le navire qui voit l'autre navire sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

#### Règle 16 Manœuvre du navire non privilégié

Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.

#### Règle 17 Manœuvre du navire privilégié

- a.
  - i. Lorsqu'un navire est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse.
  - ii. Néanmoins, ce dernier peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée prescrite par les présentes règles.
- b. Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire la manœuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.
- c. Un navire à propulsion mécanique qui manœuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa a) ii- de la présente règle ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.
- d. La présente règle ne saurait dispenser le navire qui doit laisser la route libre de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire.

#### Règle 18 Responsabilités réciproques des navires

Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13 :

- a. Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route :
  - i. d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
  - ii. d'un navire à capacité de manœuvre restreinte ;
  - iii. d'un navire en train de pêcher ;
  - iv. d'un navire à voile.
- b. Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route :
  - i. d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
  - ii. d'un navire à capacité de manœuvre restreinte ;
  - iii. d'un navire en train de pêcher.
- c. Un navire en train de pêcher et faisant route doit, dans la mesure du possible, s'écarter de la route :
  - i. d'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ;
  - ii. d'un navire à capacité de manœuvre restreinte.
- d.
  - i. Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'un navire à capacité de manœuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28.
  - ii. Un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.
- e. Un hydravion améri doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous les navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois, lorsqu'il y a un risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie.

### SECTION III CONDUITE DES NAVIRES PAR VISIBILITE REDUITE

#### Règle 19

- a. La présente règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.
- b. Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les navires à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manœuvrer immédiatement.
- c. Tout navire, lorsqu'il applique les règles de la section I de la présente partie, doit tenir dûment compte des circonstances existantes et des conditions de visibilité réduite.
- d. Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire doit déterminer si une situation très rapprochée est en train de se créer et/ou si un risque d'abordage existe. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps des mesures pour éviter cette situation ; toutefois, si ces mesures consistent en un changement de cap, il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les manœuvres suivantes :
  - i. un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé ;

ii. un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers. 49

e. Sauf lorsqu'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre navire, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre navire situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap. Il doit, si nécessaire, casser son erre et, en toutes circonstances, naviguer avec une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

### PARTIE C FEUX ET MARQUES

#### Règle 20 Champ d'application

- a. Les règles de la présente partie doivent être observées par tous les temps.
- b. Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux prescrits par les présentes règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.
- c. Les feux prescrits par les présentes règles, lorsqu'ils existent, doivent également être montrés du lever au coucher du soleil par visibilité réduite et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où cette mesure est jugée nécessaire.
- d. Les règles concernant les marques doivent être observées de jour.
- e. Les feux et les marques prescrits par les présentes règles doivent être conformes aux dispositions de l'Annexe I du présent règlement.

#### Règle 21 Définitions

- a. L'expression "feu de tête de mât" désigne un feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal du navire, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 22,5 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord.
- b. L'expression "feu de côté" désigne un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de leur côté respectif. A bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du navire.
- c. L'expression "feu de poupe" désigne un feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5 degrés de chaque bord à partir de l'arrière.
- d. L'expression "feu de remorquage" désigne un feu jaune ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au paragraphe c. de la présente règle.
- e. L'expression "feu visible sur tout l'horizon" désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360 degrés.
- f. L'expression "feu à éclats" désigne un feu à éclats réguliers dont le rythme est de 120 éclats ou plus par minute.

#### Règle 22 Portée lumineuse des feux

Les feux prescrits par les présentes règles doivent avoir l'intensité spécifiée à la section 8 de l'Annexe I du présent Règlement, de manière à être visibles aux distances minimales suivantes :

- a. pour les navires de longueur égale ou supérieure à 50 mètres :
  - feu de tête de mât : 6 milles
  - feu de côté : 3 milles
  - feu de poupe : 3 milles
  - feu de remorquage : 3 milles
  - feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 3 milles.
- b. pour les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 50 mètres :
  - feu de tête de mât : 5 milles ; si la longueur du navire est inférieure à 20 mètres : 3 milles
  - feu de côté : 2 milles
  - feu de poupe : 2 milles
  - feu de remorquage : 2 milles
  - feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles
- c. pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres :
  - feu de tête de mât : 2 milles
  - feu de côté : 1 mille
  - feu de poupe : 2 milles
  - feu de remorquage : 2 milles
  - feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : 2 milles
- d. pour les navires ou objets remorqués qui sont partiellement submergés et difficiles à apercevoir :
  - feu blanc visible sur tout l'horizon : 3 milles.

#### Règle 23 Navires à propulsion mécanique faisant route

- a. Un navire à propulsion mécanique faisant route doit montrer :

- ii. un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci ; toutefois, les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire ;
  - iii. des feux de côté ;
  - iv. un feu de poupe.
- b. Un aéroglisseur exploité sans tirant d'eau doit, outre les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu jaune à éclats visible sur tout l'horizon.
- c. i. Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a. de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon et des feux de côté ;
- ii. un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 7 mètres et dont la vitesse maximale ne dépasse pas 7 noeuds peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a. de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon ; il doit, si possible, montrer en outre des feux de côté ;
- iii. le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon à bord d'un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut ne pas se trouver dans l'axe longitudinal du navire s'il n'est pas possible de l'installer sur cet axe à condition que les feux de côté soient combinés en un seul fanal qui soit disposé dans l'axe longitudinal du navire ou situé aussi près que possible de l'axe longitudinal sur lequel se trouve le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon.

#### Règle 24 Remorquage et poussage

- a. Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer :
- i. au lieu du feu prescrit par la règle 23 a. i. ou par la règle 23 a. ii., deux feux de tête de mât superposés. Lorsque la longueur du train de remorque mesurée de l'arrière du navire remorquant à l'extrémité arrière du train de remorque dépasse 200 mètres, il doit montrer trois de ces feux superposés ;
  - ii. des feux de côté ;
  - iii. un feu de poupe ;
  - iv. un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe ;
  - v. à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque bi-conique.
- b. Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la règle 23.
- c. Un navire à propulsion mécanique en train de pousser en avant ou de remorquer à couple doit, sauf s'il s'agit d'une unité composite, montrer :
- i. au lieu du feu prescrit par la règle 23 a. i. ou par la règle 23 a. ii., deux feux de tête de mât superposés ;
  - ii. des feux de côté ;
  - iii. un feu de poupe.
- d. Un navire à propulsion mécanique auquel les dispositions des paragraphes a. ou c. de la présente règle s'appliquent, doit également se conformer aux dispositions de la règle 23 a. ii.
- e. Un navire ou objet remorqué autre que ceux mentionnés au paragraphe g. de la présente règle doit montrer :
- i. des feux de côté ;
  - ii. un feu de poupe ;
  - iii. à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque bi-conique.
- f. Etant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués à couple ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire,
- i. un navire poussé en avant, ne faisant pas partie d'une unité composite, doit montrer à son extrémité avant des feux de côté ;
  - ii. un navire remorqué à couple doit montrer un feu de poupe et, à son extrémité avant, des feux de côté.
- g. Un navire ou objet remorqué qui est partiellement submergé et difficile à apercevoir, ou un ensemble de ces navires ou objets remorqués, doit montrer :
- i. lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres, un feu blanc visible sur tout l'horizon à l'extrémité avant ou à proximité de celle-ci et un autre à l'extrémité arrière ou à proximité de celle-ci, exception faite des dracones, qui ne sont pas tenus de montrer un feu à leur extrémité avant ou à proximité de celle-ci ;
  - ii. lorsque sa largeur est égale ou supérieure à 25 mètres, deux feux blancs supplémentaires visibles sur tout l'horizon aux extrémités de sa largeur ou à proximité de celles-ci ;
  - iii. lorsque sa longueur est supérieure à 100 mètres, deux feux blancs visibles sur tout l'horizon supplémentaires entre les feux prescrits aux alinéas i. et ii. de telle sorte que la distance entre les feux ne soit pas supérieure à 100 mètres ;
  - iv. une marque bi-conique à l'extrémité arrière ou près de l'extrémité arrière du dernier navire ou objet remorqué et, lorsque la longueur du train de remorque est supérieure à 200 mètres, une marque bi-conique supplémentaire à l'endroit le plus visible et le plus à l'avant possible.
- h. Si pour une raison suffisante, il n'est pas possible de montrer les feux prescrits par la présente règle, le navire remorqué ou poussé doit, en plus des feux prescrits par la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon et des feux de côté ;

ou g. de la présente règle, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence d'un tel navire ou objet.

i. Si, pour une raison suffisante, un navire qui n'effectue pas ordinairement des opérations de remorquage est dans l'impossibilité de montrer les feux prescrits aux paragraphes a. ou c. de la présente règle, ce navire n'est pas tenu de montrer ces feux lorsqu'il procède au remorquage d'un autre navire en détresse ou ayant besoin d'une assistance pour d'autres raisons. Toutes les mesures possibles doivent être prises pour indiquer de la manière autorisée par la règle 36, notamment en éclairant le câble de remorquage, le rapport entre le navire remorqueur et le navire remorqué.

#### Règle 25 Navires à voile faisant route et navires à l'aviron

- a. Un navire à voile qui fait route doit montrer :
- i. des feux de côté ;
  - ii. un feu de poupe.
- b. A bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 20 mètres, les feux prescrits au paragraphe a. de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.
- c. En plus des feux prescrits au paragraphe a. de la présente règle, un navire à voile faisant route peut montrer, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert. Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe b. de la présente règle.
- d. i. Un navire à voile de longueur inférieure à 7 mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits aux paragraphes a. ou b. de la présente règle mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.
- ii. Un navire à l'aviron peut montrer les feux prescrits par la présente règle pour les navires à voile mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.
- e. Un navire qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, une marque de forme conique, la pointe en bas.

#### Règle 26 Navires de pêche

- a. Un navire en train de pêcher ne doit, lorsqu'il fait route ou lorsqu'il est au mouillage, montrer que les feux et marques prescrits par la présente règle.
- b. Un navire en train de chaluter, c'est-à-dire de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche, doit montrer :
- i. deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier ;
  - ii. un feu de tête de mât disposé à une hauteur supérieure à celle du feu vert visible sur tout l'horizon et à l'arrière de celui-ci. Les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire ;
  - iii. lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.
- c. Un navire en train de pêcher, autre qu'un navire en train de chaluter, doit montrer :
- i. deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe ; un navire de longueur inférieure à 20 mètres peut, au lieu de cette marque, montrer un panier ;
  - ii. si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres à partir du navire, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou un cône, la pointe en haut, dans l'alignement de l'engin ;
  - iii. lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.
- d. Un navire en train de pêcher à proximité d'autres navires en train de pêcher peut montrer les signaux supplémentaires décrits à l'Annexe II du présent Règlement.
- e. Un navire qui n'est pas en train de pêcher ne doit pas montrer les feux ou marques prescrits par la présente règle, mais seulement ceux qui sont prescrits pour un navire de sa longueur.

#### Règle 27 Navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre et navires à capacité de manœuvre restreinte

- a. Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit montrer :
- i. à l'endroit le plus visible, deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ;
  - ii. à l'endroit le plus visible, deux boules ou marques analogues superposées ;

b. Un navire à capacité de manœuvre restreinte, autre qu'un navire effectuant des opérations de déminage, doit montrer :

- i. à l'endroit le plus visible, trois feux superposés visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc ;
- ii. à l'endroit le plus visible, trois marques superposées, les marques supérieure et inférieure étant des boules, celle du milieu un bi-cône ;
- iii. lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits à l'alinéa i., un feu ou des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe ;
- iv. lorsqu'il est au mouillage, outre les feux ou marques prescrits aux alinéas i. et ii., les feux ou marques prescrits par la règle 30.

c. Un navire à propulsion mécanique en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route doit, outre les feux ou marques prescrits par la règle 24 a., montrer les feux ou marques prescrits aux paragraphes b. i. et b. ii. de la présente règle.

d. Un navire à capacité de manœuvre restreinte en train de drager ou d'effectuer des opérations sous-marines doit montrer les feux et marques prescrits aux alinéas i.ii. et iii. du paragraphe b. de la présente règle et lorsqu'il existe une obstruction, doit montrer en outre :

- i. deux feux rouges visibles sur tout l'horizon ou deux boules superposés pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction ;
- ii. deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux bi-cônes superposés pour indiquer le côté sur lequel un autre navire peut passer ;
- iii. lorsqu'il est au mouillage, au lieu des feux ou de la marque prescrits par la règle 30, les feux ou marques prescrits dans le présent paragraphe.

e. Un navire participant à des opérations de plongée qui ne peut, en raison de ses dimensions, montrer tous les feux et marques prescrits au paragraphe d. de la présente règle, doit montrer :

- i. à l'endroit le plus visible, trois feux superposés, visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc ;
- ii. une reproduction rigide, d'au moins un mètre de hauteur, du pavillon A du Code international de signaux. Il doit prendre des mesures pour que cette reproduction soit visible sur tout l'horizon.

f. Un navire effectuant des opérations de déminage doit montrer, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23 ou les feux ou la marque prescrits pour les navires au mouillage par la règle 30, selon le cas, trois feux verts visibles sur tout l'horizon ou trois boules. Il doit montrer un de ces feux ou marques à proximité de la tête du mât de misaine et un de ces feux ou marques à chaque extrémité de la vergue de misaine. Ces feux ou marques indiquent qu'il est dangereux pour un autre navire de s'approcher à moins de 1 000 mètres du navire qui effectue le déminage.

g. Les navires de longueur inférieure à 12 mètres, à l'exception des navires participant à des opérations de plongée, ne sont pas tenus de montrer les feux et marques prescrits par la présente règle.

h. Les signaux prescrits par la présente règle ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Les signaux de cette dernière catégorie font l'objet de l'Annexe IV du présent Règlement.

#### Règle 28 Navires handicapés par leur tirant d'eau

Un navire handicapé par son tirant d'eau peut, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, montrer à l'endroit le plus visible trois feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ou une marque cylindrique.

#### Règle 29 Bateaux-pilotes

a. Un bateau-pilote en service de pilotage doit montrer :

- i. à la tête du mât ou à proximité de celle-ci, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge ;
- ii. de plus, lorsqu'il fait route, des feux de côté et un feu de poupe ;
- iii. au mouillage, outre les feux prescrits à l'alinéa i., le feu, les feux ou la marque prescrits par la règle 30 pour les navires au mouillage.

b. Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage doit montrer les feux ou marques prescrits pour un navire de sa longueur.

#### Règle 30 Navires au mouillage et navires échoués

a. Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible :

- i. à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule ;
- ii. à l'arrière ou près de l'arrière, plus bas que le feu prescrit à l'alinéa i., un feu blanc visible sur tout l'horizon.

b. Un navire au mouillage de longueur inférieure à 50 mètres peut montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au paragraphe a. de la présente règle.

c. En outre, un navire au mouillage peut utiliser ses feux de travail disponibles ou des feux équivalents pour illuminer ses ponts. Cette disposition est obligatoire pour les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres.

d. Un navire échoué doit montrer les feux prescrits aux paragraphes a. ou b. de la présente règle et, de plus, à l'endroit le plus visible :

- i. deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ;
- ii. trois boules superposées

e. Les navires de longueur inférieure à 7 mètres, lorsqu'ils sont au mouillage ou échoués, ne sont pas tenus de montrer les feux ou la marque prescrits aux paragraphes a. et b. de la présente règle, sauf s'ils sont au mouillage dans un chenal étroit, une voie d'accès ou un ancrage, à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par d'autres navires.

f. Les navires de longueur inférieure à 12 mètres, lorsqu'ils sont échoués, ne sont pas tenus de montrer les feux ou marques prescrits aux alinéas i. et ii. du paragraphe d. de la présente règle.

#### Règle 31 Hydravions

Un hydravion qui est dans l'impossibilité de montrer les feux et marques présentant les caractéristiques et situés aux emplacements prescrits par les règles de la présente partie, doit montrer des feux et marques se rapprochant le plus possible de ceux prescrits par ces règles.

### PARTIE D - SIGNAUX SONORES ET LUMINEUX

#### Règle 32 Définitions

a. Le terme "sifflet" désigne tout appareil de signalisation sonore capable d'émettre les sons prescrits et conforme aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement.

b. L'expression "son bref" désigne un son d'une durée d'environ une seconde.

c. L'expression "son prolongé" désigne un son d'une durée de quatre à six secondes.

#### Règle 33 Matériel de signalisation sonore

a. Les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres doivent être pourvus d'un sifflet et d'une cloche et les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres doivent être en outre pourvus d'un gong dont le son et le timbre ne doivent pas pouvoir être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent satisfaire aux spécifications de l'Annexe III du présent règlement. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre matériel ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'actionner manuellement les signaux prescrits.

b. Les navires de longueur inférieure à 12 mètres ne sont pas tenus d'avoir à leur bord les appareils de signalisation sonore prescrits au paragraphe a. de la présente règle, mais ils doivent, en l'absence de tels appareils, être munis d'un autre moyen d'émettre un signal sonore efficace.

#### Règle 34 Signaux de manœuvre et signaux d'avertissement

a. Lorsque des navires sont en vue les uns des autres, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, lorsqu'il effectue des manœuvres autorisées ou prescrites par les présentes règles, indiquer ces manœuvres par les signaux suivants, émis au sifflet :

- un son bref pour dire : "je viens sur tribord" ;
- deux sons brefs pour dire : "je viens sur bâbord" ;
- trois sons brefs pour dire : "je bats en arrière" ;

b. Tous les navires peuvent compléter les signaux au sifflet prescrits au paragraphe a. de la présente règle par des signaux lumineux répétés, selon les besoins, pendant toute la durée de la manœuvre :

- i. ces signaux lumineux ont la signification suivante :
  - un éclat pour dire : "je viens sur tribord" ;
  - deux éclats pour dire : "je viens sur bâbord" ;
  - trois éclats pour dire : "je bats en arrière" ;
- ii. chaque éclat doit durer une seconde environ, l'intervalle entre les éclats doit être d'une seconde environ et l'intervalle entre les signaux successifs doit être de dix secondes au moins ;
- iii. le feu utilisé pour ce signal doit, s'il existe, être un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance de cinq milles au moins et doit être conforme aux dispositions de l'Annexe I du présent Règlement.

c. Lorsqu'ils sont en vue l'un de l'autre dans un chenal étroit ou une voie d'accès :

i. un navire qui entend en rattraper un autre doit, conformément aux dispositions de la règle 9 e. i., indiquer son intention en émettant au sifflet les signaux suivants :

- deux sons prolongés suivis d'un son bref pour dire : "je compte vous rattraper sur tribord" ;
- deux sons prolongés suivis de deux sons brefs pour dire : "je compte vous rattraper sur bâbord" ;

ii. le navire qui est sur le point d'être rattrapé doit, en manœuvrant conformément aux dispositions de la règle 9 e. i., indiquer son accord en émettant au sifflet le signal suivant :

- un son prolongé, un son bref, un son prolongé et un son bref, émis dans cet ordre.

d. Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les intentions ou les manœuvres de l'autre, ou se demande si l'autre navire prend les mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le navire qui a des doutes les exprime immédiatement en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal peut être complété par un signal lumineux d'au moins cinq éclats brefs et rapides.

- e. Un navire s'approchant d'un coude ou d'une partie d'un chenal ou d'une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par un obstacle doit faire entendre un son prolongé. Tout navire venant dans sa direction qui entend le signal de l'autre côté du coude ou derrière l'obstacle doit répondre à ce signal en faisant entendre un son prolongé.
- f. Lorsque des sifflets sont installés à bord d'un navire à une distance de plus de 100 mètres les uns des autres, on ne doit utiliser qu'un seul sifflet pour émettre des signaux de manœuvre et des signaux avertisseurs.

### Règle 35 Signaux sonores par visibilité réduite

Tant de jour que de nuit, à l'intérieur ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, les signaux prescrits par la présente règle doivent être utilisés comme suit :

- a. Un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
- b. Un navire à propulsion mécanique faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.
- c. Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre, un navire à capacité de manœuvre restreinte, un navire handicapé par son tirant d'eau, un navire à voile, un navire en train de pêcher, et un navire qui est en remorque ou en pousse un autre doivent émettre, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes a. ou b. de la présente règle, trois sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de deux sons brefs, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
- d. Un navire en train de pêcher, lorsqu'il est au mouillage, et un navire à capacité de manœuvre restreinte qui procède à ses travaux au mouillage doivent émettre, au lieu des signaux prescrits au paragraphe g. de la présente règle, le signal prescrit au paragraphe c. de la présente règle.
- e. Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi doit, s'il a un équipage à bord, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, quatre sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de trois sons brefs. Lorsque cela est possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal du navire remorqueur.
- f. Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et doivent faire entendre les signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle.
- g. Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. A bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 100 mètres, on doit sonner la cloche sur la partie avant du navire et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière. Un navire au mouillage peut en outre faire entendre trois sons consécutifs, à savoir un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'un abordage à un navire qui s'approche.
- h. Un navire échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe g. de la présente règle. De plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre la sonnerie rapide de la cloche. De plus, un navire échoué peut émettre au sifflet un signal approprié.
- i. Un navire de longueur inférieure à 12 mètres n'est pas tenu de faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
- j. Un bateau-pilote en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux paragraphes a., b. ou g. de la présente règle; faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

### Règle 36 Signaux destinés à appeler l'attention

Tout navire peut, s'il juge nécessaire d'appeler l'attention d'un autre navire, émettre des signaux lumineux ou sonores ne pouvant être confondus avec tout autre signal autorisé par l'une quelconque des présentes règles, ou bien orienter le faisceau de son projecteur en direction du danger qui menace un navire de façon telle que ce faisceau ne puisse gêner d'autres navires. Tout feu destiné à attirer l'attention d'un autre navire ne doit pas pouvoir être confondu avec une aide à la navigation. Aux fins de la présente règle, l'emploi de feux intermittents ou tournants à haute intensité, tels que les phares gyroscopiques, doit être évité.

### Règle 37 Signaux de détresse

Un navire qui est en détresse et demande assistance doit utiliser ou montrer les signaux décrits à l'Annexe IV du présent règlement.

## PARTIE E EXEMPTIONS

### Règle 38 Exemptions

Tout navire (ou catégorie de navires) qui satisfait aux prescriptions des règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer et dont la quille est posée, ou qui se trouve à un stade de construction équivalent, avant l'entrée en vigueur du présent règlement, peut bénéficier des exemptions suivantes :

- a. Installation des feux dont la portée lumineuse est prescrite par la règle 22 : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement.
- b. Installation des feux dont les couleurs sont prescrites à la section 7 de l'Annexe I du présent règlement : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
- c. Changement de l'emplacement des feux résultant du passage des mesures britanniques au système métrique et de l'arrondissement des chiffres des mesures : exemption permanente.
- d. i. Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur inférieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a. de l'Annexe I du présent règlement : exemption permanente.
- ii. Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur égale ou supérieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de la section 3 a. de l'Annexe I du présent règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
- e. Changement de l'emplacement des feux de tête de mât résultant des prescriptions de la section 2 b. de l'Annexe I du présent règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
- f. Changement de l'emplacement des feux de côté résultant des prescriptions des sections 2 g. et 3 b. de l'Annexe I du présent règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
- g. Spécifications du matériel de signalisation sonore prescrites par l'Annexe III du présent règlement : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
- h. Changement de l'emplacement des feux visibles sur tout l'horizon résultant des prescriptions de la section 9 b. de l'Annexe I du présent règlement : exemption permanente.

## II.7. ASSURANCES MARITIMES

### 7.a. ARRÊTÉ DU DIRECTEUR DES FINANCES DU 18 SEPTEMBRE 1951 RELATIF À L'ORGANISATION DU MARCHÉ DE L'ASSURANCE MARITIME (B.O. DU 26 OCTOBRE 1951).

#### ARTICLE PREMIER

Modifié par arrêté ministériel du 18 février 1959.

Il est créé un comité marocain de tarification des risques maritimes corps et facultés, composé ainsi qu'il suit :

Quatre membres représentant les sociétés pratiquant les opérations d'assurances maritimes, ayant leur siège social au Maroc. Ces membres seront élus chaque année par les administrateurs ou directeurs de ces sociétés réunis en assemblée générale ;

Six membres représentant les sociétés pratiquant des opérations d'assurances maritimes, ayant leur siège social hors du Maroc. Ces membres seront élus chaque année par les délégués de ces sociétés réunis en assemblée générale ;

Un représentant des agents souscripteurs de contrats.

#### ARTICLE 2

Le comité marocain de tarification des risques maritimes est soumis au contrôle de la direction des finances.

Un commissaire du Gouvernement assiste à toutes les réunions du comité. Il peut être suppléé par un commissaire adjoint.

(Arrêté directorial du 19 mai 1953).

Les décisions prises par le comité sont exécutoires dans un délai d'un jour franc à dater de la décision. Toutefois, ce délai est porté à quinze jours francs dans le cas de décisions infligeant les sanctions prévues à l'article 8 ci-après. Le commissaire du Gouvernement peut, à l'expiration de ces délais, signifier, soit qu'il s'oppose à cette décision, soit qu'il fixe pour se prononcer un délai supplémentaire qui ne peut être supérieur à quinze jours francs. A l'expiration de ce nouveau délai, la décision devient exécutoire si le commissaire du Gouvernement ne s'y est pas opposé.

#### ARTICLE 3

Le comité de tarification fixe, en matière de tarifs et conditions de souscription des polices d'assurances maritimes sur corps et sur facultés, les règles générales ou particulières qui doivent être appliquées par toutes les sociétés pratiquant au Maroc des opérations d'assurances maritimes.

Le comité peut contrôler l'exactitude des règlements de sinistres et leur conformité avec les conditions des polices correspondantes.

#### ARTICLE 4

Modifié par arrêté ministériel du 26 juillet 1963 et celui du 22 février 1975.

Le plein de souscription d'assurances maritimes concernant tant les risques maritimes sur corps de navires que les risques maritimes sur facultés, ne peut être supérieur à cinq millions de dirhams. Au cas où des sociétés pratiquant au Maroc des opérations d'assurances maritimes fusionneraient postérieurement à la date de publication du présent arrêté, ce maximum serait augmenté de 1.250.000 dirhams par fusion.

Toutefois, dans des cas particuliers et après avis du comité de tarification, des maximums supérieurs ou inférieurs utilisables dans les mêmes conditions peuvent être autorisés.

#### ARTICLE 5

Des décisions du directeur des finances pourront fixer le taux maximum du courtage au Maroc en matière d'assurances maritimes sur corps et sur facultés, aussi bien pour les risques maritimes ordinaires que pour les risques maritimes de guerre.

#### ARTICLE 6

Les infractions aux dispositions des articles 3,4 et 5 seront constatées par le comité marocain de tarification.

#### ARTICLE 7

Ce comité peut, à cet effet, faire procéder aux vérifications nécessaires tant dans les sièges sociaux et dans les sièges spéciaux que chez les agents souscripteurs. Ces vérifications ne peuvent être effectuées que par des personnes spécialement habilitées à cet effet par le comité de tarification et indépendantes tant à l'égard des sociétés d'assurances que de leurs agences.

#### ARTICLE 8

Un règlement intérieur, approuvé par le directeur des finances, fixera notamment les conditions d'administration et de gestion du comité de tarification. Ce règlement devra également prévoir les sanctions qui pourront être infligées aux sociétés qui contreviendraient aux dispositions des articles 3,4 et 5 du présent arrêté.

Le montant des amendes est versé à un fonds spécial géré par le comité et dont le solde, après imputation des frais de fonctionnement du comité, est dévolu à des oeuvres d'intérêt social désignées par le directeur des finances.

#### ARTICLE 9

Tout refus par un administrateur ou directeur, délégué ou agent souscripteur de communiquer des documents ainsi que toutes infractions répétées aux dispositions des articles 3,4 et 5 ci-dessus, doivent être notifiés au commissaire du Gouvernement.

La société d'assurances en cause est passible, dans ces cas, des sanctions prévues aux articles 18 et 21 de l'arrêté viziriel susvisé du 6 septembre 1941 ; ces sanctions peuvent aller jusqu'au retrait d'agrément.

#### ARTICLE 10

L'arrêté du 13 décembre 1941 relatif aux tarifs de courtage en matière d'assurances maritimes est abrogé.

### III. LEGISLATION ET REGLEMENTATION COMPLEMENTAIRES AU CODE DE COMMERCE MARITIME

#### III.1. EPAVES MARITIMES

##### 1.a. DAHIR DU 18 JOUMADA I 1334 (23 MARS 1916) SUR LES EPAVES MARITIMES (B.O. DU 27 MARS 1916).

#### ARTICLE PREMIER

(Modifié par le dahir du 8 rejab 1341 - 28 février 1923)

Définition des épaves maritimes : Sont désignés sous le nom d'épaves maritimes tous les objets sans maîtres trouvés sur les flots, tirés du fond de la mer, en dehors de l'industrie de la pêche, ou rejetés sur les grèves et les rivages.

Sont classés, notamment, comme épaves maritimes ;

- 1° Les choses du cru de la mer (telles que : ambre, corail, éponges, poisson à lard).
- 2° Les ancres, les grappins et chaînes abandonnés sans orins et bouées pour les signaler ;
- 3° Les bijoux et objets de valeur trouvés sur les naufragés, à l'exclusion expresse de leurs vêtements.

Les varechs et autres herbes marines ne sont pas considérés comme épaves, mais comme produits du domaine public de l'Etat.

#### ARTICLE 2

Devoirs des sauveteurs : Les personnes qui, dans les eaux ou sur les côtes du Maroc, tirant des épaves du fond de la mer, les recueillent sur les flots ou sur le rivage, sont tenues d'en faire la déclaration et la remise dans les vingt-quatre heures de leur débarquement ou de leur découverte, au bureau du port le plus proche, ou à défaut aux agents des douanes, aux agents du service des phares et balises ou aux agents du service de l'aconage, ou bien encore à l'autorité administrative de contrôle, qui devront les transmettre sans délai à l'officier du port le plus voisin.

Les agents auxquels la remise a été faite par le sauveteur doivent lui délivrer un récépissé détaillé des épaves reçues.

En cas de défaut de déclaration et de remise, les sauveteurs seront passibles des peines édictées pour vol et recel par les textes judiciaires en vigueur.

#### ARTICLE 3

Devoirs des officiers de port : Les officiers de port doivent assurer la garde et la conservation des épaves. A leur défaut, les agents des douanes, les agents du service des phares et balises, les agents du service de l'aconage ou encore l'autorité administrative de contrôle sont chargés de ce soin jusqu'à leur remise entre les mains de l'officier du port le plus voisin.

#### ARTICLE 4

Affichage et publication : La nomenclature des épaves sauvées est insérée au Bulletin officiel dans les premiers jours de chaque trimestre, et affichée dans tous les bureaux de port à la diligence du directeur général des travaux publics.

Cette nomenclature doit donner tous les détails propres à faciliter la reconnaissance des épaves, en indiquant notamment le jour, le lieu et les circonstances de leur découverte, les marques distinctives ou d'identité qu'elles peuvent porter.

Lorsque les épaves sont importantes, l'insertion au Bulletin officiel et l'affichage doivent avoir lieu sans aucun délai.

Si le propriétaire de l'épave est connu, il sera mis en demeure par l'administration de l'enlever, et ce, dans un délai fixé par ladite administration.

#### ARTICLE 5

Restitution des épaves : Les épaves peuvent être réclamées au bureau de port où elles sont déposées, pendant un délai de trois mois à partir de la publication.

Les propriétaires ou leurs mandataires doivent justifier de leurs droits par des connaissements, polices d'assurances, factures ou autres pièces probantes de propriété.

Les épaves sont rendues aux ayants droit contre remboursement, suivant état liquidé par le directeur général des travaux publics, des dépenses diverses exposées pour leur sauvetage et leur conservation, notamment des frais de transport, de magasinage, de gardiennage, d'inventaire, d'affichage, de publication, des droits de douane, etc., ainsi que de la part des sauveteurs, telle qu'elle est définie à l'article 7 ci-après.

#### ARTICLE 6

Epaves non réclamées : Les épaves non réclamées à l'expiration du délai imparti à l'article 5 deviennent la propriété de l'Etat et le produit de leur vente, qui est effectuée par les soins du service des domaines, est acquis au Trésor, déduction faite de la part des sauveteurs.

Dans les cas où le produit net de la vente ne couvrirait pas l'administration de ses frais de travaux et de réalisation une fois le sauveteur payé, ladite administration aura tout recours utile contre le propriétaire de l'épave, mis en demeure comme il a été prescrit à l'article 4 ci-dessus, et celui-ci ne pourra s'exonérer de ce recours qu'en faisant la preuve du cas de force majeure, non seulement en ce qui concerne l'événement qui a produit l'épave, mais aussi en ce qui concerne l'impossibilité dans laquelle il prétendrait s'être trouvé pour l'enlever.

#### ARTICLE 7

Droits des sauveteurs : Les sauveteurs ont droit, en principe, au tiers des objets trouvés.

Exception est faite :

- 1° Pour les ancres, grappins et chaînes tirés du fond de la mer, qui deviennent la propriété intégrale des sauveteurs sans qu'il y ait lieu à partage, s'ils ne sont pas réclamés dans le délai fixé à l'article 5 ;
- 2° Pour les choses du cru de la mer, qui appartiennent en entier aux sauveteurs lorsqu'elles ont été tirées du fond de la mer en dehors de l'industrie de la pêche, ou recueillies sur les flots ;
- 3° Pour la poudre, le tabac, les armes à feu, les projectiles, les munitions de toutes sortes, et d'une manière générale, pour tous les objets monopolisés, et ceux dont l'importation est prohibée d'une manière absolue ou soumise à une autorisation préalable, ces objets ne sont jamais partagés en nature ; ils sont remis, suivant le cas, à l'administration compétente, et les sauveteurs reçoivent une indemnité liquidée par le directeur général des travaux publics au tiers de leur valeur déterminée par le service intéressé.

La part des sauveteurs leur est délivrée au bureau de port où sont déposés les objets par le propriétaire, ou à défaut par l'officier de port.

Le partage se fait en nature toutes les fois que cela est possible, sans aucune retenue pour frais de transport, de garde, de magasinage ou de conservation, mais à charge pour les bénéficiaires de participer dans la proportion de leur quote-part aux dépenses faites pour bonifier tout ou partie de l'épave et lui donner ainsi une plus-value, et d'acquitter les frais de douane ou taxes diverses.

Lorsque le partage en nature est impossible, la vente est faite par adjudication aux enchères publiques dans les formes fixées aux articles 499 et 500 du dahir de procédure civile.

Tous les objets sujets à détérioration ou à corruption pourront être vendus avant l'expiration des délais fixés ci-dessus, en vertu d'une ordonnance de justice rendue par la juridiction compétente, et suivant la procédure ordinaire, à la requête de la direction générale des travaux publics.

Le sauveteur est, dans tous les cas, exonéré de tous les frais de vente.

Toutes les opérations de remise aux intéressés, de vente ou de partage effectuées par les officiers de port donnent lieu à l'établissement, en double expédition, d'un procès-verbal circonstancié, qui est signé par les parties et soumis à l'approbation du Directeur général des travaux publics.

### III.2. POLICE SANITAIRE

2.a. DAHIR DU 28 SAFAR 1334 (5 JANVIER 1916) PORTANT RÉORGANISATION DE LA POLICE SANITAIRE MARITIME (B.O. 13 MARS 1916).

#### TITRE I : DES MALADIES QUI SONT L'OBJET PRINCIPAL DE LA POLICE SANITAIRE MARITIME

##### ARTICLE 1

Le choléra, la peste et la fièvre jaune déterminent dans le Royaume du Maroc l'application de mesures sanitaires permanentes. Des mesures sont également prises à l'égard de tout navire susceptible de propager d'autres maladies transmissibles ou dont les conditions hygiéniques sont jugées dangereuses par l'autorité sanitaire.

#### TITRE II : DE LA PATENTE DE SANTE

##### ARTICLES 2 à 12

(Abrogés par le dahir du 8 chaabane 1372 - 22 avril 1953 portant application au Royaume du Maroc du Règlement sanitaire international, adopté par l'Assemblée mondiale de la santé à Genève, le 25 mai 1951).

#### TITRE III : MESURES SANITAIRES PRISES AU DEPART

##### ARTICLE 13

Le capitaine d'un navire marocain ou étranger, se trouvant dans un port du Royaume du Maroc et se disposant à quitter ce port, est tenu d'en faire la déclaration à l'autorité sanitaire avant d'opérer son chargement ou d'embarquer des passagers.

##### ARTICLE 14

Dans tous les cas où elle le juge nécessaire, l'autorité sanitaire a la faculté de procéder, avant le chargement, à la visite du navire et, avant le départ, à celle de l'équipage et des passagers, de contrôler l'existence, la disposition et la tenue des locaux affectés à l'isolement et au traitement des malades, la composition de la pharmacie variable suivant la nature des maladies dominantes dans les parages fréquentés par le navire, d'exiger tous renseignements et justifications concernant la qualité de l'eau potable embarquée, les moyens de la conserver ou de la produire, la nature et la qualité des vivres et des boissons, la propreté des effets de l'équipage ou des personnes embarquées et, en général, les conditions hygiéniques du personnel et du matériel à bord. Ces diverses opérations sont effectuées dans le plus court délai possible, de manière à éviter tout retard au navire.

##### ARTICLE 15

L'autorité sanitaire s'oppose à l'embarquement des personnes ou des objets susceptibles de propager des maladies pestilentielles. Elle s'oppose également à l'embarquement des personnes et des objets susceptibles de propager d'autres affections transmissibles, dans la mesure où il ne pourrait être pris, à l'égard de ces personnes et de ces objets, de précautions suffisantes pour préserver de la contagion, les passagers et l'équipage.

##### ARTICLE 16

Le permis nécessaire, soit pour opérer le chargement, soit pour prendre la mer, n'est délivré, par le capitaine du port ou toute autre autorité en tenant lieu, que sur la vu d'une licence remise par l'autorité sanitaire.

##### ARTICLE 17

Les bateaux de pêche et, en général, les navires qui s'écartent peu du port de départ sont dispensés, à moins de prescriptions exceptionnelles, de la déclaration prévue à l'article 13.

#### TITRE IV : MESURES SANITAIRES A L'ARRIVEE

##### A. DE LA RECONNAISSANCE ET DE L'ARRAISSEMENT

##### ARTICLE 18

Tout navire qui arrive dans un port du Royaume du Maroc doit, avant toute communication, être reconnu et, s'il y a lieu, arraisonné par l'autorité sanitaire. Cette opération obligatoire a pour objet de constater la provenance du navire et les conditions sanitaires dans lesquelles il se présente.

(Modifié par le dahir du 8 chaabane 1372 - 22 avril 1953).

La reconnaissance consiste en un interrogatoire sommaire pour les navires connus et notoirement exempts de suspicion, et l'arraisonnement en un interrogatoire plus approfondi, d'après une formule arrêtée par la direction de la santé.

##### ARTICLE 19

Les opérations de reconnaissance et d'arraisonnement sont effectuées sans délai; elles sont pratiquées, même de nuit, pour les navires postaux et les navires de guerre, qu'elle que soit leur nationalité, toutes les fois que les circonstances le permettent.

Cependant, s'il y a eu suspicion sur la provenance ou les conditions sanitaires du navire, l'arraisonnement et l'inspection sanitaire ne peuvent avoir lieu que de jour.

Les résultats, soit de la reconnaissance, soit de l'arraisonnement, sont relevés par écrit et consignés simultanément sur le livre du bord et sur un registre spécial tenu par l'autorité sanitaire du port. 54

##### ARTICLE 21

Sont dispensés de la reconnaissance les bateaux du contrôle de la dette, les bateaux qui font la petite pêche sur les côtes du Royaume du Maroc, les bateaux pilotes, les navires garde-côtes, en général les bateaux qui s'écartent peu du rivage et qui peuvent être reconnus à la simple inspection.

##### ARTICLE 22

Dans les cas prévus par le règlement et dans toutes les circonstances où l'autorité sanitaire le juge utile, elle procède à la visite médicale des passagers et de l'équipage et à l'inspection sanitaire du navire. Ces opérations n'ont lieu que de jour, entre le lever et le coucher du soleil. Toutefois, si l'autorité militaire considère les conditions d'éclairage du navire comme suffisantes, elle peut faire la visite médicale et l'inspection sanitaire après le coucher du soleil, jusqu'à 11 heures du soir, d'avril à septembre, et 9 heures du soir d'octobre à mars.

##### ARTICLE 23

Tout capitaine, en dehors des exceptions prévues à l'article 7, arrivant dans un port marocain, est tenu :

- 1° D'empêcher rigoureusement toute communication, tout déchargement de son navire avant que celui-ci ait été reconnu et admis à la libre pratique ;
- 2° De présenter ou de faire présenter par le médecin à l'autorité sanitaire tous les papiers du bord, y compris le registre médical, après en avoir pris communication, s'il le juge utile ;
- 3° A défaut du médecin et sous la foi du serment, de répondre à l'interrogatoire sanitaire et de donner tous les renseignements pouvant intéresser la santé publique ;
- 4° A moins que les nécessités de la manœuvre ne s'y opposent de recevoir, en personne, accompagné du médecin, s'il y en a un à bord, à la coupée du navire, lors de l'arrivée, le médecin chargé de la visite médicale, et d'assurer à ce dernier l'usage de l'échelle du commandement pour monter à bord ;
- 5° D'une manière générale, tant au moment de l'arrivée que pendant le séjour dans le port, de se conformer à toutes les prescriptions du règlement, ainsi qu'aux ordres qui lui sont donnés par les autorités sanitaires.

Le capitaine du navire est personnellement responsable de ses actes devant les autorités sanitaires maritimes, sans qu'il puisse interposer, à un moment donné, entre lesdites autorités et lui-même, l'action soit des représentants de la compagnie, soit des courtiers maritimes.

##### ARTICLE 24

Les officiers du bord, les gens de l'équipage et les passagers peuvent, lorsque l'autorité sanitaire le juge nécessaire, être soumis à de semblables interrogatoires et obligés, sous serment, à de semblables déclarations.

##### ARTICLE 25

Les navires dispensés de produire une patente de santé ou munis d'une patente de santé nette, sont admis immédiatement à la libre pratique, après la reconnaissance ou l'arraisonnement, sauf dans les cas mentionnés ci-après :

- a. Lorsque le navire a eu à bord, pendant la traversée, des accidents, certains ou suspects, de choléra, de fièvre jaune ou de peste ou d'une maladie grave, transmissible et importable ;
- b. Lorsque le navire a eu en mer des communications de nature suspecte ;
- c. Lorsqu'il présente, à l'arrivée, des conditions hygiéniques dangereuses ;
- d. Lorsque l'autorité sanitaire a des motifs légitimes de contester la sincérité de la teneur de la patente de santé ;
- e. Lorsque le navire provient d'un port qui entretient des relations libres avec une circonscription voisine contaminée ;
- f. Lorsque le navire, provenant d'une circonscription où régnait peu auparavant une maladie pestilentielle, a quitté cette circonscription avant qu'elle ait cessé d'être considérée comme contaminée.

Dans ces différents cas, le navire, bien que muni d'une patente nette, peut être assujéti aux mêmes mesures que s'il avait une patente brute.

##### B. MESURES A PRENDRE CONTRE LES NAVIRES VENANT DE PAYS CONTAMINES

##### ARTICLE 26

Tout navire arrivant avec une patente de santé brute est soumis à l'un des régimes sanitaires déterminés aux articles ci-après.

##### ARTICLE 27

Ce régime diffère selon la nature de la maladie pestilentielle mentionnée sur la patente de santé et suivant que le navire est indemne, suspect ou infecté, sous réserve des dispenses prévues par l'article 52 du présent dahir.

Il s'inspire en outre, au point de vue technique, des prescriptions



**ARTICLES 28, 29 et 30**

Abrogés par le dahir du 8 chaabane 1372 - 22 avril 1953 portant application du règlement sanitaire international, adopté par l'assemblée mondiale de la santé à Genève, le 25 mai 1951.

Peste

**ARTICLES 31, 32 et 33**

Abrogés par le dahir du 8 chaabane 1372 - 22 avril 1953 portant application du règlement sanitaire international, adopté par l'assemblée mondiale de la santé à Genève, le 25 mai 1951.

**ARTICLE 34**

Tout navire provenant d'une circonscription contaminée de peste, qu'il ait été ou non soumis à la dératisation, est, de la part de l'autorité sanitaire, pendant la durée du déchargement, l'objet d'une surveillance ayant pour but de constater la présence à bord de rats vivants ou morts.

S'il résulte des constatations faites que l'existence de la peste chez ces animaux peut être soupçonnée, l'autorité sanitaire s'assure de la nature de la maladie envisagée et prend les mesures utiles pour éviter la propagation. Le navire est éloigné des quais, les cadavres des rats sont recueillis avec les précautions voulues, et détruits, et toute indisposition survenant chez les personnes qui procèdent ou qui ont procédé au déchargement donne lieu à une visite médicale immédiate.

**ARTICLE 35**

Les personnes qui ont été chargées de la désinfection totale ou partielle d'un navire infecté, qui ont procédé avant ou pendant la désinfection du navire au déchargement et à la désinfection des marchandises, ou qui sont restées à bord pendant l'accomplissement de ces opérations, sont soumises par l'autorité sanitaire à une surveillance dont la durée est de cinq jours à partir de la fin desdites opérations.

Le navire est soumis à l'isolement jusqu'à ce que lesdites opérations de déchargement et de désinfection, pratiquées à bord, soient terminées. De la dératisation

**ARTICLE 36**

La destruction des rats ou dératisation, exclusivement pratiquée au moyen d'appareils dont l'efficacité a été reconnue par le conseil supérieur d'hygiène, est obligatoire pour l'admission dans les ports du Maroc :

- 1° De tout navire provenant d'un port considéré comme contaminé de peste ou y ayant fait escale;
- 2° De tout navire ayant pris en transbordement, c'est-à-dire à bord, plus de 50 tonnes de marchandises provenant d'un pays considéré comme contaminé de peste. Ces dispositions sont applicables aux navires ayant déjà déchargé une partie de leur cargaison dans un ou plusieurs ports étrangers.

**ARTICLE 37**

Peuvent être dispensés de la dératisation :

- 1° Les navires qui se bornent à déposer des passagers dans les ports du Royaume du Maroc sans accoster et n'y font qu'un séjour de quelques heures;
- 2° Les navires faisant une escale de moins de 12 heures et laissant moins de 500 tonnes de marchandises sous condition que la surveillance du déchargement sera opérée exclusivement de jour, le navire étant maintenu en éloignement des quais et ses amarres garnies;
- 3° Les navires à vapeur qui, depuis plus de soixante jours, n'auraient touché aucun port considéré comme contaminé de peste et à bord desquels n'aurait été observé aucun fait sanitaire de nature suspecte;
- 4° Les navires qui, ayant fait escale dans un port considéré comme contaminé, justifieraient qu'ils n'y ont ni accosté à quai ou aux appointements, ni embarqué des marchandises;
- 5° Les navires qui auraient subi la déclaration dans un port étranger depuis leur départ du dernier port considéré comme contaminé. Il devra être justifié, dans ce cas, qu'aucun fait sanitaire suspect ne s'est produit à bord pendant la traversée et que la dératisation a été effectuée avec les mêmes appareils et les mêmes garanties que dans le Royaume du Maroc. Le capitaine du navire remet, à cet effet, à l'autorité sanitaire, un certificat mentionnant l'appareil employé, les conditions de l'opération, les constatations faites, etc., certificat visé par l'autorité consulaire;
- 6° Les navires se trouvant dans les conditions indiquées au paragraphe 2 de l'article 36, si les marchandises ont été transbordées d'un navire qui aurait été dératisé dans les conditions prescrites au paragraphe précédent et si elles sont accompagnées du certificat de dératisation prévu audit paragraphe.

**ARTICLE 38**

Sont réputés marchandises, pour l'application du présent dahir, tous les produits embarqués, figurant ou non au manifeste, à la seule exception du charbon embarqué pour les besoins du service sans accostage au quai.

**ARTICLE 39**

Les navires soumis à l'obligation de la dératisation peuvent être autorisés à ne procéder à cette opération qu'après que les passagers auront été débarqués sans accoster, ou après le déchargement d'un maximum de 500 tonnes de marchandises, sous condition que ce déchargement sera effectué dans les formes prévues au paragraphe 2 de l'article 37.

Sauf circonstances exceptionnelles dont l'appréciation est réservée à l'autorité sanitaire, cette autorisation, ainsi que la dispense définie au paragraphe 2 de l'article 37, ne seront accordées qu'au cas où les marchandises à décharger proviendraient d'une même cale.

**ARTICLE 40**

Si la dératisation a été effectuée en cours de route pour tout navire pourvu de l'un des appareils prévus à l'article 36, l'autorité sanitaire du port d'arrivée apprécie, d'après les justifications présentées, les conditions dans lesquelles les opérations ont été effectuées et les garanties fournies; elle peut en exiger le renouvellement partiel ou total.

**ARTICLE 41**

Dans les ports, la dératisation est effectuée avant le déchargement du navire.

L'opération porte sur les cales, les soutes, les cambuses, les postes d'équipages, les postes d'émigrants ou de passagers de 3e et 4e classes et, en général, tous les compartiments intérieurs du navire. Les cabines des officiers et des passagers de 1ère et 2e classes ainsi que les salles à manger, les salons qui leur sont affectés, ne sont soumis à la dératisation que dans la mesure où l'autorité sanitaire le juge utile, notamment lorsque le navire est suspect ou infecté de peste ou que l'on a constaté, chez les rats du bord, l'existence de cette maladie ou une mortalité insolite.

**ARTICLE 42**

Les appareils destinés à la dératisation, en vertu de l'article 36, sont mis à la disposition de l'armement, suivant les conditions agréées par l'autorité sanitaire.

Les ports munis d'un des appareils désignés ci-dessus sont seuls ouverts aux provenances de pays considérés comme contaminés de peste.

Les opérations sont effectuées sous le contrôle permanent de l'autorité sanitaire et dans le moindre délai.

**ARTICLE 43**

Un certificat relatant les conditions dans lesquelles a été pratiquée l'opération est délivré au capitaine ou aux armateurs par les soins du service sanitaire.

**ARTICLE 44**

Les navires qui ne se trouveraient pas dans les conditions prescrites pour être soumis à la dératisation peuvent être admis, sur leur demande, à subir cette opération, au départ comme à l'arrivée, soit en cales pleines, soit en cales vides, et obtenir, en conséquence, la délivrance du certificat prévu à l'article précédent. Toutes facilités devront être données à cet effet.

Fièvre jaune

**ARTICLES 45, 46 et 47**

Abrogés par le dahir du 8 chaabane 1372 - 22 avril 1953 portant application du règlement sanitaire international, adopté par l'assemblée mondiale de la santé à Genève, le 25 mai 1951. Dispositions communes aux navires en patente brute

**ARTICLE 48**

L'autorité sanitaire tiendra compte, pour l'application des mesures indiquées dans les articles précédents, de la présence d'un médecin et d'appareils de désinfection (étuves), à bord des navires des trois catégories susmentionnées.

En ce qui concerne la peste, elle s'assurera aussi de l'installation à bord d'appareils de destruction de rats.

**ARTICLE 49**

Les mesures prescrites par l'autorité sanitaire du port sont notifiées sans retard et par écrit au capitaine, sous réserve des modifications que les circonstances ultérieures pourraient rendre nécessaires.

**ARTICLE 50**

Tout navire soumis à l'isolement est tenu à l'écart dans un poste déterminé et surveillé par des gardes de santé.

**ARTICLE 51**

Un navire infecté qui ne fait qu'une simple escale, sans prendre pratique, ou qui ne veut pas se soumettre aux obligations imposées par l'autorité du port, est libre de reprendre la mer. Dans ce cas, la patente de santé lui est rendue avec un visa mentionnant les conditions dans lesquelles il part. Il peut être autorisé à débarquer ses marchandises, après que les précautions nécessaires ont été prises. Il peut être également autorisé à débarquer les passagers qui en feraient la demande, à condition que ceux-ci se soumettent aux mesures prescrites pour les navires infectés.

Quand un navire débarque seulement des passagers et leurs bagages ou la poste, sans avoir été en communication avec la terre, il n'est pas

#### ARTICLE 52

Les navires d'une provenance contaminée qui ont été désinfectés et qui ont été l'objet de mesures sanitaires appliquées d'une façon suffisante, ne subiront pas une seconde fois ces mesures à l'arrivée dans un port du Royaume du Maroc, à condition qu'il ne se soit produit aucun cas depuis que la désinfection a été pratiquée et qu'ils n'aient pas fait escale dans un port contaminé.

#### ARTICLE 53

Les personnes soumises à la surveillance sanitaire déterminée par les articles 28, 29, 30, 31, 32 et 33 sont tenues de faire connaître au service de la santé, leurs noms, prénoms et qualités, le lieu où elles se rendent et leur domicile dans ce lieu et de fournir, à l'appui de ces indications, toutes références utiles. Dans le cas où elles s'y refuseraient, la surveillance serait remplacée pour elles par l'observation.

Il est délivré aux personnes soumises à la surveillance sanitaire un passeport sanitaire qu'elles sont tenues de présenter ou de faire présenter à l'autorité administrative : contrôleur civil, chef de bureau des renseignements ou chef des services municipaux.

Elles sont également tenues d'accepter le contrôle de cette autorité, au point de vue médical, pendant la durée du délai fixé. L'autorité administrative est directement avisée, par les soins de l'autorité sanitaire du port de débarquement, de l'arrivée des passagers et des mesures de surveillance qu'elle a à exercer à leur égard.

#### ARTICLE 54

L'observation applicable aux passagers et à l'équipage en vertu du présent règlement consiste dans leur isolement, soit à bord du navire, soit dans un lazaret, ou une station sanitaire, jusqu'à ce qu'ils obtiennent la libre pratique.

#### ARTICLE 55

Les navires chargés d'émigrants, de pèlerins, de corps de troupes, et, en général, tous les navires jugés dangereux par une agglomération d'hommes dans de mauvaises conditions peuvent, en tout temps, être l'objet de précautions spéciales que détermine l'autorité sanitaire du port d'arrivée, sauf à en référer, sans délai, au directeur, du service de santé et de l'assistance publiques.

#### ARTICLE 56

Lorsque le navire est soumis à des mesures sanitaires qui peuvent retarder son admission à la libre pratique, les dépêches sont débarquées sans communication avec le bord pour être livrées, sous la surveillance de l'autorité sanitaire, soit au délégué de l'administration des postes, soit aux agents des compagnies maritimes dûment autorisés à cet effet. En aucun cas, l'agent des postes embarqué, pas plus que toute autre personne du bord, n'est admis à débarquer pour accompagner les dépêches avant que la libre pratique n'ait été accordée.

#### ARTICLE 57

Outre les diverses mesures spécifiées dans les articles précédents, l'autorité sanitaire d'un port a le droit, en présence d'un danger imminent et, en dehors de toute prévision, de prescrire provisoirement telles mesures qu'elle juge indispensables pour garantir la santé publique. En aucun cas, les mesures prises par l'autorité sanitaire d'un port ne pourront donner ouverture à indemnité au profit des compagnies de navigation, armateurs, propriétaires ou tous entrepreneurs même accidentels, d'entreprises de transports ou de particuliers.

#### ARTICLE 58

Dans le cas où un navire, non admis immédiatement à la libre pratique, transporte des animaux vivants qui, sous peine de périr, doivent être débarqués le plus rapidement possible, ce débarquement peut être opéré soit au lazaret, soit à défaut, sur des mahonnes, dans des conditions qui permettent de constater l'état sanitaire de chacun des animaux ainsi débarqués, tout en conservant éventuellement à bord, pour un examen sérieux, ceux d'entre eux qui paraîtraient malades ou suspects.

#### ARTICLE 59

Tout navire, tout individu qui tenterait, en infraction au règlement et aux ordres de l'autorité sanitaire, de pénétrer en libre pratique, de franchir un cordon sanitaire ou de passer d'un lieu infecté ou interdit dans un lieu qui ne le serait plus, sera, après sommation de se retirer, repoussé de vive force, et ce, sans préjudice des peines encourues.

#### TITRE V DES MARCHANDISES. - IMPORTATIONS. - DESINFECTION - PROHIBITION. - TRANSIT

#### ARTICLE 60

Sauf les exceptions prévues à l'article 62, les marchandises arrivant par un navire indemne, suspect ou infecté, ne sont l'objet de mesures spéciales qu'au cas où l'autorité sanitaire les considère comme souillées par des produits pestueux ou cholériques. Ces mesures sont : la désinfection, l'aération, la destruction et la prohibition.

#### ARTICLE 61

La désinfection est toujours appliquée, indépendamment du cas visé à l'article précédent, aux marchandises et objets ci-après, provenant de circonscriptions contaminées de choléra :

1° Linge de corps, hardes et vêtements portés (effets à usage) et objets de literie ayant servi, transportés comme marchandises; paquets laissés par des soldats et matelots et renvoyés dans leur patrie après décès;

2° Vieux tapis;

3° Chiffons et drilles, à moins qu'ils ne rentrent dans les catégories suivantes, qui sont admises en libre pratique :

a. Chiffons comprimés par la force hydraulique, transportés comme marchandises en gros, par ballots cerclés de fer, sauf le cas où l'autorité sanitaire a des raisons légitimes pour les considérer comme contaminés;

b. Déchets neufs provenant directement d'ateliers de filature, de tissage, de confection ou de blanchiment, laines artificielles et rognures de papiers neufs.

Toutefois, la désinfection des hardes, vêtements et objets qui font partie des bagages ou de mobiliers (effets d'installation), provenant d'une circonscription territoriale déclarée contaminée, n'est effectuée que dans les cas où l'autorité sanitaire les considère comme contaminés.

#### ARTICLE 62

Si des marchandises arrivant en vrac ou dans des emballages défectueux, ont été, pendant la traversée, contaminées par des rats reconnus pestueux et si elles ne peuvent être désinfectées, la destruction des germes peut être assurée par leur mise en dépôt, dans les conditions d'aération des plus favorables, pendant une durée maximum de deux semaines.

#### ARTICLE 63

En cas d'impossibilité de purifier, de conserver ou de transporter sans danger des animaux ou des objets matériels susceptibles de transmettre la contagion, ils pourront être, sans obligation d'en rembourser la valeur, les animaux tués ou enfouis, les objets matériels détruits et brûlés.

La nécessité de cette mesure sera constatée par des procès-verbaux dressés par l'agent sanitaire et qui feront foi jusqu'à preuve contraire.

#### ARTICLE 64

Les marchandises en provenance de pays contaminés sont admises au transit sans désinfection, si elles sont pourvues d'une enveloppe prévenant tout danger de transmission.

#### ARTICLE 65

Les lettres et correspondances, imprimés, livres, journaux, papiers d'affaires (non compris les colis postaux), ne sont soumis à aucune restriction ni désinfection.

#### ARTICLE 66

Les animaux vivants peuvent être l'objet de mesures de désinfection.

Des certificats d'origine peuvent être exigés pour les animaux embarqués sur un navire provenant d'un port au voisinage duquel règne une épizootie.

Des certificats analogues peuvent être délivrés pour les animaux embarqués au Maroc.

Lorsque des cuirs verts, des peaux ou des débris frais d'animaux sont expédiés du Maroc à l'étranger, ils peuvent, à la demande de l'expéditeur, être l'objet de certificats d'origine délivrés d'après la déclaration du vétérinaire sanitaire du port de Casablanca ou du vétérinaire municipal dans les autres ports du Maroc.

#### ARTICLE 67

Les objets et marchandises énumérés à l'article 58 peuvent être prohibés à l'entrée par arrêté de l'autorité compétente, publié au Bulletin officiel.

#### TITRE VI DU PELERINAGE A LA MECQUE

#### ARTICLES 68 à 85

(Abrogés par le dahir du 2 chaoual 1347 - 14 mars 1929 relatif à l'organisation du pèlerinage aux Lieux Saints de l'Islam).

#### TITRE VII DROITS SANITAIRES

#### ARTICLE 86

(Modifié par le dahir du 19 moharrem 1374 - 18 septembre 1954).

Conformément aux dispositions de l'article 101, paragraphe I, du règlement sanitaire international adopté par l'assemblée mondiale de la santé à Genève, le 25 mai 1951, le Maroc renonce à la perception de tout droit sanitaire pour la visite médicale, les examens médicaux et les vaccinations à l'arrivée, tels qu'ils sont définis aux alinéas a. et b. du paragraphe I de l'article 101 précité.

#### ARTICLE 87

(Modifié par le dahir du 19 moharrem 1374 - 18 septembre 1954).

**I. Droits payables pour l'inspection d'un navire aux fins de dératisation ou d'exemption de dératisation**

Tout navire soumis à cette inspection donne lieu au paiement d'un droit fixé à :

- 800 francs pour un tonnage net ne dépassant pas 300 tonneaux;
- 1600 francs pour un tonnage net de 301 à 1000 tonneaux;
- 3150 francs pour un tonnage net de 1001 à 3000 tonneaux;
- 4750 francs pour un tonnage net de 3001 à 10000 tonneaux;
- 6300 francs pour un tonnage net dépassant 10000 tonneaux.

La dératisation prescrite, s'il y a lieu, par l'autorité sanitaire est effectuée par des firmes agréées, sous le contrôle technique du service quarantenaire, aux taux et conditions de la libre entreprise.

**II. Droits de station**

Ces droits sont dus pour les navires infectés ou provenant de circonscriptions infectées, soumis à des mesures sanitaires, telles que désinfection, désinsectisation, etc., prévues par le règlement sanitaire maritime international précité. Ils sont fixés à 500 francs par jour pour un tonnage net ne dépassant pas 100 tonneaux et majorés de 5 francs par jour et par tonneau quand le tonnage net dépasse 100 tonneaux.

La désinfection complète ou partielle et la désinsectisation des navires sont effectuées dans les mêmes conditions que la dératisation, aux prix de la libre entreprise. Il en est de même pour la désinfection de certaines marchandises.

**III. Droits payables pour la désinfection de linge, matelas, objets divers, effectuée par les soins du service quarantenaire**

Les droits perçus pour cette opération sont fixés à 600 francs par 100 kilogrammes ou fraction de 100 kilogrammes de matière traitée.

**IV. Droits d'isolement de passagers**

Ces droits sont dus pour l'isolement de toute personne atteinte d'une maladie quarantenaire, de tout porteur de germes ou de tout individu suspect de maladie quarantenaire. Ils sont calculés par l'autorité sanitaire d'après le coût effectif de la nourriture et des médicaments fournis, des produits employés et de tous services directement nécessités par l'application de la mesure d'isolement.

Les personnes responsables du paiement de ces droits sont :

- a. Le propriétaire ou le commandant du navire, en cas d'isolement de l'équipage;
- b. La personne isolée elle-même, en cas d'isolement du voyageur.

**V. Droits de mise en observation de toute personne atteinte ou présumée atteinte par l'agent causal d'une maladie quarantenaire**

Ces droits sont calculés par l'autorité sanitaire en fonction du coût effectif de la nourriture fournie et de toutes dépenses éventuelles causées directement par l'application des mesures nécessaires.

Les personnes responsables du paiement de ces droits sont :

- a. Le propriétaire ou le commandant du navire, en cas de mise en observation de l'équipage;
- b. La personne mise en observation, si elle n'appartient pas à l'équipage.

**VI. Droits de vaccination au départ avec délivrance de certificat**

(Abrogé à compter du 1er avril 1967 par le décret royal n. 1157-66 du 18 ramadan 1386 - 31 décembre 1966 de la loi de finances de 1967).

**VII. Délivrance de certificats de désinfection à l'exportation des chiffons**

Ces certificats, qui ne peuvent être délivrés que par l'autorité sanitaire (contrôle sanitaire aux frontières), font l'objet d'un droit sanitaire fixé à 300 francs par certificat établi.

**ARTICLE 88**

Les militaires et marins voyageant individuellement paieront intégralement la taxe sanitaire prévue au 2e alinéa du paragraphe A de l'article 86.

Les militaires et marins, voyageant en corps, paieront la taxe suivante :

Officiers.....5 F  
Sous-officiers et soldats.....1 F

Sont dispensés des droits sanitaires les enfants au-dessous de cinq ans et toute personne embarquée aux frais du gouvernement ou d'office, par les consuls.

**ARTICLE 89**

Les droits sanitaires applicables aux émigrants ou aux pèlerins voyageant en vertu d'un contrat sont à la charge de l'armement.

**ARTICLE 90**

Seront exemptés de tous les droits sanitaires déterminés par les articles précédents :

- 1° Les bâtiments de guerre et les bateaux appartenant aux divers services du Maroc;
- 2° (Modifié par le dahir du 9 safar 1344 - 29 août 1925).

Les bâtiments en relâche forcée, pourvu qu'ils ne donnent lieu à aucune opération sanitaire et ne se livrent dans le port qu'à des opérations de ravitaillement ou d'approvisionnement de charbons.

Toutefois, tant que l'arraisonnement ne se fera pas à quai, ces bâtiments seront assujettis à payer la taxe prévue pour le canot de la santé.

3° Les bateaux de pêche marocains ou étrangers, y compris les transports remportant le poisson dans les ports marocains, pourvu que ces différents bateaux ne se livrent pas à des opérations de commerce dans les ports de relâche;

4° Les bâtiments allant faire des essais en mer, sans se livrer à des opérations de commerce.

**ARTICLE 91**

Les recettes provenant de la perception des droits sanitaires et des amendes sont versées à la caisse de la douane.

**TITRE VIII DES AUTORITES SANITAIRES**

**ARTICLE 92**

La police sanitaire du littoral marocain relève, comme tous les services de santé ou d'assistance au Maroc, du directeur général des services de santé.

**ARTICLE 93**

La direction technique est assurée par un médecin du service de la santé et de l'assistance publiques, nommé par arrêté viziriel, portant le titre de directeur de la santé et résidant à Casablanca.

**ARTICLE 94**

Le directeur de la santé est chargé d'assurer l'application des règlements et instructions sur la police sanitaire maritime. Il dirige, en outre, la station sanitaire de Casablanca.

Il a sous ses ordres, pour le fonctionnement de ce service, des agents sanitaires et des médecins portant le titre de médecins de la santé, nommés également par arrêté viziriel.

**ARTICLE 95**

La circonscription maritime du littoral du Maroc comprend les postes sanitaires de Mogador, Safi, Mazagan, Fedhala, Rabat-Salé, Mehdy-Kénitra et la station sanitaire de Casablanca. Sur chacun de ces points, la police sanitaire mobile est assurée par un agent et un médecin sanitaires.

**ARTICLE 96**

Les agents sanitaires sont tenus de s'opposer par tous les moyens en leur pouvoir aux infractions aux règlements. Les contraventions sont constatées par procès-verbaux des agents sanitaires.

Ils ont le droit de requérir, pour le service qui leur est confié, le concours, non seulement de la force publique, mais encore dans le cas d'urgence, des employés de douane, des officiers de port et, au besoin, de tout citoyen.

Ces réquisitions ne peuvent d'ailleurs enlever à leurs fonctions habituelles les individus chargés d'un service public, à moins que le danger ne soit assez pressant pour exiger momentanément le sacrifice de tout autre intérêt.

Ils délivrent ou visent les patentes de santé.

**ARTICLE 97**

Le directeur de la santé adresse chaque mois au directeur du service de la santé et de l'assistance publiques un rapport faisant connaître l'état sanitaire des ports du Maroc et résumant les diverses informations relatives à la santé publique dans les pays étrangers en relation avec ces ports ainsi que les mesures sanitaires auxquelles auraient été soumises les provenances desdits pays. Ce rapport est accompagné d'un état des navires ayant motivé l'application des mesures spéciales.

Le directeur de la santé avertit immédiatement la direction de la santé et de l'assistance publiques de tout fait grave intéressant la santé publique des différents ports du Maroc ou des pays étrangers en relation avec elle.

**ARTICLE 98**

En cas de circonstances menaçantes et imprévues, le directeur de la santé peut prendre, d'urgence, telle mesure qu'il juge propre à garantir la santé publique, sous réserve d'en référer immédiatement à la direction de la santé et de l'assistance publiques.

**ARTICLE 99**

A la disposition et sous la surveillance de l'agent et du médecin sanitaires, fonctionne, dans chaque poste ou station, une équipe dont le personnel est chargé de l'entretien du poste ou de la station sanitaire, de son matériel, du canot de la santé, du transport de l'agent et du médecin à bord des navires; cette équipe est dressée aussi spécialement aux manœuvres de désinfection et de dératisation en cas de besoin.

Un règlement intérieur déterminera ultérieurement l'importance des locaux à attribuer aux postes sanitaires, le genre de matériel d'exploitation et technique qu'il faudra y prévoir ainsi que les mesures sommaires d'ordre prophylactique qui pourront être exécutées.

Ce même règlement précisera le rôle de la station de Casablanca, siège du lazaret et station unique vers laquelle doivent être dirigés les navires contaminés ou suspects, reconnus comme devant subir la désinfection et la dératisation.

**TITRE IX CONSEIL SANITAIRE MARITIME**

#### ARTICLE 100

Le conseil sanitaire maritime a pour mission d'éclairer l'autorité supérieure sur les questions qui intéressent la santé publique, de lui donner des avis sur les mesures à prendre en cas d'invasion ou de menace de maladie pestilentielle, de veiller à l'exécution des règlements généraux et locaux relatifs à la police sanitaire maritime, et, au besoin, de signaler au gouvernement les infractions ou omissions.

Il est consulté, en cas de difficulté, sur les questions relatives au régime intérieur des postes ou stations sanitaires, au choix des emplacements affectés aux navires soumis à l'isolement, aux mesures extraordinaires à prendre et enfin, sur les plans et projets de constructions à faire dans les établissements sanitaires.

Il propose les modifications et additions à introduire dans les règlements locaux concernant le service du sanitaire.

#### ARTICLE 101

Le conseil sanitaire maritime est composé :

- 1° Du directeur général des services de santé, président;
- 2° Du Secrétaire général du gouvernement ou de son délégué;
- 3° Du chef du cabinet diplomatique;
- 4° Du directeur général des travaux publics ou de son délégué;
- 5° Du commandant de la subdivision navale ou de son délégué;
- 6° Du directeur du service de la santé et de l'assistance publiques;
- 7° Du directeur des douanes et impôts indirects ou de son délégué;
- 8° Du directeur de la santé à Casablanca.

#### ARTICLE 102

Le conseil sanitaire maritime se réunit tous les semestres sur la convocation de son président. Il désigne lui-même, et parmi ses membres, son secrétaire.

Il peut, en outre, être convoqué d'urgence, toutes les fois qu'une circonstance de nature à intéresser la santé publique parait l'exiger.

#### TITRE X DES ATTRIBUTIONS DES AUTORITES SANITAIRES EN MATIERE JUDICIAIRE ET DE L'ETAT CIVIL

#### ARTICLE 103

Les agents sanitaires ont qualité pour exercer les fonctions d'officier de police judiciaire dans l'enceinte des postes ou stations sanitaires et locaux réservés.

#### ARTICLE 104

Pendant la durée de la quarantaine, les agents sanitaires remplissent, en outre, les fonctions d'officier de l'état civil.

Pour l'établissement des actes de l'état civil, ils se conforment aux formes et formalités requises pour l'établissement des actes de l'état civil. Ils remettent ensuite ces actes à l'officier de l'état civil le plus proche, qui en assurera la conservation et en poursuivra la transcription, s'il y a lieu, d'après le statut personnel des intéressés.

#### ARTICLE 105

En cas de décès, le médecin indiquera sur le registre prévu à l'article 108 ci-après la nature de la maladie à laquelle le défunt a succombé ainsi que la date de son inhumation.

Si la cause du décès n'est pas bien déterminée ou s'il y a indice de mort violente, l'agent sanitaire en donnera immédiatement avis à la direction de la santé et au parquet.

#### ARTICLE 106

Au cas où il s'agirait de mort violente, l'agent sanitaire recueillera toutes les dépositions et informations qui seraient susceptibles d'éclairer la justice. Ces informations seront transcrites sur le registre prévu à l'article 108 ci-après et communiquées aussitôt au directeur de la santé et au parquet.

#### ARTICLE 107

L'agent sanitaire reçoit également les testaments des personnes internées dans la station sanitaire. Ces actes figureront au registre prévu à l'article 108 ci-après et seront reçus en présence de deux témoins.

Il dépose ces actes au secrétariat de la juridiction compétente, et, si le testateur est un étranger, au consulat dont relève ledit testateur ou, à défaut de ce consulat, à l'autorité administrative de contrôle la plus proche.

Le testament ainsi reçu deviendra caduc s'il n'est pas renouvelé par l'intéressé dans un délai de six mois à dater du jour où il a quitté la station sanitaire.

#### ARTICLE 108

Les agents sanitaires tiennent un registre journal coté et paraphé par le directeur de la santé, relatant au jour le jour les faits et incidents intéressant la station sanitaire.

#### ARTICLE 109

L'agent sanitaire de Casablanca tient, en outre, un registre de contrôle des passagers de la station. Ce registre mentionne, au jour le jour, les noms, prénoms, professions et domiciles des passagers, leur lieu de provenance, le nom du bateau qui les a amenés, etc., ainsi que le montant des droits sanitaires qu'ils ont acquittés.

#### TITRE XI DES PEINES, DELITS ET CONTRAVENTIONS EN MATIERE

#### ARTICLE 110

Toute infraction aux règlements sanitaires donnera lieu à un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve contraire, qui sera dressé par l'agent sanitaire compétent et transmis par lui au parquet. Une expédition de ce procès-verbal sera adressée au directeur de la santé.

#### ARTICLE 111

Sera puni d'un emprisonnement de trois jours à six mois et d'une amende de 5 francs à 500 francs, ou d'une de ces deux peines seulement, quiconque aura contrevenu, en matière sanitaire, au présent dahir et aux règlements généraux ou locaux qui pourront le compléter ou aux ordres des autorités compétentes.

#### ARTICLE 112

En cas de contravention au présent dahir, dans un port, rade ou mouillage, du Royaume du Maroc, le navire est provisoirement retenu et le procès-verbal est immédiatement porté à la connaissance du capitaine du port ou de toute autre autorité en tenant lieu, qui ajourne la délivrance du billet de sortie, jusqu'à ce qu'il ait été satisfait aux prescriptions mentionnées dans l'article suivant.

#### ARTICLE 113

L'agent verbalisateur arbitre, provisoirement, le montant de l'amende ainsi que les frais du procès-verbal; il en prescrit la consignation immédiate à la caisse de l'agent chargé de la perception des droits sanitaires à moins qu'il ne soit présenté à ce comptable une caution solvable.

Celui-ci, en cas d'acquiescement, remboursera à l'ayant droit la somme congnée. Si, au contraire, il y a condamnation, il versera cette somme à l'agent percepteur qui aura pris charge de l'extrait du jugement, ou il fera connaître à ce comptable les nom et domicile de la caution présentée.

#### ARTICLE 114

Tout contrevenant est tenu d'élire domicile dans le ressort du tribunal dont relève le lieu où la contravention a été constatée; faute par lui de ce faire, toute signification et notification lui est valablement faite au siège des services municipaux de la ville où la contravention aura été dressée.

#### TITRE XII DISPOSITIONS GENERALES

#### ARTICLE 115

Des règlements locaux approuvés par le Premier Ministre déterminent pour chaque port, s'il y a lieu, les conditions spéciales en vue d'assurer l'exécution des règlements généraux.

#### ARTICLE 116

Le présent dahir abroge tous les firmans antérieurs sur l'organisation de la police sanitaire maritime dans le Royaume du Maroc.

A partir du jour de la promulgation du présent dahir, les règlements édictés par le conseil sanitaire international de Tanger ne sont plus applicables dans le Royaume du Maroc.

#### 2.b. ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 28 HIJA 1365 (23 NOVEMBRE 1946) PORTANT ORGANISATION DU CONTRÔLE SANITAIRE AUX FRONTIÈRES TERRESTRES, MARITIMES ET AÉRIENNES (B.O. DU 6 DÉCEMBRE 1946).

#### ARTICLE PREMIER

Le contrôle sanitaire aux frontières a pour objet l'application des mesures prescrites par les conventions internationales et les règlements sanitaires en vue de prévenir la propagation par voie terrestre, maritime ou aérienne, de la peste, du choléra, de la fièvre jaune, du typhus exanthématique et de la variole et, le cas échéant, de toute autre maladie transmissible.

#### ARTICLE 2

Le service de contrôle sanitaire aux frontières comprend dans chaque région frontière un ou plusieurs postes sanitaires.

La dénomination de "région frontière" ou de "localité frontière" s'applique aux régions et aux localités sur le territoire desquels se trouvent soit une gare frontière, routière ou ferroviaire, soit un port maritime de commerce, soit un aéroport répondant aux définitions de l'article 5 de l'arrêté viziriel du 9 rebia I 1355 (30 mai 1936).

La dénomination de "poste sanitaire aux frontières" désigne l'ensemble du personnel, du matériel et des établissements sanitaires affectés au service du contrôle dans une localité frontière déterminée, quelle que soit d'ailleurs son importance.

#### ARTICLE 3

Le service de contrôle sanitaire aux frontières est placé, dans chaque région frontière, sous l'autorité du médecin-chef de la région.

La direction effective du service dans chaque région est confiée, sous l'autorité du médecin-chef de région, au chef de service en fonctions dans le poste sanitaire le plus important de la région considérée.

#### ARTICLE 4

La direction du service de contrôle sanitaire aux frontières est assurée :

1° Soit par des médecins spécialistes

- 2° Soit par les médecins-chefs des services régionaux d'hygiène et d'épidémiologie et assumant, outre la direction du service de contrôle sanitaire aux frontières, leurs attributions normales ;
- 3° Soit par les directeurs des bureaux municipaux d'hygiène dans les villes siège d'un poste sanitaire aux frontières, où existe un bureau municipal d'hygiène.

#### ARTICLE 5

Les docteurs en médecine dits "médecins du contrôle sanitaire aux frontières" sont chargés, sous l'autorité des chefs de service, de toutes les opérations ayant un caractère médical (examen de malades suspects, visite médicale systématique des passagers, vaccinations préventives, etc.)

#### ARTICLE 6

Les chefs du service du contrôle sanitaire aux frontières adressent chaque mois, au médecin-chef de la région, un compte rendu de l'activité de leur service.

Ce compte rendu mentionne notamment les informations relatives à la situation épidémiologique de la circonscription et des pays étrangers qui se sont trouvés en relation avec elle, ainsi que les mesures prophylactiques appliquées aux provenances desdits pays.

Les chefs du service du contrôle sanitaire sont tenus d'aviser immédiatement le médecin-chef de la région de tout fait grave intéressant la situation sanitaire de leur circonscription ou des pays étrangers en relation avec elle.

Ils sont habilités, toutefois, à prendre de leur propre initiative, toutes les décisions nécessitées par une circonstance urgente, sous réserve d'en rendre compte sans délai.

De même, les notifications prescrites par les conventions internationales sont adressées directement par les chefs de service, et par voie télégraphique, au directeur de la santé publique et de la famille. Un double de cette notification est aussitôt transmis au médecin-chef de la région.

#### ARTICLE 7

Le médecin-chef de la région fait parvenir à la direction de la santé publique un rapport trimestriel sur l'activité des services de contrôle sanitaire aux frontières de sa région.

Il est tenu, d'autre part, d'aviser immédiatement le directeur de la santé publique et de la famille de tout fait grave intéressant la situation sanitaire de sa région ou des pays étrangers en relation avec elle.

En cas de circonstance urgente, il prend l'initiative des mesures qu'il juge nécessaires à la protection du territoire, sous réserve d'en référer sans délai au directeur de la santé publique et de la famille. En particulier, il informe directement de la situation les médecins-chefs des régions limitrophes.

Le médecin-chef de la région adresse, à titre de compte rendu, tous renseignements relatifs à la protection sanitaire des frontières terrestres, maritimes ou aériennes et à l'application des conventions internationales au chef de la région.

#### ARTICLE 8

En cas de circonstances menaçantes ou imprévues, le directeur de la santé publique et de la famille peut prendre d'urgence toute mesure qu'il juge indispensable pour garantir la santé publique, sauf à en référer immédiatement au Secrétaire Général du Protectorat.

#### ARTICLE 9

Lorsqu'une des maladies visées par le présent arrêté sévit dans un pays limitrophe et constitue une menace pour le territoire national, un arrêté du secrétaire général du protectorat, pris sur la proposition du directeur de la santé publique et de la famille, constate le danger épidémique et précise l'étendue de la zone frontalière à laquelle sont applicables les dispositions de police sanitaire, ainsi que la date à laquelle elles deviennent exécutoires.

Un arrêté, pris dans les mêmes formes, fixe la date à laquelle ces dispositions cessent d'être applicables.

#### ARTICLE 10

Lorsque le danger épidémique est constaté dans une zone déterminée, le passage de la frontière dans cette zone, pour les personnes et les marchandises provenant du pays infecté, n'est autorisé que par les localités frontalières pourvues d'un poste sanitaire et sous réserve que ces personnes ou marchandises soient soumises au contrôle de l'autorité sanitaire et aux mesures prescrites par elle.

#### ARTICLE 11

Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent arrêté.

#### ARTICLE 12

Le directeur de la santé publique et de la famille est chargé de l'exécution du présent arrêté. Il déterminera par arrêté la liste des "localités frontalières" et établira par règlement intérieur l'organisation des services de contrôle sanitaire aux frontières.

### III.3. DOMAINE PUBLIC MARITIME

#### 3.a. DAHIR DU 7 CHAABANE 1332 (1er JUILLET 1914) SUR LE DOMAINE PUBLIC (B.O. DU 10 JUILLET 1914).

Font partie du domaine public :

59

- a. Le rivage de la mer jusqu'à la limite des plus hautes marées, ainsi qu'une zone de 6 mètres mesurée à partir de cette limite ;
  - b. Les rades, ports, havres et leurs dépendances ;
  - c. Les phares, fanaux, balises et généralement tous les ouvrages destinés à l'éclairage et au balisage des côtes et leurs dépendances ;
  - d. (Modifié par le dahir 14 safar 1338 - 8 novembre 1919).  
Toutes les nappes d'eau, qu'elles soient superficielles ou souterraines; les cours d'eau et les sources de toute nature ;
  - e. Les lacs, étangs, lagunes, marais salants et marais de toute espèce. Sont considérées comme rentrant dans cette catégorie, les parcelles qui, sans être couvertes d'une façon permanente par les eaux, ne sont pas susceptibles en année ordinaire d'utilisation agricole (merjas, etc.);
  - f. Les puits artésiens jaillissants; les puits et abreuvoirs publics;
  - g. Les canaux de navigation, d'irrigation ou de dessèchement exécutés comme travaux publics ;
  - h. Les digues, barrages, aqueducs, canalisations et autres ouvrages exécutés comme travaux publics en vue de la défense des terres contre les eaux, de l'alimentation des centres urbains ou de l'utilisation des forces hydrauliques;
  - i. Les routes, rues, chemins et pistes, les chemins de fer ou tramways, les ponts et généralement les voies de communication de toute nature à l'usage du public ;
  - j. Les lignes télégraphiques et téléphoniques, les pylônes de la télégraphie sans fil;
  - k. Tous les ouvrages de défense et de fortification des places de guerre ou des postes militaires et leurs dépendances.
- Et, en général, toutes les parties du territoire et tous les ouvrages qui ne peuvent être possédés privativement comme étant à l'usage de tous.

#### ARTICLE 2

Sont maintenus les droits de propriété, d'usufruit ou d'usage légalement acquis sur le domaine public antérieurement à la publication du présent dahir.

Les propriétaires ou usagers qui, soit à la suite du présent dahir, soit à la suite d'un arrêté de délimitation dans le cas prévu à l'article 7, ont établi, devant l'administration ou les tribunaux compétents, l'existence de ces droits, ne peuvent être dépossédés que par la voie de l'expropriation.

#### ARTICLE 3

Toute propriété privée est soumise aux servitudes de passage, d'implantation d'appui et de circulation nécessaires pour l'établissement, l'entretien et l'exploitation des lignes télégraphiques et téléphoniques, des pylônes de la télégraphie sans fil et des conducteurs d'énergie électrique compris dans le domaine public.

#### ARTICLE 4

Le domaine public est inaliénable et imprescriptible.

#### ARTICLE 5

Toutefois, les portions du domaine public qui seraient reconnues sans utilité pour les besoins publics pourront être déclassées par arrêté du Premier Ministre rendu sur la proposition du directeur général des travaux publics et feront retour au domaine privé de l'Etat.

#### ARTICLE 6

En vertu d'une délégation permanente, le domaine public est administré par le directeur général des travaux publics ou par les agents de l'Etat désignés à cet effet par dahir.

Tout acte d'administration comportant occupation ou amodiation du domaine public devra être préalablement revêtu du contreseing du directeur général des services financiers.

#### ARTICLE 7

Les limites du domaine public seront déterminées, quand il y a lieu, par arrêté ministériel rendu après enquête publique sur la proposition du directeur général des travaux publics.

Pendant une durée de six mois à dater de la promulgation de l'arrêté de délimitation, sont recevables les revendications des tiers fondées sur l'existence de droits de propriété ou d'usage antérieurs au présent dahir et maintenus par l'article 2 ci-dessus. Pour chaque portion du domaine public délimitée, il est dressé un sommaire mentionnant exclusivement les droits de cette nature qui ont été admis par l'administration dans le délai ci-dessus mentionné et ceux qui, signalés en temps utile, ont été reconnus dans la suite par l'autorité judiciaire. Les déclarations des tiers fondées sur une fixation inexacte des limites du domaine public sont recevables dans le même délai.

(Modifié par le dahir du 14 safar 1338 - 8 novembre 1919).  
Toutefois, le directeur général des travaux publics peut, lorsqu'il le juge utile, prendre immédiatement possession des terrains visés à l'arrêté de délimitation, sous réserve des droits des tiers.

#### ARTICLE 8

Les contestations relatives au domaine public ressortissent exclusivement à la juridiction des tribunaux compétents.

### III.4. POLICE DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

4.a. DAHIR DU 25 REBIA II 1345 (2 NOVEMBRE 1926) SUR LA POLICE DU DOMAINE PUBLIC MARITIME. (B.O. DU 21 DÉCEMBRE 1926).

#### ARTICLE 1

Il est interdit, sous réserve de l'autorisation préalable délivrée dans les conditions prévues à Notre dahir du 24 safar 1337 (30 novembre 1918), relatif à l'occupation temporaire du domaine public ;

- 1° De faire des dépôts sur le domaine public maritime ;
- 2° De placer tout objet, d'établir tout ouvrage entravant la circulation et, d'une manière générale, d'anticiper sur les limites du domaine public maritime ;
- 3° De pratiquer sur ce domaine des excavations ou d'en extraire des matériaux.

#### ARTICLE 2

Les infractions aux dispositions de l'article ci-dessus seront punies d'une amende de 1 à 15 francs et d'un emprisonnement d'un à trois jours, ou de l'une de ces deux peines seulement, les dispositions de l'article 463 du Code pénal étant toujours applicables.

#### ARTICLE 3

Indépendamment des sanctions ci-dessus prévues, l'administration peut faire procéder, aux frais du contrevenant et après mise en demeure restée sans résultat à la remise des lieux en état. Ces frais sont recouvrés dans les formes prévues au titre deuxième de Notre dahir du 24 rebia II 1343 (22 novembre 1924) sur le recouvrement des créances de l'Etat.

#### ARTICLE 4

Sont spécialement chargés de constater les infractions aux dispositions du présent dahir les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs, ingénieurs adjoints, conducteurs des travaux publics, les officiers et maîtres de port, les gardiens de phare, les gardes maritimes, les gendarmes, les fonctionnaires des douanes et tous autres employés desdits services commissionnés pour la surveillance du domaine public et assermentés.

Ont également qualité pour constater les contraventions ci-dessus spécifiées, les commissaires et agents de police, les officiers et chefs de brigades de gendarmerie, et, d'une manière générale, tous officiers de police judiciaire.

Les procès-verbaux sont adressés, dans les dix jours de leur date, à la juridiction compétente, par l'agent verbalisateur.

4.b. DAHIR DU 12 JOUMADA I 1351 (14 SEPTEMBRE 1932) CONCERNANT LES MESURES DE POLICE APPLICABLES AUX NAVIRES ÉTRANGERS SÉJOURNANT OU CIRCULANT DANS LES EAUX TERRITORIALES DU ROYAUME DU MAROC. (B.O. DU 21 OCTOBRE 1932).

#### ARTICLE PREMIER

Indépendamment des prescriptions générales qui peuvent être édictées en ce qui concerne la circulation et le séjour des navires dans les eaux territoriales du Royaume du Maroc, les bateaux étrangers sont tenus de se conformer aux règles de police suivantes, quand ils circulent ou se trouvent mouillés à l'intérieur des limites de ces eaux.

#### ARTICLE 2

Ils doivent porter des marques (nom, numéros, lettres indicatrices, etc.) permettant de reconnaître extérieurement leur individualité. Ces marques ne peuvent être ni couvertes, ni effacées, ni altérées.

#### ARTICLE 3

Ils doivent être pourvus de pièces officielles délivrées par les autorités compétentes de leur pays, attestant leur nationalité, justifiant leurs marques extérieures et indiquant les noms de leurs propriétaires et de leur capitaine ou patron. Ces pièces doivent être exhibées à première réquisition des agents chargés de la police de la navigation et de la pêche maritimes.

#### ARTICLE 4

De nuit, ils sont obligés de porter les feux qui sont réglementaires à bord des bâtiments armés sous pavillon marocain.

#### ARTICLE 5

Il est interdit aux navires étrangers de toute catégorie et, particulièrement, aux bateaux de pêche, de gêner la navigation à l'entrée des ports et des rades, ainsi que les opérations des services publics et les opérations de pêche des navires marocains. En conséquence, ils sont tenus de déférer à l'injonction de se retirer qui peut leur être faite par les autorités marocaines.

#### ARTICLE 6

Les infractions au présent dahir sont constatées par les agents chargés de la police de la navigation et de la pêche maritimes ; elles sont punies d'une amende de 16 francs au moins et de 500 francs au plus, sans préjudice de la retenue du bateau. Les poursuites sont portées devant le tribunal de police correctionnelle dans le ressort duquel est situé le port où les contrevenants ont été

### III.5. LE PILOTAGE MARITIME

60

5.a. DAHIR DU 8 HIJA 1355 (20 FÉVRIER 1937) PORTANT RÉORGANISATION DU SERVICE DE PILOTAGE DU PORT DE CASABLANCA. (B.O. DU 26 FÉVRIER 1937).

#### TITRE PREMIER : OBLIGATION DU PILOTAGE

##### ARTICLE 1

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 et pour les mouvements effectués sur la rade et dans le port de Casablanca.

##### ARTICLE 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 ministériel 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.

##### ARTICLE 3

Le tarif de pilotage est établi d'après la jauge brute des navires. Sont affranchis de l'obligation de prendre le pilotage, les bateaux à voile d'une jauge brute inférieure à 80 tonneaux et les navires à propulsion d'une jauge brute inférieure à 100 tonneaux. Sont également affranchis de cette obligation, quel que soit leur tonnage, les bateaux de pêche et les remorqueurs immatriculés dans un port du Royaume du Maroc, 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.

##### ARTICLE 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 marocains ou étrangers, aux bâtiments subventionnés pour le service postal, aux navires affrétés par l'Etat 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.

##### ARTICLE 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.

##### ARTICLE 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 compétents en matière commerciale.

##### ARTICLE 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, sont à la charge du navire.

##### ARTICLE 8

Les courtiers et les consignataires des 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.

##### ARTICLE 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 compétents.

## TITRE II DES PILOTES

### ARTICLE 10

(Modifié par le dahir du 27 safar 1377 - 23 septembre 1957).

Le personnel du pilotage est composé d'un pilote-major, de pilotes et de pilotes stagiaires.

Le pilote-major est nommé par le sous-secrétaire d'Etat au commerce et à l'industrie, ou par l'autorité déléguée par ce dernier à cet effet, sur proposition du directeur du port, et après avis de l'association professionnelle des pilotes.

Il est choisi parmi les pilotes les plus anciens en service actif à la station.

Les pilotes et les pilotes stagiaires sont nommés par le sous-secrétaire d'Etat au commerce et à l'industrie, ou par l'autorité déléguée par ce dernier à cet effet.

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

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

### ARTICLE 11

(Modifié par le dahir du 14 jourmada II 1368 - 13 avril 1949).

Les candidats aux fonctions de pilote stagiaire doivent être âgés de vingt-six ans au moins et de trente-cinq ans au plus.

Toutefois, dans le but de faciliter le recrutement des pilotes, le commissaire résident général peut, après avis de l'assemblée commerciale instituée par l'article 19 ci-après du présent dahir, décider de reculer temporairement la limite d'âge d'accès au concours pour l'emploi de pilote stagiaire du port de Casablanca.

Les candidats doivent, en outre, réunir six ans de navigation dans le personnel du pont de la marine de l'Etat 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 ministériel prévu à l'article 10.

### ARTICLE 12

A partir de l'âge de cinquante 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.

### ARTICLE 13

(Modifié par le dahir du 27 safar 1377 - 23 septembre 1957).

La limite d'âge du pilote-major est fixée à cinquante-huit ans et celle des pilotes à cinquante-cinq ans. Toutefois, pour les pilotes qui en feront la demande au moment où ils atteindront leur cinquante-cinquième année, et à condition qu'ils soient reconnus aptes à continuer d'exercer leur emploi; cette limite d'âge pourra être reculée d'une année par enfant à charge, sans que la prolongation d'activité puisse être supérieure à trois 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.

### ARTICLE 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.

61

### ARTICLE 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.

### ARTICLE 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.

### ARTICLE 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.

### ARTICLE 18

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

## TITRE III ORGANISATION DE LA STATION

### ARTICLE 19

(Modifié par le dahir n° 1-58-347 du 20 chaoual 1378 - 29 avril 1959).

L'organisation administrative de la station de pilotage, ainsi que les tarifs pour la détermination des parts des pilotes sont fixés par décret rendu après consultation d'une assemblée commerciale composée ainsi qu'il suit :

Le gouverneur de la ville de Casablanca ou son délégué, président;

Le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes;

Le directeur du port ou son délégué;

Un représentant des chambres de commerce et d'industrie;

Deux armateurs choisis par le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes, sur une liste de quatre personnes présentée par le comité central des armateurs marocains;

Deux agents maritimes choisis par le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes, sur une liste de quatre personnes présentée par le groupement professionnel desdits agents;

Le chef d'exploitation du port ou son délégué;

Le pilote-major et un pilote de la station.

### ARTICLE 20

(Modifié par le dahir du 27 safar 1377 - 23 septembre 1957).

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 pilote-major, qui relève du chef d'exploitation du port en ce qui concerne les mouvements des navires et l'application des règlements du port et des consignations particulières.

Un pilote suppléant, choisi et désigné pour un an dans les mêmes conditions que le pilote-major, remplace ce dernier dans ses fonctions, en cas d'absence ou d'indisponibilité temporaire.

### ARTICLE 21

(Modifié par le dahir du 27 safar 1377 - 23 septembre 1957).

Le pilote-major, les pilotes et les 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 ministériel visé à l'article 19 ci-dessus déterminera les conditions de partage des salaires entre les pilotes.

### ARTICLE 22

(Modifié par le dahir du 27 safar 1377 - 23 septembre 1957).

Des pensions et secours sont versés au pilote-major, aux pilotes et aux pilotes stagiaires ainsi qu'à leurs veuves 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.

(Modifié par le dahir du 5 chaoual 1358 - 28 novembre 1939).

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. Toutefois, il sera distrait de ces sommes le montant des retenues effectuées, du 1er janvier 1935 au 28 février 1937, sur les émoluments des pilotes.

1935) fixant la constitution et le fonctionnement de la caisse de pensions de service de pilotage du port de Casablanca. La somme correspondant à ces retenues sera remboursée aux pilotes, au prorata de la retenue subie par chacun d'eux.

#### ARTICLE 23

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

#### ARTICLE 24

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

#### 5.b. DAHIR DU 20 REBIA I 1356 (31 MAI 1937) SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE DES PILOTES DE LA STATION DE PILOTAGE DU PORT DE CASABLANCA. (B.O. DU 2 JUILLET 1937).

#### ARTICLE PREMIER

Dans le cas où la responsabilité des pilotes ou pilotes stagiaires de la station de pilotage de Casablanca sera mise en cause par suite de fautes commises dans l'exercice de leurs fonctions, les intéressés pourront s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon d'un cautionnement qui devra être constitué dans des conditions qui seront fixées par arrêté ministériel.

#### ARTICLE 2

Les dispositions ci-dessus ne s'appliqueront pas, toutefois, lorsque la faute commise par le pilote constituera le délit prévu à l'alinéa 1° de l'article 20 de l'annexe II du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) formant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

#### ARTICLE 3

Le cautionnement prévu à l'article premier sera affecté :  
Par premier privilège, à la garantie des condamnations qui pourraient être prononcées contre le pilote ou pilote stagiaire, pour fautes commises dans l'exercice de ses fonctions ;  
Par second privilège, au remboursement des fonds qui auraient été prêtés pour la constitution totale ou partielle de ce cautionnement.

#### ARTICLE 4

Les fonds constitués en cautionnement ne pourront, pendant la durée des fonctions du pilote, être saisis pour des créances autres que celles en faveur desquelles l'article précédent institue un privilège.

#### ARTICLE 5

Les modalités d'application du présent dahir seront fixées par un arrêté ministériel, qui déterminera, notamment, le montant du cautionnement qui devront verser les pilotes et pilotes stagiaires de la station de pilotage de Casablanca.

#### 5.c. ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 8 HIJA 1355 (20 FÉVRIER 1937) CONCERNANT LE FONCTIONNEMENT DU SERVICE DE PILOTAGE DU PORT DE CASABLANCA. (B.O. DU 26 FÉVRIER 1937).

#### 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 8 hija 1355 (20 février 1937).

#### ARTICLE 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.

#### ARTICLE 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.

#### ARTICLE 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.

#### ARTICLE 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 commun

- 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.

#### ARTICLE 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.

#### ARTICLE 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.

#### ARTICLE 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 1335), 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.

#### ARTICLE 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.

#### ARTICLE 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 8 hija 1355 (20 février 1937).

#### CHAPITRE II DES PILOTES

#### ARTICLE 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 8 hija 1355 (20 février 1937), concourent au service actif du pilotage dans les mêmes conditions que les pilotes.

#### ARTICLE 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.

#### ARTICLE 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.

#### ARTICLE 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



bonne marche ; ils assurent les relations avec l'extérieur et visent les factures de pilotage.

#### ARTICLE 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.

#### ARTICLE 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.

#### ARTICLE 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.

#### ARTICLE 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

#### ARTICLE 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 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.

#### ARTICLE 20

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

##### a. Navires de guerre

Entrée 27 fr. 50 pour un déplacement égal ou inférieur à 1.000 tonnes ; ou 55 francs pour un déplacement de 1.001 à 3.000 tonnes ;

Sortie 82 fr. 50 pour un déplacement de 3.001 à 5.000 tonnes ; 110 francs pour un déplacement supérieur à 5.000 tonnes.

Changement 22 francs, si le déplacement est inférieur ou égal à 1.000 tonnes ;

de mouillage 44 francs, si le déplacement est supérieur à 1.000 tonnes.

Mise à quai et amarrage 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.

#### ARTICLE 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 ;

63

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

#### ARTICLE 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.

#### ARTICLE 23

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

#### ARTICLE 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 1ère classe.

#### ARTICLE 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.

#### ARTICLE 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.

#### ARTICLE 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 1/5e 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

#### ARTICLE 28

Le matériel de la station existant au moment de la mise en vigueur du dahir du 8 hija 1355 (20 février 1937) 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.

#### ARTICLE 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.

**ARTICLE 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.

**ARTICLE 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 ; et le taux de ce pourcentage sera fixé chaque année par les intéressés. 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.

**ARTICLE 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.

**ARTICLE 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.

**ARTICLE 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**

**ARTICLE 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.

**ARTICLE 36**

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

**ARTICLE 37**

Les dispositions du présent arrêté entreront en vigueur en même temps que celles du dahir du 8 hja 1355 (20 février 1937) portant réorganisation du service de pilotage du port de Casablanca. Toutes dispositions contraires et, notamment, l'arrêté viziriel du 7 ramadan 1341 (24 avril 1923) et les arrêtés qui ont modifié cet arrêté, sont abrogés.

**N.B. : Cet arrêté a été modifié à plusieurs reprises et dont voici les principales dates :**

- Arrêté du 25 avril 1944 (B.O. du 5 mai 1944);
- Arrêté du 28 décembre 1945 (B.O. du 11 janvier 1946);
- Arrêté du 7 août 1946 (B.O. du 13 septembre 1946);
- Arrêté du 14 décembre 1946 (B.O. du 20 décembre 1946);
- Arrêté du 31 juillet 1948 (B.O. du 27 août 1948);
- Arrêté du 21 août 1951 (B.O. du 14 septembre 1951);
- Décret du 25 septembre 1957 (B.O. du 6 décembre 1957);
- Décret du 22 mai 1959 (B.O. du 5 juin 1959);
- Décret du 4 avril 1962 (B.O. du 13 avril 1962);
- Décret du 6 mai 1968 (B.O. du 15 mai 1968).

**5.d. ARRÊTÉ VIZIRIEL DU 20 REBIA I 1356 (31 MAI 1937) RELATIF AU CAUTIONNEMENT DES PILOTES DE LA STATION DE PILOTAGE**

**ARTICLE PREMIER**

Tout pilote ou pilote stagiaire de la station de pilotage du port de Casablanca qui entre en fonctions doit constituer, dans les six mois qui suivent la date de sa nomination, un cautionnement dont le montant est fixé à dix mille francs.

Pour les pilotes et pilotes stagiaires en fonctions au moment de la publication du présent arrêté au Bulletin officiel, le cautionnement devra être constitué dans les trois mois qui suivront cette publication.

Il devra être justifié de la constitution dudit cautionnement dans les délais sus indiqués, par la remise au chef du service de la marine marchande d'une pièce constatant soit le versement des fonds, soit la remise des titres, soit la garantie donnée par une caisse agréée dans les conditions indiquées à l'article 3 ci-après.

**ARTICLE 2**

Ce cautionnement sera constitué dans les conditions prévues aux articles 3, 4 et 5 du dahir du 26 rebia I 1335 (20 Janvier 1917) concernant les cautionnements définitifs des soumissionnaires et adjudicataires de marchés de travaux et fournitures pour le compte de l'Etat et des municipalités ; l'évaluation des rentes et autres valeurs mobilières affectées au cautionnement sera faite d'après les cours moyens pratiqués en bourse, la veille du jour où le dépôt des titres aura été effectué.

**ARTICLE 3**

Ce cautionnement pourra, en outre, être constitué par une garantie donnée, au lieu et place du pilote, par une caisse agréée par l'Etat.

Pour obtenir cet agrément, la caisse intéressée devra adresser au directeur général des travaux publics, une demande indiquant le ou les noms des pilotes pour lesquels elle doit se porter garante, ainsi que la nature et la valeur de la garantie offerte. Il pourra être exigé de ladite caisse toutes justifications nécessaires sur la valeur de la garantie qui pourra, comme le cautionnement, être constituée en numéraire ou en titres dans les conditions prévues à l'article précédent.

Le montant du versement ou du dépôt pourra être réduit au dixième du ou des cautionnements à constituer, par décision motivée du directeur général des travaux publics, prise après avis du directeur général des finances, la caisse agréée restant toujours responsable pour la totalité des cautionnements garantis.

**ARTICLE 4**

Le pilote qui cesse ses fonctions ne peut réclamer la restitution de son cautionnement que trois mois après la date de la décision qui a autorisé cette cessation.

La date de la cessation de fonctions d'un pilote sera affichée au siège du quartier maritime et à la capitainerie du port de Casablanca, et la déclaration en sera faite au greffe du tribunal de première instance de Casablanca, par l'un des chefs pilotes ; elle sera affichée pendant trois mois au siège de ce tribunal.

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

Le trésorier général du Protectorat 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 à l'alinéa précédent et d'une autorisation du directeur général des travaux publics, ou de son délégué.

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

**ARTICLE 5**

Le privilège de premier rang des créanciers, prévu à l'article 3 du dahir susvisé du 20 rebia I 1356 (31 mai 1937), s'exercera par la voie de l'opposition motivée ou de la saisie-arrêt faite soit au greffe du tribunal de première instance de Casablanca, soit directement à la caisse où le cautionnement a été déposé, soit au siège de la caisse agréée qui a fourni la garantie.

Le privilège de second rang du bailleur de fonds, prévu également à l'article 3 du même dahir, sera constaté par la déclaration faite par ledit bailleur, entre les mains du trésorier général ou du comptable qui le représente au moment de la remise des fonds ; cette déclaration indiquera le nom du pilote, le montant de la somme versée par 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.

**III.6. COURTAGÉ MARITIME**

**6.a. DAHIR DU 10 KAADA 1372 (22 JUILLET 1953) RELATIF AU COURTAGÉ MARITIME.**

**TITRE PREMIER DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

**ARTICLE 1**

Sont abrogés à compter de la publication du présent dahir :  
Le dahir du 10 ramadan 1342 (15 avril 1924) relatif au courtage maritime ;  
L'arrêté viziriel du 14 ramadan 1342 (19 avril 1924) relatif au cautionnement des courtiers maritimes ;

Les articles 17, 26 et 28 du dahir du 29 rabia II 1338 (21 janvier 1920) relatif à la création de bourses de commerce et instituant des courtiers auprès des bourses ;  
L'article 5 du dahir du 10 ramadan 1342 (15 avril 1924) relatif au courtage des marchandises.

#### ARTICLE 2

Toute personne peut pratiquer le courtage d'affrètement et la conduite des navires qui comprend l'exécution des obligations et formalités à remplir auprès des tribunaux, de la douane, des officiers du port et autres administrations publiques, tant à l'arrivée qu'à la sortie du port.

#### ARTICLE 3

Les courtiers maritimes ne peuvent se rendre acquéreurs, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'un tiers, des navires ou de leurs accessoires, dont la vente ou l'estimation leur a été confiée.

#### ARTICLE 4

Il est interdit aux courtiers d'effectuer des opérations de courtage pour des affaires où ils ont des intérêts personnels sans en prévenir les parties auxquelles ils servent ou ont servi d'intermédiaires.

#### ARTICLE 5

Les droits maxima que les courtiers peuvent percevoir sur les opérations de conduite des navires peuvent être fixés, pour chaque port, par arrêté du directeur du commerce et de la marine marchande, après avis des chambres de commerce et d'industrie ou des chambres mixtes intéressées.

#### ARTICLE 6

Les courtiers sont tenus de prêter leurs services aux personnes qui leur en font la demande.

#### ARTICLE 7

Les courtiers ne répondent pas des suites des marchés conclus par leur entremise, à moins qu'il n'y ait de leur part faute ou dol ou qu'ils ne se soient portés garants de l'exécution des marchés.

#### ARTICLE 8

Chaque courtier est tenu d'avoir un répertoire coté et paraphé par le président du tribunal de première instance.

Il y consigne jour par jour et par ordre de dates, sans ratures, interlignes, transpositions ni abréviations, toutes les conditions des ventes, achats, négociations et, en général, de toutes les opérations faites par son intervention.

Il doit, en outre, être muni d'un carnet à souche coté et paraphé par le président du tribunal de première instance. Ce carnet est destiné à donner quittance des sommes perçues comme prix de courtage d'affrètement ou en rémunération de l'assistance prêtée au capitaine pour la conduite des navires.

### TITRE II : DES COURTIER MARITIMES

#### ARTICLE 9

Les courtiers maritimes peuvent, sur leur demande, être inscrits sur une liste dressée, à la diligence du ministère public, et en assemblée générale, par le tribunal de première instance dans le ressort duquel se trouve le port où ils exercent ou veulent exercer leur activité.

Toute demande d'inscription est soumise, pour avis, à la chambre de commerce et d'industrie ou à la chambre mixte intéressée.

Nul ne peut être inscrit sur la liste :

1° S'il n'est âgé de vingt-cinq ans révolus et n'a établi son domicile depuis un an au moins dans le port où il exerce ou veut exercer son activité ;

2° S'il ne justifie :

a. De sa moralité par un extrait de son casier judiciaire datant de moins de trois mois ou par toute autre pièce équivalente ;

b. De l'acquiescement d'un droit d'inscription à payer en une fois au Trésor et dont le montant sera fixé par arrêté ministériel.

Ne peuvent être inscrits sur la liste : les faillis non réhabilités, les individus en état de liquidation judiciaire, les courtiers destitués ou radiés.

La liste des courtiers est notifiée au directeur du commerce et de la marine marchande qui en assure la publication au Bulletin Officiel. Copie de cette liste est affichée dans les bureaux de douane et des services de la marine marchande et des ports marocains.

#### ARTICLE 10

Tout courtier maritime inscrit est tenu de prêter, devant le tribunal de première instance, dans la quinzaine de son inscription, le serment de remplir avec honneur et probité les devoirs de sa profession.

Les courtiers maritimes sont soumis, en tout ce qui se rapporte à la discipline de leur profession, à la juridiction d'une chambre syndicale établie et fonctionnant dans les mêmes conditions que celle instituée par l'article 4 du dahir du 10 ramadan 1342 (15 avril 1924) relatif au courtage des marchandises.

#### ARTICLE 11

Les courtiers maritimes inscrits, réunis s'il y a lieu à un certain nombre de courtiers maritimes non inscrits, constatent périodiquement, en commun, le cours du fret ou nolis.

#### ARTICLE 12

Les courtiers maritimes inscrits ne peuvent se faire remplacer que par un de leurs confrères.

65

### TITRE III : SANCTIONS ET DISPOSITIONS TRANSITOIRES

#### ARTICLE 13

Les infractions aux dispositions du présent dahir ainsi qu'aux arrêtés pris pour son application sont punies d'une amende de 5.000 à 150.000 francs. Le tribunal peut, en outre, prononcer la radiation de la liste des courtiers inscrits et l'interdiction d'exercer la profession.

#### ARTICLES 14 et 15 Dispositions transitoires

#### ARTICLE 16

Les modifications apportées par le présent dahir au statut des courtiers maritimes n'ouvriront en aucun cas droit à indemnité.

### III.7. L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

#### 7.a. DAHIR N° 1-61-129 DU 25 REBIA II 1382 (25 SEPTEMBRE 1962) PORTANT ORGANISATION DES TRANSPORTS MARITIMES.

#### ARTICLE 1

Les importations et les exportations par la voie maritime de certaines marchandises doivent être partiellement assurées par des navires marocains ou par des navires affrétés conformément aux dispositions des articles 3 et 4 ci-après :

Un décret désignera, en conséquence, les marchandises soumises à cette obligation et déterminera le pourcentage suivant lequel leur transport sous le pavillon marocain ou sous celui du navire affrété devra être effectué.

Toutefois, les services et établissements publics, les sociétés d'économie mixte, les entreprises concessionnaires ou subventionnées sont tenus de réserver, en totalité, aux navires visés au premier alinéa du présent article, les transports des cargaisons qu'ils expédient ou qui leur sont destinées.

#### ARTICLE 2

Le Ministre chargé de la Marine Marchande ou l'autorité par lui déléguée à cet effet peut accorder des dérogations aux obligations mentionnées à l'article premier du présent dahir, soit en cas de nécessité urgente, soit lorsque aucun des navires visés au premier alinéa de l'article premier ne peut effectuer le transport.

#### ARTICLE 3

Les opérations d'affrètement des navires étrangers de tout tonnage sont soumises à une autorisation préalable.

Les autorisations d'affrètement sont délivrées par le Ministre chargé de la marine marchande, après avis du Ministre des Finances, ou par les autorités déléguées par eux à cet effet.

#### ARTICLE 4

Seuls les armateurs marocains, les sociétés d'affrètement marocaines, ou les intermédiaires agréés installés au Maroc, agissant pour le compte de ces armateurs, sont autorisés dans le cadre de l'article 3 précité à conclure des affrètements de navires étrangers.

#### ARTICLE 5

Les infractions au présent dahir peuvent faire l'objet des sanctions suivantes :

1° Amende administrative dont le montant ne pourra être inférieur à 10.000 dirhams ni supérieur à 1 million de dirhams ;

2° Suppression pour une durée maximum de six mois de la possibilité, pour le délinquant, de se voir délivrer une licence d'exportation ou une licence d'importation.

#### ARTICLE 6

Les sanctions administratives prévues à l'article précédent sont prises par le Ministre chargé de la Marine Marchande, après avis d'une commission technique, composée ainsi qu'il suit :

Le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes, Président ;

Un représentant de l'administration des douanes et impôts indirects, désigné par le Ministre des Finances ;

Un représentant de l'Office des Changes, désigné par le Ministre des Finances ;

Un Représentant du Ministre de la Justice.

#### ARTICLE 7

Les infractions aux dispositions du présent dahir sont constatées par les agents assermentés de l'administration des douanes et impôts indirects.

Ces agents dressent des procès verbaux dont ils transmettent directement et sans délai l'original au Ministre chargé de la Marine Marchande. Ces procès verbaux sont dispensés des formalités et droits de timbre et d'enregistrement.

#### ARTICLE 8

Le produit des amendes administratives visées à l'article 5 du présent

## ARTICLE 9

Les mesures nécessaires à l'application du présent dahir seront prises par le président du conseil ou l'autorité déléguée par lui à cet effet.

## 7.b. DÉCRET N° 2-61-264 DU 24 JOURNADA I 1382 (24 OCTOBRE 1962) RELATIF À L'ORGANISATION DES TRANSPORTS MARITIMES.

### ARTICLE 1

Sont soumis à l'obligation qui résulte des dispositions du premier alinéa de l'article premier du dahir susvisé du 25 Rebia II 1382 (25 Septembre 1962) les transports de : sucres, agrumes et primeurs, céréales, phosphates et pondéreux, bois, piquets et poteaux, lièges, thé, conserves alimentaires, poissons, farine de poisson, crin végétal et alfa, vin en vrac, lait et beurre.

### ARTICLE 2

Sauf dérogation prévue à l'article 2 du dahir précité du 25 Rebia II 1382 (25 Septembre 1962) ces transports devront être effectués sous pavillon marocain dans la proportion de 40 % à l'importation et de 30 % à l'exportation.

### ARTICLE 3

Le Ministre chargé de la Marine Marchande est chargé de l'exécution du présent décret.

## IV. REGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL DE LA MARINE MARCHANDE

## ANNEXE II DU DAHIR DU 28 JOURNADA II 1337 (31 MARS 1919) PORTANT CODE DISCIPLINAIRE ET PÉNAL DE LA MARINE MARCHANDE.(B.O. DU 26 MAI 1919).

### TITRE PREMIER : DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

#### ARTICLE 1

Les fautes de discipline, les délits et les crimes énoncés dans le présent texte seront jugés et punis conformément aux dispositions qu'il renferme.

Seront au contraire jugés et punis conformément aux lois ordinaires, les contraventions, délits ou crimes de droit commun commis à bord des bâtiments immatriculés au Maroc.

#### ARTICLE 2

Les dispositions du présent texte sont applicables à tous les navires et bateaux de mer immatriculés au Maroc chérifien, appartenant à des particuliers ou à des administrations publiques et affectés à la navigation ou à la pêche.

#### ARTICLE 3

Les personnes embarquées à bord de ces bâtiments, qu'elles soient employées, passagères ou reçues à titre quelconque, sont soumises dès leur embarquement aux règles d'ordre, de service, de discipline et de police établies pour l'équipage et sont passibles des peines déterminées ci-dessous pour les fautes de discipline, les délits et les crimes.

#### ARTICLE 4

Pour l'application des dispositions contenues dans le présent texte :  
L'expression de "capitaine" désigne exclusivement le capitaine, maître ou patron, ou à défaut, celui qui, en fait, exerce régulièrement le commandement du navire;

L'expression "d'officier" désigne le second, les lieutenants, le chef mécanicien, les mécaniciens chefs de quart et, en outre, toutes personnes portées comme telles sur le rôle d'équipage ;

L'expression de "maître" désigne les maîtres d'équipages, les premiers chauffeurs et, en outre, toutes personnes portées comme maîtres ou chefs de service sur le rôle d'équipage ;

L'expression "hommes d'équipage" s'applique aux autres personnes des deux sexes inscrites sur le rôle soit pour le service du pont ou de la machine, soit pour le service général.

Toutes les personnes qui, sans appartenir aux catégories ci-dessus, se trouvent en fait et par une cause quelconque à bord du navire au moment de la perpétration de l'acte à elles imputé, sont assimilées aux passagers ;

L'expression de "personnes embarquées" désigne l'ensemble des personnes énumérées ci-dessus ;

L'expression de "bord" s'entend du navire, de ses embarcations et de ses moyens de communication fixes avec la terre.

#### ARTICLE 5

Le capitaine a sur toutes les personnes se trouvant à bord l'autorité que comportent la sûreté du navire, des personnes embarquées et de la cargaison, l'entretien du navire et la conservation du matériel, enfin le succès de l'expédition.

Il peut employer à ces fins tous moyens de coercition nécessaires et requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte.

Les mesures prises, ainsi que les circonstances qui les ont motivées, doivent être mentionnées au livre de discipline institué à l'article 7 ci-après.

Ces mesures ne sont prolongées qu'autant que la nécessité l'exige et mention doit en être faite chaque jour au livre de discipline.

## ARTICLE 6

En cas de mutinerie ou de révolte, la résistance du capitaine et des personnes qui lui restent fidèles est considérée comme un acte de légitime défense.

## ARTICLE 7

Un livre spécial dit "livre de discipline" coté et paraphé par l'autorité chargée de la police de la navigation, est remis au capitaine au moment de l'armement administratif du navire. Ce livre est restitué à la même autorité, au port où le navire est désarmé administrativement.

Il est fait mention au livre de discipline des fautes commises, des mesures ordonnées ou des punitions infligées, ainsi que des observations présentées par les intéressés.

La tenue du livre de discipline n'est pas obligatoire pour les bateaux armés au bornage et à la pêche.

## TITRE II DES FAUTES DE DISCIPLINE

### CHAPITRE PREMIER : DES AUTORITES QUALIFIEES POUR CONNAITRE DES FAUTES DE DISCIPLINE

#### ARTICLE 8

Le droit de connaître des fautes de discipline est attribué, sans appel ni autre recours, aux autorités suivantes :

1° Capitaine des navires ;

2° (Modifié par le dahir du 19 hija 1357 - 9 février 1939).

Autorités chargées au Maroc de la police de la navigation maritime, particulièrement, agents faisant fonctions de chef de quartier maritime ;

3° Consuls à l'étranger ;

4° Commandants des bâtiments de l'Etat ;

5° Administrateurs de l'inscription maritime ;

#### ARTICLE 9

Spécialement, ce droit appartient :

1° Au capitaine seul, en mer et dans les lieux où il ne se trouve aucune des autorités mentionnées à l'article précédent, sauf à rendre compte au premier port où le bâtiment aborde, soit à l'autorité chargée, au Maroc de la police de la navigation, soit au consul, soit au commandant du bâtiment de l'Etat, soit au fonctionnaire de l'inscription maritime ;

2° Au commandant du bâtiment de l'Etat, quant le navire se trouve sur une rade ou dans un port où il n'existe pas d'autorité maritime, de consul, dans le cas contraire, c'est l'autorité maritime ou le Consul qui prononce la punition. Cependant, en cas d'urgence, le capitaine peut punir, sauf à en rendre compte aussitôt à l'autorité qualifiée pour prononcer la peine.

#### ARTICLE 10

En cas de conflit sur la compétence en matière de discipline... l'autorité saisie du conflit renverra l'affaire devant l'autorité qui doit en connaître. Il n'y aura point de recours contre la décision qui aura statué sur le conflit.

#### ARTICLE 11

En dehors des cas où il doit connaître seul ou d'urgence des fautes de discipline, le capitaine adressera à l'autorité compétente, avec le relevé utile du livre de discipline, les pièces à l'appui et l'information par lui faite, s'il y a lieu.

#### ARTICLE 12

La prescription pour la poursuite des fautes de discipline sera d'une année à compter du désarmement du navire. L'exécution de la peine sera prescrite dans un délai de deux ans à compter du même jour.

### CHAPITRE II : DES FAUTES DE DISCIPLINE ET DE LEUR PUNITION

#### ARTICLE 13

Sont considérées comme fautes de discipline :

- 1° La désobéissance simple, la négligence à prendre son poste ou à s'acquitter d'un travail relatif au service du bord, le manque au quart ou le défaut de vigilance à la barre, en vigie ou au bossoir ;
- 2° L'ivresse sans désordre, les querelles et disputes entre hommes d'équipage ou passage ou, le manque de respect ;
- 3° L'absence du bord sans permission quand elle n'excède pas trois jours, le séjour illégal à terre, les infractions aux consignes du bord relatives à l'allumage des feux, à l'usage des embarcations, etc.

#### ARTICLE 14

(Abrogé par le dahir du 19 hija 13579 - février 1939).

#### ARTICLE 15

Les peines applicables aux fautes de discipline sont :

- 1° Pour l'équipage, et dans l'ordre décroissant de sévérité : la prison à terre, pendant quatre jours au plus effectuée dans des locaux disciplinaires séparés de ceux des condamnés de droit commun ; la boucle ou le cachot à bord pendant deux jours au plus à

- solde ou de la part mensuelle de l'homme puni; la consigne à bord, pendant quatre jours au plus.
  - 2° Pour les passagers ; l'exclusion des tables du bord et la consigne à la chambre, pour les passagers de cabine ; pour les passagers de pont ou d'entrepont, la consigne au cachot ou la privation de monter sur le pont pendant plus de deux heures par jour ;
  - 3° Pour les officiers :
    - a . Les arrêts forcés dans la chambre ;
    - b . Les retenues de solde, ne pouvant dépasser le quart de la solde mensuelle ;
    - c . Les arrêts simples, avec continuation du service.
- (Dernier alinéa abrogé par le dahir du 19 hija 1357 - 9 février 1939).

**ARTICLE 15 bis**  
 (Ajouté par le dahir du 19 hija 1357 - 9 février 1939).  
 Le Commissaire résident général peut, en outre sur la proposition de l'autorité compétente, prononcer, à titre de mesure disciplinaire, contre les officiers, maîtres, patrons et capitaines qui se sont rendus coupables d'un manquement d'une certaine gravité dans l'exercice de leurs fonctions, le retrait de la faculté de commander ou d'exercer les fonctions d'officier à bord des navires armés sous pavillon chérifien, pour une durée ne pouvant excéder une année. Le retrait définitif doit être prononcé par jugement et seulement lorsqu'il est prévu pour le cas de délits ou de crimes.

**TITRE III : DES DELITS MARITIMES**

**CHAPITRE PREMIER : DE LA JURIDICTION EN MATIERE DE DELITS MARITIMES**

**ARTICLE 16**  
 La connaissance des délits maritimes appartient aux juridictions françaises de droit commun instituées dans la zone française de Notre Empire.

**ARTICLE 17**  
 Aussitôt que l'acte incriminé aura été porté à la connaissance du capitaine ou des autorités désignées et suivant l'ordre fixé dans les articles 8 et 9 ci-dessus, le capitaine ou l'autorité compétente procédera sans délai à toutes les mesures utiles de constatation et d'information et adressera la plainte, avec pièces à l'appui, au parquet de la juridiction française qui doit en connaître.

**ARTICLE 18**  
 Les délais et formalités de procédure, les délais de prescription, les voies de recours applicables aux délits et aux crimes maritimes seront ceux prévus pour la poursuite des infractions pénales de droit commun devant les juridictions françaises du Maroc.  
 Les délais de prescription commenceront à courir à compter du jour du désarmement administratif du navire.  
 Il en sera de même pour l'action civile.

**CHAPITRE II : DES DELITS MARITIMES ET DE LEUR PUNITION**

**ARTICLE 19**  
 Seront punis d'un emprisonnement de six jours à deux ans et d'une amende de 16 à 300 francs, ou l'une de ces deux peines seulement, les délits suivants :

- 1° La désobéissance réitérée avec menace, les fautes de discipline répétées ;
- 2° La dégradation et l'usage sans autorisation des objets du bord ;
- 3° Les rixes et voies de fait entre les hommes d'équipage, l'ivresse avec désordre ;
- 4° Le vol, quand il n'y a pas eu effraction, pour les hommes de l'équipage ;
- 5° Les voies de fait sur un supérieur ;
- 6° La rébellion non armée d'une partie de l'équipage n'excédant pas le tiers ;
- 7° L'abandon du bord pendant plus de trois jours, le refus formel de rester à son poste quand l'ordre en est donné directement et personnellement.

**ARTICLE 20**  
 Seront punis d'un emprisonnement de six jours à cinq ans et d'une amende de 16 à 5.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, les délits suivants :

- 1° L'échouement, la perte, la destruction ou le détournement du navire, causé volontairement et dans une intention délictueuse, lorsque ce délit n'a causé aucune perte d'existence ;
- 2° Le jet à la mer ou la destruction sans nécessité de tout ou partie du chargement, des vivres ou des effets du bord ;
- 3° La vente du navire, hors le cas d'innavigabilité, l'emprunt sans nécessité, le déchargement du navire, hors le cas de péril imminent, l'abandon du navire, hors le cas de nécessité absolue ;
- 4° Le vol commis à bord de tous les navires par les capitaines, officiers, subrécargues et passagers; les vols commis par les officiers marinières, marins novices ou mousses, quand le vol excède 20 francs ou a été commis avec des fausses clefs ou avec effraction ;
- 5° L'altération volontaire des vivres, boissons ou autres objets de consommation au moyen de substances nocives ;

6° Le refus par le capitaine d'un navire de prêter assistance en mer à tout navire en danger, lorsque cette assistance ne met pas son propre navire en péril.

**ARTICLE 21**  
 Est puni de six jours à six mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 à 500 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine, chef de quart, homme de barre ou pilote qui sera coupable d'une infraction, soit aux règles sur les feux à allumer la nuit, soit aux règles sur les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment.

**ARTICLE 21 bis :**  
 (Ajouté par le dahir du 8 ramadan 1356 - 12 novembre 1937).  
 Tout capitaine, officier ou maître, qui abuse de son autorité ou qui ordonne, autorise ou tolère un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée, est puni d'une amende de 50 à 500 francs et d'un emprisonnement de six jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Est puni de la même peine tout capitaine, officier ou maître coupable d'outrage caractérisé par parole, geste ou menace envers les hommes de l'équipage.  
 Tout capitaine, officier ou maître qui, sans motif légitime, a usé ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, est puni conformément aux dispositions des articles 186 et 198 du Code pénal.  
 Dans les cas prévus aux deux alinéas précédents, la peine peut être doublée s'il s'agit d'un novice ou d'un mousse.

**ARTICLE 21 ter**  
 (Ajouté par le dahir du 8 ramadan 1356 - 12 novembre 1937).  
 Est puni, pour chacune des infractions visées ci-après, d'une amende de 50 à 500 francs, tout capitaine qui refuse ou néglige, sans motif légitime :

- 1° De faire les constatations requises en cas de crime ou délit commis à bord ;
- 2° De tenir régulièrement le livre de discipline ;

**ARTICLE 21 Quater**  
 (Ajouté par le dahir du 19 hija 1357 - 9 février 1939).  
 Toute personne, même étrangère embarquée sur un navire marocain, ou étranger, qui, dans la limite des eaux territoriales marocaines, ne se conforme pas aux règlements ou aux ordres émanant des autorités maritimes, et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police de la navigation maritime, est passible d'un emprisonnement de six jours à six mois et d'une amende de 50 à 500 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

**ARTICLE 21 Quinquets**  
 (Ajouté par le dahir du 28 ramadan 1368 - 25 juillet 1949).  
 Tout capitaine qui embarque ou débarque une personne de l'équipage sans faire mentionner cet embarquement ou ce débarquement sur le rôle d'équipage par l'autorité maritime, est puni, pour chaque personne irrégulièrement embarquée ou débarquée, d'une jauge brute dépassant 25 tonneaux, de 2.000 à 6.000 francs dans le cas contraire.

**TITRE IV : DES CRIMES MARITIMES**

**CHAPITRE I : DE LA JURIDICTION EN MATIERE DE CRIMES MARITIMES**

**ARTICLE 22**  
 La connaissance des crimes maritimes appartient aux juridictions pour le jugement des crimes de droit commun.

**CHAPITRE II : DES CRIMES MARITIMES ET DE LEUR PUNITION**

**ARTICLE 23**  
 Seront punis des travaux forcés à temps :

- 1° Tout complot contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine. Il y a complot dès que la résolution d'agir est concertée et arrêtée entre deux ou plusieurs personnes embarquées à bord d'un navire ;
- 2° Le refus collectif des officiers, maîtres et hommes d'équipage d'obéir à un ordre formel du capitaine malgré une sommation expresse ;
- 3° Le crime de piraterie, défini comme suit :
  - a. Tous individus faisant partie de l'équipage d'un navire quelconque qui, naviguant sans être ou sans avoir été munis par le voyage de papiers de bord réguliers constatant la nationalité du navire et la légitimité de l'expédition commettent des actes de dégradation ou de violence envers un navire marocain ou étranger, son équipage, ses passagers ou son chargement ;
  - b. Tous individus faisant partie de l'équipage d'un navire marocain qui, sans approbation ou commission régulière, commettent des actes de dégradation ou de violence envers un navire marocain ou étranger, son équipage, ses passagers ou son chargement ;
  - c. Tous individus faisant partie de l'équipage d'un navire étranger qui sans approbation de leur gouvernement, commettent des actes de dégradation ou de violence envers un navire marocain, son équipage, ses passagers ou son chargement ;

de bords réguliers constatant la nationalité du navire et la légitimité de l'expédition.

#### **TITRE V : DISPOSITIONS GENERALES**

##### **ARTICLE 24**

Lorsque les tribunaux sont saisis des délits ou crimes prévus au présent texte, ils peuvent prononcer, soit comme peine principale, soit comme peine accessoire, la suspension ou la perte de la faculté de commander en ce qui concerne les capitaines, officiers ou patrons.

##### **ARTICLE 25**

Les dispositions du dahir du 22 jourmada II 1332 (18 mai 1914) ainsi que l'article y relatif du code pénal sont applicables aux infractions prévues par le présent texte.

##### **ARTICLE 26**

Les barcassiers des ports du Maroc continuent à être régis, au point de vue disciplinaire et pénal, par les usages locaux particuliers à leur corporation. 68

##### **ARTICLE 27**

(Ajouté par le dahir du 5 kaada 1360 - 24 novembre 1941).  
Est punie de la peine de un an à cinq ans d'emprisonnement et d'une amende de 16 à 300 francs ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne, qui étant à terre ou à bord, provoquera par paroles ou par écrits un homme d'équipage ou l'équipage d'un navire à commettre l'un des crimes ou délits prévus par la présente annexe ou qui aura incité des tiers à commettre des infractions à l'article 279 de l'annexe I du présent dahir, formant Code de commerce maritime, ou une disposition quelconque des dahirs et arrêtés en vigueur sur la police de la navigation.

**NOTES ET CIRCULAIRES**

30

**Circulaire n° 1645 aux banques intermédiaires agréés**  
**Rabat, le 3 Juin 1997 - 27 Moharram 1418**

**Objet : Assistance technique dans le domaine de la pêche hauturière.**

La circulaire n° 1577 du 6 Mars 1992 a donné délégation aux banques intermédiaires agréés pour régler, par débit de comptes en dirhams convertibles ou en devises, ouverts au nom des sociétés de pêche hauturière, les frais d'assistance technique et de gérance de chalutiers dûs au titre de contrats dûment autorisés par l'Office des Changes.

La présente circulaire a pour objet d'informer les banques intermédiaires agréés que l'autorisation précitée n'est plus requise et que les sociétés de pêche hauturière peuvent désormais conclure librement avec les sociétés étrangères des contrats au titre des opérations d'assistance et de gérance.

Les transferts relatifs à ces contrats peuvent intervenir par débit des comptes en dirhams convertibles ou en devises sus-visés et ce, sur présentation des documents suivants :

copie du contrat dûment signé par les parties en cause faisant ressortir les frais et commissions dûs à la société étrangère ainsi que les rémunérations revenant au personnel marin étranger recruté dans le cadre dudit contrat ;

accord du Ministère des Pêches Maritimes et de la Marine Marchande sur le contrat précité, précisant sa durée de validité et attestant que la société requérante est en conformité avec les dispositions réglementaires en matière de marocanisation des équipages.

Il demeure entendu que les rémunérations dues au titre des contrats conclus dans ce cadre doivent correspondre au coût réel et effectif des prestations fournies.

Les banques intermédiaires agréés doivent en outre s'assurer, à l'occasion de chaque opération de transfert, du règlement des impôts et taxes en vigueur lorsqu'ils sont à la charge de la partie étrangère.

Est modifiée en conséquence la circulaire n°1577 du 06 Mars 1992.

Les banques intermédiaires agréés sont invitées à assurer une large diffusion des dispositions de la présente circulaire auprès des sociétés intéressées.

LE DIRECTEUR DE L'OFFICE DES CHANGES  
Omar ALAOUI BENHACHEM





Rabat, le 28 janvier 2002

Réf. Lettre Circulaire n° 01/02

## MESSIEURS LES DELEGUES DES PECHEES MARITIMES

**Objet :** Procédures de traitement des dossiers relatifs à l'assistance technique dans le domaine de la pêche hauturière.

La circulaire de l'Office de change n° 1645 du 3 juin 1997 prévoit l'accord du Ministère de la Pêche Maritime sur le contrat d'assistance technique. Ce contrat doit préciser sa durée de validité et attester que la société requérante est en conformité avec les dispositions retenues en matière de marocanisation des équipages. Il demeure entendu que les rémunérations dues au titre des contrats conclus dans ce cadre doivent correspondre au coût réel et effectif des prestations fournies.

Les demandes d'approbation des contrats d'assistance technique doivent être soumises aux Délégués des Pêches Maritimes, pour examen et avis, avant leurs transmissions, pour accord, aux services centraux (DFMPSP).

Toute demande d'approbation des contrats d'assistance technique doit être appuyée par les documents mentionnés ci-dessous :

- Une copie du contrat d'assistance technique, dûment signé par les deux parties, faisant ressortir les frais et commissions dues à la partie étrangère ainsi que les rémunérations revenant aux officiers étrangers recrutés dans le cadre dudit contrat ;
- La liste détaillée des membres d'équipage étrangers, dans la limite du nombre de dérogations autorisées, en indiquant leurs identité et leurs fonctions à bord ;
- Les justificatifs de liquidation des rémunérations dues au titre du contrat conclu dans ce cadre correspondant au coût réel et effectif des prestations fournies par navire et par marin étranger au titre de la période précédent la demande.

L'approbation des contrats d'assistance technique est semestrielle (du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin et du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre de chaque année).



0 9 JAN. 1969

72

6 6 8 . 9 8

**NOTE A MESSIEURS  
LES DELEGUES DES PECHEES MARITIMES**

**OBJET :** Dérogation pour l'exercice des fonctions de seconds officiers.

J'ai l'honneur de vous rappeler les dispositions du Décret n° 2-60-389 du 25 Février 1961 relatif au commandement et à l'exercice des fonctions d'officier de pont ou d'officier mécanicien à bord des navires de pêche, exigeant la nationalité marocaine du candidat proposé au poste de commandement et définissant les conditions de qualification nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

A cet égard, je vous demande de veiller à ce que la fonction de second pont ou machine à bord des navires de pêche hauturière, notamment, les céphalopodières et les crevettiers, soit exercée par des officiers marocains possédant le titre requis par la réglementation.

En cas d'indisponibilité du niveau demandé, des dérogations, limitées dans le temps, peuvent être accordées à titre exceptionnel à des officiers nationaux ayant un titre immédiatement inférieur.

Le Secrétaire Général

Signé :  Fikri RHANMI



Rabat, le 28 janvier 2002

## MESSIEURS LES DELEGUES DES PECHEES MARITIMES

**Objet :** Procédures de traitement des dossiers relatifs à la gestion des dérogations accordées aux membres d'équipage étrangers

Les dérogations aux officiers étrangers, opérant à bord des navires de pêche hauturière, sont accordées conformément à la réglementation en vigueur et en concertation avec les représentants des professionnels céphalopodières (UPEC et ACM) et des crevettiers congelés et de la pêche fraîche (AMCCR).

Le programme de marocanisation des équipages de la flotte de pêche hauturière devrait se dérouler de manière progressive sans porter préjudice à la bonne exploitation des armements concernés.

Ainsi, le nombre des étrangers embarqués à bord des navires de pêche céphalopodières battant pavillon marocain ne peut dépasser quatre officiers durant 2002.

Toutefois, suite à la demande des professionnels et afin d'assurer une bonne communication avec l'ensemble de l'équipage, des dérogations pour les maîtres d'équipage chinois et déjà embarqués à bord des navires de pêche de conception chinoise, peuvent être prolongées pour une période exceptionnelle de six mois, afin de permettre à ces armements de préparer la relève à ces postes par la formation de maîtres d'équipage marocains.

Quant aux navires de la pêche crevettière et la pêche fraîche, le nombre d'officiers étrangers qui peuvent être autorisés à opérer à bord est limité à deux durant l'année 2002.

De même et à titre transitoire des dérogations pour le troisième étranger (personnel d'appoint) peuvent être accordées si le besoin est justifié et ce pour permettre aux armements concernés de réaliser les qualifications nécessaires pour assurer la relève.

Toute demande d'autorisation de recrutement de nouveaux d'officiers étrangers, pour assurer la relève du personnel rapatrié, doit être transmise, avec l'avis motivé du délégué des pêches maritimes (DPM) au service central (DFMPSP) pour approbation et saisine éventuelle du Ministère des Affaires Etrangères.

Les demandes de renouvellement de dérogations des membres d'équipage étrangers doivent être soumises, pour décision, aux délégués des pêches maritimes des ports d'exploitation du navire de pêche concerné.

Les dérogations renouvelées dans ce cadre ne doivent pas excéder six mois pour prendre fin périodiquement au 30 juin et au 31 décembre de chaque année.

Les Délégués des Pêches Maritimes accordent le renouvellement des dérogations des équipages étrangers autorisés à opérer au Maroc tout en veillant à la tenue à jour du registre central, ouvert auprès de la DFMPSP.

Les demandes de dérogations au profit d'officiers étrangers à bord des navires de pêche hauturière doivent obéir « aux procédures » suivantes et être appuyée par les documents mentionnés ci-dessous :

- Un contrat d'assistance technique, en cours de validité, dûment signé par les deux parties, faisant ressortir les frais et commissions dues à la partie étrangère ainsi que les rémunérations revenant aux membres d'équipage étrangers recrutés dans le cadre dudit contrat conformément à la note circulaire de l'Office de change n° 1645 du 3 juin 1997 ;
- La liste détaillée des membres d'équipage étrangers dans la limite du nombre de dérogations autorisées en indiquant leurs identités et leurs fonctions à bord ;
- Les titres et brevets permettant aux marins étrangers d'occuper les postes de commandement sollicités ;
- Les justificatifs des rémunérations dues au titre du contrat conclu dans ce cadre correspondant au coût réel et effectif des prestations fournies par navire et par marin étranger au titre de la période précédent la demande en application de la note circulaire susmentionnée.

Les équipages des navires de pêche côtière doivent être à 100% marocains et toute demande de dérogation à cette règle doit être introduite auprès de la DPM. Elle doit être motivée soit par l'introduction de nouvelles techniques de pêche soit par la promotion de nouvelles pêcheries, elle requiert par conséquent l'approbation de la Direction en charge de ce dossier (DFMPSP), la durée de dérogation accordée dans ce cadre est limitée au maximum à trois mois.

La totalité des salaires, des gratifications et des cotisations sociales et frais d'assurance, du personnel étranger autorisé à assurer l'encadrement à bord, des navires de pêche côtière, doit être à la charge exclusive de l'armateur,

Des états des effectifs étrangers embarqués à bord des navires de pêche, battant pavillon marocain, doivent être adressés trimestriellement, à la Direction de la Formation Maritime et de la Promotion Socio-Professionnelle, pour la tenue à jour du registre central des marins étrangers exerçant au Maroc et ce, conformément au modèle du tableau ci-joint.

## DEMANDE DE DEROGATION POUR LE PERSONNEL ETRANGER

<b>Expéditeur</b>	Délégation des pêches maritimes de :.....
<b>Destinataire</b>	<b>DFMPSP, Fax n° 037-68-81-83</b>

Nom de la société	Nom du navire	Nom et prénom	Fonction	N° livret/passeport

Avis du Délégué des Pêches Maritimes	Observations

Décision de la DFMPSP	Observations

Fait à ....., le.....





Rabat, le

04 DEC. 2002

DFM/ME  
DFC/31/N°.....

0 1 1 0 2

**NOTE**

**A MESSIEURS LES DELEGUES DES PECHEES  
MARITIMES**

**Objet :** Dérogations accordées aux marins étrangers (pêche côtière)

Les autorisations d'embarquement des marins de nationalité étrangère à bord des navires de la pêche côtière battant pavillon marocain sont accordées exclusivement dans le cadre de la promotion de la pêche à la palangre et de l'initiation des marins marocains à de nouvelles techniques de pêche sélective et spécialisée. Ces dérogations sont donc exceptionnelles, et par conséquent, leur nombre et leur durée doivent être limités d'une manière progressive et graduelle.

Ainsi, le nombre des encadrants étrangers autorisés à opérer à bord des unités de pêche côtière sera limité à quatre, au maximum, à partir du premier renouvellement, et puis à deux à compter de l'année suivante.

Il est à préciser que la totalité des salaires, gratifications, charges et frais des cotisations sociales et d'assurance, du personnel étranger autorisé à assurer l'encadrement à bord des navires de pêche côtière doit être à la charge exclusive de l'armateur.

Par ailleurs, lors de chaque demande de renouvellement de dérogation, l'armateur doit présenter un rapport détaillé sur l'exploitation de son palangrier, notamment les salaires des marins marocains et étrangers, les statistiques des captures en valeur et en quantité, l'évaluation de la formation des marins nationaux. Ce rapport devra être signé par l'armateur et le patron marocain et validé par le délégué des pêches maritime du lieu d'exploitation du navire.

A noter enfin que le patron et le mécanicien ainsi que leurs seconds doivent être de nationalité marocaine et titulaires des titres requis pour le commandement de l'unité de pêche concernée sans recourir à des dérogataires.

Le Directeur  
de la Formation Maritime  
et de la Promotion  
Socio - Professionnelle

Signé : *Mohamed RHARBAOUI*



Réf : Circulaire n° 02/98 du 6 février 1998.

## **NOTE CIRCULAIRE SUR L'INSCRIPTION DES GENS DE MER**

- OBJET :** Note circulaire sur l'inscription des gens de mer modifiant et complétant les précédentes circulaires en la matière :
- Circulaire n° 4783 du 15 Octobre 1992
  - Circulaire n° 4816 du 15 Octobre 1992
  - Circulaire n° 3777 du 29 juillet 1993.

Dans le cadre de l'institution et de la généralisation du système de prévoyance et d'assurance AD DAMANE ALBAHRI, l'amélioration du système actuel de gestion administrative des gens de mer devient une nécessité .

L'amélioration du système vise aussi la réalisation des objectifs suivants :

- Améliorer la gestion des gens de mer de manière cohérente, unifiée et traitée au moyen d'un support informatique ;
- Limiter l'inscription des personnes n'ayant aucune qualification dans le domaine maritime. Parallèlement, l'accès à la profession de marin sera réservé aux lauréats des établissements de formation maritime et aux marins actifs ;
- Procéder à l'inscription et au suivi des marins canotiers opérant dans les petits centres de pêche auxquels il sera attribué une carte professionnelle. Cette population de canotiers sera gérée au même titre que les marins de la pêche côtière et hauturière.

A cet effet, la nouvelle procédure d'inscription maritime et de tenue des fiches matricules des marins doit obéir aux critères suivants :

### **1/ POUR LA PECHE COTIERE ET HAUTURIERE**

Sont destinés à la navigation maritime et à l'exercice de la profession de marins pêcheurs, les personnes disposant d'une qualification professionnelle acquise au terme d'un apprentissage dans un établissement de formation maritime ou au sein du milieu professionnel .

#### **1-1/ Les lauréats des instituts des centres de formation maritime**

Le lauréat est inscrit définitivement, sur présentation d'un dossier comprenant les pièces suivantes :

- a) Certificat ou brevet délivré par l'institut ou le centre ;
- b) Un extrait d'acte de naissance, dont la validité n'excède pas trois mois ;
- c) Un certificat médical attestant que l'intéressé est apte à exercer la profession de marin et rempli conformément au modèle donné en annexe ;
- d) Deux photographies récentes d'identité format 4 cm x 4cm .

- e) Photocopie de la carte d'identité nationale ;
- f) Fiche anthropométrique ou casier judiciaire dans la validité n'excède pas trois (3) mois.

## 1-2/ Les professionnels

Suivant les besoins en marins exprimés par les professionnels de la pêche, certaines personnes opérant dans le secteur peuvent être inscrites. Il s'agit notamment :

- Des fils de marins âgés, retraités, décédés ou portés disparus en mer et sans profession ;
- Des mousses, des ramendeurs et des gardiens, ayant passé aux mois douze (12) mois au service des navires de pêche.

Les mousses, les ramendeurs et les gardiens concernés doivent être portés en cette qualité sur le registre d'équipage .

La démarche d'inscription est la suivante :

- La demande d'inscription présentée conjointement par l'armateur et le patron du navire de pêche à la délégation des affaires maritimes sous forme d'un engagement du patron à former et à encadrer le stagiaire à bord pendant six mois d'embarquement (voir le projet d'engagement ci-joint en annexe). Cette demande est accompagnée d'un dossier comprenant :

- a) Un extrait d'acte de naissance, dont la validité n'excède pas trois mois ;
- b) Un certificat médical attestant que l'intéressé est apte à exercer la profession de marin et rempli conformément au modèle donné en annexe ;
- c) Deux photographies récentes d'identité format 4 cm x 4 cm ;
- d) Photocopie de la carte d'identité nationale ;
- e) Un certificat de résidence ;
- f) Une fiche anthropométrique ou casier judiciaire dont la validité n'excède pas trois (3) mois.

- Un accord préalable par les associations professionnelles locales pour s'assurer qu'elle répond aux besoins réels en main d'œuvre ;

- Un numéro d'inscription maritime est attribuée à l'intéressé avec l'établissement de la feuille provisoire portant la motion valable pour une durée de six (6) mois ;

- Après la période passée de six mois d'embarquement, un rapport sur le stagiaire est établi par le patron et remis à la délégation ;

- Suite au rapport favorable du patron, et après une formation en sécurité à bord des navires de pêche et en Initiation à la Navigation Maritime (INM), la délégation délivre à l'intéressé le livret maritime définitif

### 1-3/Conditions du maintien dans la profession de marin

Les marins inscrits et en activité doivent, pour être maintenus dans la profession, répondre en permanence aux conditions exigées et particulièrement celles concernant l'aptitude physique et la bonne moralité.

Ainsi, toute personne jugée, par un médecin agréé, inapte à la navigation ou condamnée à une peine criminelle, ou à une peine délictueuse, doit être radiée des matricules des gens de mer :

Les inscrits inactifs durant une période minimum de trois ans, peuvent être radiés après enquête des Délégués .

La radiation est prononcée par la Direction de la Formation Maritime et de la Promotion SocioProfessionnelle qui prend soin d'en informer toutes les Délégations .

### 1-4/ Assainissement des fichiers matricules

En perspective de la mise en place du système d'informatisation des fichiers maritimes, l'assainissement des fichiers, en procédant à la radiation des inscrits maritimes retraités, décédés ou inactifs est à réaliser avant le 30 septembre 1998.

## 2/ POUR LA PECHE ARTISANALE (LES MARINS CANOTIERS)

La procédure d'inscription ci-après, vise à moyen terme et dans une deuxième phase la généralisation du rôle d'équipage à tous les canots.

La procédure poursuivie est la suivante :

- Demande d'inscription présentée par l'armateur ou le patron du canot de pêche à la délégation des affaires maritimes sous forme d'un engagement du patron à embarquer le marin à bord pendant six mois (voir le projet ci-joint en annexe)

Cette demande est accompagnée d'un dossier comprenant :

- a) Un extrait d'acte de naissance, dont la validité n'excède pas trois mois ;
  - b) Un certificat médical attestant que l'intéressé est apte à exercer la profession de marin et rempli conformément au modèle donnée en annexe ;
  - c) Deux photographies récentes d'identité format 4 cm x 4 cm ;
  - d) Photocopie de a carte d'identité nationale ;
  - e) Un certificat de résidence ;
  - f) Une fiche anthropométrique ou casier judiciaire dont la validité n'excède pas trois (3) mois.
- Un accord préalable de l'Amine ou l'Association Professionnelle des canotiers au niveau de chaque centre de pêche pour s'assurer que la demande répond aux besoins réels en main d'œuvre ;
  - Un numéro d'inscription maritime est attribué à l'intéressé et porté sur une **fiche d'inscription maritime et d'embarquement du marin canotier** établie et maintenue au niveau de la délégation (voir annexe)

La fiche d'inscription et d'embarquement permet d'enregistrer les mouvements d'embarquement du marin canotier ;

- Au vu de l'inscription maritime une carte d'identification portant un numéro d'ordre est délivrée au marin canotier (voir annexe-**carte de marin canotier**). Cette carte est renouvelable tous les cinq (5) ans ;
- Pour chaque centre de pêche il sera établi une **liste des marins canotiers de la pêche artisanale**, embarqués, suivant le modèle ci-joint en annexe. La liste se présente comme un registre collectif d'équipage.

Cette liste comporte d'une manière exhaustive tous les canots en activité dans le centre de pêche et les numéros des cartes de marins canotiers qui embarquent à bord régulièrement. Après avoir sensibilisé la profession sur l'intérêt de l'opération d'inscription, les Délégués des Affaires Maritimes sont appelés à régulariser la situation des marins canotiers en activité dans les centres de pêches et les ports relevant de leur circonscription maritime, en procédant à leur inscription maritime, à l'établissement des listes et des cartes de marins canotiers.

### 3/ TENUE DES FICHIERS MATRICULES

#### 3-1/ Principes généraux

- Le matricule d'identification du marin inscrit provisoire ne subit aucun changement lors de son inscription définitive et même si on change de port de domiciliation (transfert).
- L'inscription définitive et l'inscription provisoire seront considérées comme deux situations successives du statut du marin. Le statut d'inscrit définitif peut succéder au statut d'inscrit provisoire.

#### 3-2/ Nouvelles inscriptions, provisoire ou définitive (lauréats)

##### Procédure :

A chaque marin nouvellement inscrit provisoire ou nouvellement inscrit définitif (lauréats), la délégation devra s'astreindre à effectuer la procédure suivante :

- Elaboration de la fiche signalétique du marin ;
- Elaboration de la fiche de mouvements pour les marins de pêche côtière et hauturière (voir annexe) ;
- Inscription au niveau des registres.

Elaboration de la fiche signalétique du marin (fiche d'identification ou fiche d'inscription)

Le numéro d'inscription attribué au marin devra être de la forme suivante :

[ (1) ]

[ (2) ]

[ (3) ]

- (1) Ce champ correspond au numéro de la délégation ou de la sous délégation ;
- (2) Ce champ contiendra la lettre 'N' s'il s'agit d'un marin de la pêche côtière ou hauturière ; ou alors il contiendra la lettre 'B' dans le cas d'un marin de la pêche artisanale (canot ou barques) ;
- (3) Ce champ correspond au premier numéro de série libre dans le registre (N ou B) des marins.

### Exemple :

- A partir de la date de mise en vigueur de la présente circulaire, le premier marin de pêche côtière ou hauturière inscrit à la délégation de Nador portera le numéro : « 1N1 » ;
- Le second marin de pêche côtière ou hauturière inscrit à la délégation de Nador portera le numéro : « 1N2 » ;
- A RasKabdena, sous-délégation de Nador, le premier marin de pêche côtière ou hauturière inscrit portera le numéro : « 1/2N1 » ;
- A RasKabdana toujours, le premier marin de pêche artisanale inscrit portera le numéro : « 1/2B1 » ;
- A Safi, le premier marin de pêche côtière ou hauturière inscrit portera le numéro « 7N1 » ;
- A Safi, le premier de pêche artisanale portera le numéro « 7B1 ».

**Remarque :** La situation d'inscrit provisoire IP ou définitif ID n'apparaît qu'au niveau des dates d'inscription respectives.

### - Tenue des registres

Pour la gestion de ses fichiers des matricules des gens de mer, la délégation devra ouvrir deux nouveaux registres parallèles :

- Un premier registre où devront figurer toutes les inscriptions relatives à la pêche côtière et à la pêche hauturière (Registre N). Il sera tenu suivant la forme présentée ci-après :

#### Registre N

Nom et Prénom	N° d'inscription	Date D'inscription provisoire	Date D'inscription définitive	Transféré à..... le .....	Radié Le .....

- Un second registre (Registre B) où devront figurer toutes les inscriptions relatives à la pêche artisanale (canots ou barques) comportant le nom et prénom du marin, son n° d'inscription, la date d'inscription, et le centre de pêche.

#### Registre B

Nom et Prénom	N° d'inscription	Date D'inscription	Date De radiation	Centre De Pêche

### 3-3/ Reconduction de l'existant

- A la date de mise en vigueur de la présente circulaire les registres existants, d'Inscrits provisoires, d'Inscrits définitifs et d'Inscrits Canotiers doivent être arrêtés à cette date.
- Pour l'inscription définitive du marin inscrit provisoire avant la date d'entrée en vigueur de la circulaire, le marin est radié de son ancien registre et porté sur le registre N en adjoignant à son ancien numéro la lettre P.

#### Exemple :

Pour un marin de Safi inscrit provisoire avant la date d'effet de la circulaire, sous le n° 800, son inscription définitive intervenant après la date d'effet de la circulaire sera portée sur le registre N sous n° 7P800.

### 3-4/ Changement de port de domicile

Pour le marin résident et en activité dans un port autre que celui de la délégation de son inscription, et désireux de changer la domiciliation de son dossier d'inscription, la procédure de changement et du transfert du dossier est la suivante :

- Sur présentation d'un certificat de Résidence et du livret maritime de l'intéressé, une demande de changement de port de domicile, en deux exemplaires (voir annexe), est établie par la délégation du nouveau port de domiciliation.
- A la signature de la demande par le Délégué, la délégation procède à :
  - L'élaboration de la nouvelle fiche mouvement du marin ;
  - L'inscription sur le registre d'inscription N en adjoignant à l'ancien numéro d'inscription la lettre D ;

#### Exemple

Un marin inscrit définitif à Agadir sous le numéro 500, s'il est transféré à Safi, il sera enregistré dans le registre N de Safi, sous le numéro 8D500.

- L'écriture de la mention « Transféré à ..... le ..... » sur le livret maritime (première page) ;
- L'ouverture d'un dossier du marin avec un exemplaire de la demande de changement de port et les photocopies des pages du livret maritime ;
- L'envoi à la délégation d'origine du deuxième exemplaire de la demande.
- A la réception de la demande, la délégation d'origine procède au transfert du dossier complet en y adjoignant la fiche de mouvement et la fiche de renseignement et d'identification ;
- Deux photocopies recto verso des fiches d'inscription et de mouvement dûment certifiées par le Délégué sont gardées dans les archives de la délégation d'inscription ;

- Pour actualiser la période de navigation portée sur le livret maritime et la fiche mouvement du marin, la délégation de domicile vérifie auprès des délégations d'activité du marin l'exactitude des mouvements de navigation effectués à bord des navires ayant opéré à partir de leur circonscription.

En matière d'inscription et de gestion des gens de mer du secteur des Pêches Maritimes, cette note abroge et remplace les notes circulaires suivantes :

- Circulaire n° 169/2 du 18 juin 1959 D.M.M
- Circulaire n° 68/5 du 13 mars 1961 D.M.M
- Circulaire n° 205/2 du 23 juillet 1996 D.M.M
- Circulaire n° 113/1 du 23 avril 1997 D.M.M

المملكة المغربية  
وزارة الصيد البحري

مندوبية : .....

مركز الصيد : .....

## بطاقة بحار الزوارق

رقم التسجيل البحري : .....

الاسم العائلي والشخصي : .....

تاريخ ومكان الإزدياد : .....

رقم بطاقة التعريف الوطنية : .....

رقم الإنخراط في الضمان الاجتماعي : .....

رقم التأمين : .....

الوضعية المهنية بالزورق :  قائد  بحار

صلاحية البطاقة : من ..... إلى .....

مندوب

رقم البطاقة

.....

1ère face

ROYAUME DU MAROC  
MINISTÈRE DES PÊCHES MARITIMES

DELEGATION : .....

CENTRE DE PÊCHE DE : .....

## CARTE DE MARIN CANOTIER

N d'inscription maritime : .....

Nom et Prénom : .....

Date et lieu de naissance : .....

N CIN : .....

N CNSS : .....

N Assurance : .....

Situation professionnelle à bord du canot :

Patron  Marin

Durée de validité : du ..... au .....

DELEGUE

N de la carte

.....

2ème face



ROYAUME DU MAROC  
\*\*\*\*\*

MINISTÈRE DES PÊCHES  
MARITIMES  
\*\*\*\*\*

Délégation : .....

Centre de Pêche .....



FICHE D'INSCRIPTION MARITIME ET D'EMBARQUEMENT  
DU MARIN CANOTIER

N° D'INSCRIPTION : .....

Nom : .....  
Prénom : .....  
Date et Lieu de Naissance : ..... A .....  
C.I.N N° : .....

Fait à ..... le : .....

Délégué .....

Nom du Canot	Port et n° d'Immatri- culation	Fonction à Bord	Date d'Embarque- ment	Date de Débarquement	Signature



Royaume du Maroc

Ministère des Pêches Maritimes

Délégation : .....  
Centre de Pêche de .....

**Engagement d'un marin à bord  
d'un canot de pêche artisanale**

Je soussigné, Mr. \_\_\_\_\_ CIN N° \_\_\_\_\_ et

Mr. \_\_\_\_\_ CIN N° \_\_\_\_\_ patron ou propriétaire du canot de pêche  
dénommé \_\_\_\_\_ n° d'imm \_\_\_\_\_, m'engage à :

\* Employer Mr. \_\_\_\_\_ CIN N° \_\_\_\_\_ à bord de la  
ladite unité pour une période de six (06) mois à compter de la date d'embarquement  
du \_\_\_\_\_

\* Déclarer toute absence injustifiée de la personne embarquée lors de son  
embarquement et le cas échéant son débarquement définitif à l'autorité maritime locale  
dans un délai n'excédant pas quarante-huit heures (48H).

Fait à la Délégation .....  
Le .....

Le Patron ou le Propriétaire

La personne embarquée

Royaume du Maroc

Ministère des Pêches Maritimes

Délégation : .....

Engagement d'un marin à bord d'un navire de pêche côtière ou hauturière

Nous les soussignés, Mr. \_\_\_\_\_ CIN N° \_\_\_\_\_ et Mr. \_\_\_\_\_ CIN N° \_\_\_\_\_ respectivement patron et armateur du navire de pêche dénommé \_\_\_\_\_ n° d'imm \_\_\_\_\_, s'engageons à :

\* Employer Mr. \_\_\_\_\_ CIN N° \_\_\_\_\_ à bord de la ladite unité pour une période de six (06) mois à compter de la date d'embarquement à \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_

- \* Conclure une assurance pour le compte de la personne embarquée. (A.T)
- \* Déclarer toute absence injustifiée de la personne embarquée lors de son embarquement et le cas échéant son débarquement définitif à l'autorité maritime locale dans un délai n'excédant pas quarante-huit heures (48H).
- \* Soumettre à l'autorité maritime locale un rapport d'aptitude professionnelle sur la personne embarquée et ce, à l'expiration du délai imparti.

Et déclarons avoir pris connaissance des conditions requises, par l'autorité maritime locale, permettant d'inscrire définitivement la personne embarquée sur le registre de la matricule des marins et ce, comme suit :

- Accomplir une session de formation de quatre (4) semaines en initiation à la navigation maritime au profit de la personne à embarquer;
- Justifier de six (06) mois de navigation active et professionnelle sur ladite unité ;
- Avoir un bon rapport d'aptitude professionnelle ;

Fait à la Délégation .....  
Le .....

L'armateur

Le patron

La personne embarquée  
*a. [Signature]*  
*a. [Signature]*







Rabat, le

13 AOUT 1999

## NOTE A MESSIEURS LES DELEGUES

### OBJET : INSCRIPTION MARITIME .

Il m'a été donné de constater que certaines dispositions de la note circulaire n° 02/98 du 06 février 1998, relative à l'inscription maritime des gens de mer du secteur de la pêche, ne sont pas respectées ou font l'objet d'interprétation quant à leurs application.

La présente note a pour objectif d'apporter des éclaircissements supplémentaires pour une meilleure application de ses dispositions.

En effet, cette circulaire a été élaborée en vue d'organiser l'accès à la profession de marin, professionnaliser ce métier, renforcer la sécurité en mer et assurer un suivi rigoureux de l'activité et de la carrière professionnelle des gens de mer.

A cet effet, les dispositions prévues par cette note prévoient la mise en place d'un système de gestion et de planification des besoins spécifiques réels, en marins pêcheurs à l'échelon local et national par profil et par qualification.

Ce système repose sur des mesures d'accompagnement visant notamment, la mise à jour des fichiers de marins avant la fin de l'année 1999, afin de maîtriser la situation actualisée du dossier gens de mer.

Concernant les inscriptions maritimes pour l'activité pêche côtière et pêche hauturière, le nombre de marins inscrits tel qu'il a été arrêté au 31 décembre 1998, montre qu'il existe un effectif en main d'œuvre maritime largement suffisant pour répondre aux besoins réels de la profession.

Par conséquent :

- Tout nouvel accès à la profession ne peut être motivé que par l'aspect social (cas des mousses ou fils de marin âgé, retraité, décédé ou disparu en mer). Il faut justifier aussi, le besoin réel et imminent, en marins exprimé par la profession et approuvé par l'Administration.

- L'inscription des gardiens et des ramendeurs, prévue par ladite circulaire n'offre pas la possibilité d'embarquement de ces personnes à bord des navires de pêche en tant que matelot. Il s'agit d'une simple procédure à caractère social, donnant droit à cette main d'œuvre maritime d'exercer son métier et de s'affilier à la CNSS en vue de pouvoir bénéficier de toutes les prestations sociales prévues par cet organisme au même titre que les marins pêcheurs.

Aussi et compte tenu des objectifs de la note circulaire n° 02/98 en date du 6 février 1998, relative à l'inscription des gens de mer, il convient de limiter l'inscription des personnes n'ayant aucune qualification dans le domaine maritime.

Quant à l'inscription des lauréats des établissements de formation maritime, elle s'effectue conformément aux dispositions de la circulaire en question, et ce, dans le but de satisfaire les besoins d'encadrement de la flotte de pêche. Il en est de même pour les élèves des établissements de formation professionnelle maritime à l'issue de leur première année de formation.

Il est à rappeler également, que toute autorisation d'embarquement déjà établie avant l'entrée en vigueur de la note circulaire n° 02/98, doit être, après avis favorable de la Direction chargée de la Gestion des Gens de Mer et de la Promotion Socio-Professionnelle, régularisées en inscriptions provisoires. La délivrance de toute nouvelle autorisation d'embarquement est interdite.

Par ailleurs, il est à rappeler que le changement de port de domicile des marins, stipulé par la circulaire citée ci-dessus, regroupe les marins inscrits provisoires et définitifs, à condition qu'ils mènent une activité maritime régulière.



Concernant le changement du port de domicile en question, il s'opère par le transfert de copies certifiées conformes du dossier du marin, par la délégation à l'origine de l'inscription, vers la nouvelle délégation de domiciliation.

Quant à l'inscription des marins pêcheurs artisans, elle doit répondre aux besoins réels en mains d'œuvres de cette branche d'activité en liant la délivrance de cartes de canotiers au nombre de barques existantes dans chaque centre de pêche, afin de connaître les capacités d'accueil en marins par site.

La constitution du dossier d'inscription des canotiers pourra être initiée par la copie de la carte d'identité nationale comme document de base pour l'obtention d'une carte de marin artisan et dont la validité n'excédant pas un an permettant ainsi de donner aux intéressés le temps nécessaire pour compléter leurs dossiers.

Il convient de rappeler aussi, que l'objectif recherché à travers la note circulaire n° 02/98 en date du 6 février 1998, consiste à identifier les marins pêcheurs artisans d'une façon précise et régulière.

Cette action permettra aux marins artisans, à court terme, d'accéder au régime de couverture sociale afin de pouvoir bénéficier des prestations desservies notamment par la CNSS, au même titre que les marins opérant au niveau de la pêche côtière et hauturière. Elle vise également l'amélioration des conditions de vie et de sécurité maritime de cette population.

La réussite de la mise en œuvre des dispositions de la présente note, nécessite une implication directe des Délégués des Pêches Maritimes dans le cadre de la gestion décentralisée des activités maritimes.

Directeur de la Formation  
Maritime et de la Promotion  
Socio-Professionnelle  
Signé : RHARBAOUI Mohamed



Rabat, le

13 AOUT 1999

DFM/ME  
DFC/31/N° ..... 187 / 99

## NOTE A MESSIEURS LES DELEGUES

### OBJET : GESTION DES GENS DE MER

Le Ministère des Pêches Maritimes a inscrit le volet social des gens de mer parmi les priorités de développement de cette branche d'activité.

Dans ce contexte l'administration et la gestion des gens de mer est une action centrale sur laquelle repose la politique de promotion de cette population maritime.

A cette fin, une mise à jour des fichiers de marins est primordiale afin de maîtriser la situation des inscrits maritimes et leur activité professionnelle au niveau de chaque délégation.

Cette action vise à harmoniser l'exploitation des fichiers des gens de mer et permet de suivre, de façon cohérente, la carrière des marins et de recueillir les données sur leur activité. Ce qui aura des répercussions positives sur le plan social et économique des marins.

Par conséquent et tout en vous rappelant les instructions de Monsieur le Ministre contenues dans la lettre n° 04/98 en date du 5 août 1998, relative à la gestion informatisée des gens de mer, je vous demande de procéder :

- à la radiation des marins décédés; mis à la retraite, inaptes définitifs à la navigation ou ayant commis une peine criminelle ou une peine délictueuse, ainsi que les marins disparus et sans suite après une période d'une année. Cette radiation devrait dorénavant être systématique.
- à activer et de manière régulière les transmissions des avis de mouvement des marins entre les délégations et la mise à jour instantanée des fiches de mouvement ;

- au gel des dossiers des marins inactifs durant les cinq dernières années ayant accumulés une période de navigation inférieure à 12 mois.

Pour faciliter cette actualisation des fichiers, je vous invite à demander aux marins de se présenter à la délégation de leur inscription avant la fin de l'année en cours munis, dans la mesure du possible, de leurs avis de mouvement et d'une copie récente de leur document professionnel (Livret maritime ou fiche d'inscription provisoire) en vue d'actualiser et faire valoir leur activité.

A cet effet et à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2000, aucun embarquement de marin ne sera autorisé si son document professionnel n'est pas vu et visé par la délégation de domiciliation du marin. (visa du délégué).

Concernant les marins retraités et dans l'attente de la refonte des textes réglementaires en matière de sécurité sociale, il est demandé aux délégués de veiller à ce que tous les marins atteints par la limite d'âge et bénéficiant d'une pension de vieillesse, cessent toute activité en mer.

De même, tout marin radié pour cause d'invalidité ou autre ne devra plus être réinscrit maritime pour s'adonner à une activité, en mer, à bord des unités de pêche.

Par ailleurs, l'introduction de l'informatique aux Délégations des Pêches Maritimes a apporté certes, un allègement important au niveau de la gestion, mais elle soulève, quant au volet gestion des gens de mer, un certain nombre d'observations, notamment :

- L'absence de la tenue des registres N et B de la matricule des marins comme stipulé par la circulaire 02/98 en date du 6 février 1998.
- L'arrêt du suivi de la carrière du marin depuis l'informatisation : les fiches de mouvement des marins ne sont plus tenues à jour, la phase écrite est pratiquement supprimée ;
- L'absence de l'historique de la vie active du marin sur le support informatique (tous les mouvements de marins avant la date d'informatisation ne sont pas pris en considération) ;

- Les avis de mouvements des marins parvenus des autres Délégations, sont généralement classés et les informations y figurant ne sont pas saisies sur le fichier informatique des marins ;
- Sur le registre d'équipage informatique, les embarquements et les débarquements de marins ne sont pris en considération que pour les personnes se présentant dans une délégation équipée de l'outil informatique ;
- Les embarquements et les débarquements de marins effectués dans les délégations non informatisées ne sont pas pris en compte par les services dotés de cet outil informatique.

A cet égard, il s'avère urgent, pour les Délégations déjà informatisées, de pallier ces insuffisances par les mesures suivantes :

1. Continuer, parallèlement à la gestion informatique, à assurer le traitement manuscrit ou dactylographié du dossier gens de mer, notamment, au niveau de la transcription des mouvements de marins sur leur fichiers, la mise à jour des registres de l'inscription maritime et de la radiation ainsi que tout acte administratif les concernant ;
2. procéder à la saisie sur le support informatique de tous les renseignements relatives à la vie active des marins avant l'informatisation ;
3. Procéder à l'ouverture des registres matricules des marins N et B et les mettre à jour régulièrement ;
4. Continuer l'établissement, la transmission et le traitement des avis de mouvement des marins au niveau des délégations ;

Les Délégués des Pêches Maritimes sont tenus d'appliquer les dispositions de la présente note, qui représente l'étape clé d'une gestion harmonisée et rigoureuse du fichier gens de mer et pendant la phase de transition vers l'informatisation des délégations.





Rabat, le 14 janvier 2002

DFM/ME  
DFC/31/N° 4.05 02

## NOTE

### A MESSIEURS LES DELEGUES

**OBJET : INSCRIPTION MARITIME.**

Les inscriptions maritimes pour l'activité pêche côtière et pêche hauturière, opérées au niveau des délégations des pêches maritimes et arrêtées au **30 juin 2001**, montrent qu'il existe un effectif en main d'œuvre maritime de l'ordre de **145.550** marins dépassant largement le nombre de postes d'emploi disponibles estimé à **65000** marins pêcheurs.

A cet égard et pour pouvoir assurer le maintien de l'emploi des marins actifs déjà inscrits maritimes, il y a lieu d'observer les dispositions suivantes :

**1-** Les nouvelles inscriptions maritimes sont réservées aux candidats ayant suivi une qualification ou une formation maritime assurée par un établissement de formation maritime.

**2-** Aucune dérogation à ce principe ne peut être accordée qu'en cas de besoin dûment établi par une commission regroupant les représentants des professionnels et du délégué des pêches maritimes de la circonscription concernée et approuvée par l'Administration. La priorité dans ce cas est accordée aux candidats sans emploi qui sont des fils de marins retraités, décédés, portés disparus en mer, déclarés invalides ou éventuellement aux marins de la pêche artisanale ayant capitalisés trois ans de navigation.

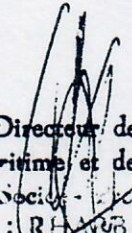
L'inscription maritime des candidats, ainsi retenus en fonction des besoins, est conditionnée par la poursuite d'une formation maritime d'initiation nautique (machine ou pêche).

3-les mousses, les ramendeurs et les gardiens inscrits et actifs, portés sur le registre d'équipage pour une période supérieure à une année, mais qui n'ont pas la qualité de marin pêcheur, sont autorisés à sortir en mer après une formation maritime appropriée.

4-Les postes de mousses et de gardiens ne pourront plus être occupés que par des marins déjà inscrits maritimes.

La réussite de la mise en œuvre des dispositions de la présente note, nécessite une implication directe des Délégués des Pêches Maritimes dans le cadre de la gestion décentralisée des activités maritimes.

Cette note modifie et complète la note circulaire n° 02/98 du 6 février 1998 et la note n° 186/99 du 13 août 1999.

  
Directeur de la Formation  
Maritime et de la Promotion  
Société - Classe 1<sup>re</sup>  
Signé : RHANBAOUI Mohamed