

CODE DE COMMERCE MARITIME

Version consolidée du 20 février 2020

DAHIR DU 31 MARS 1919 (28 DJOUMADA II 1887) PORTANT APPROBATION DE TROIS TEXTES RELATIFS AU COMMERCE, A LA NAVIGATION ET A LA PECHE MARITIMES EN ZONE FRANÇAISE DE L'EMPIRE CHERIFIEN¹

Tel qu'il a été modifié et complété par :

-Dahir n° 1-19-127 du 16 rabii II 1441 (13 décembre 2019) portant promulgation de la loi n° 76-18, Bulletin Officiel n° 6858 du 25 jourmada II 1441 (20 février 2020), p. 288 ;

-Dahir n° 1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n° 46-12, Bulletin Officiel n°6474 du 10 ramadan 1437 (16 juin 2016), p. 921 ;

-Dahir n° 1-10-121 du 3 chaabane 1431 (16 juillet 2010) portant promulgation de la loi n° 16-07, Bulletin Officiel n° 5866 du 8 ramadan 1431 (19 août 2010), p. 1580 ;

- Dahir n° 1-84-54 du 25 rejeb 1404 (27 avril 1984) portant loi de finances pour l'année 1984, Bulletin Officiel n° 3730 du 25 rejeb 1404 (27 avril 1984), p. 196 ;

-- Dahir portant loi du 15 rejeb 1394 (5 août 1974), Bulletin officiel n° 3227 du 16 chaabane 1394(4 septembre 1974), p.1235 ;

--Dahir n° 1-69-177 du 12 kaada 1389 (20 janvier 1970), Bulletin Officiel n° 2987 du 28 janvier 1970, p.181 ;

-Rectificatif au Bulletin Officiel n° 2774 du 29 décembre 1965, Bulletin Officiel n° 2783 du 2mars 1966, p.261.

-Décret royal n° 441-65 du 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965), Bulletin Officiel n° 2774 du 29 décembre 1965,p.1760 ;

-Dahir n° 1-62-069 du 16 safar 1382 (19 juillet 1962), Bulletin Officiel n° 2597 du 3 août 1962, p.1006 ;

- Dahir n° 1-61-360 du 22 rejeb 1381 (30 décembre 1961), Bulletin Officiel n° 2568 du 12 janvier 1962, p. 20 ;

1- Bulletin Officiel n° 344 du 26 mai 1919, p.478.

- Dahir n° 1-61-223 du 14 jourmada I 1381(24 octobre 1961), Bulletin Officiel n° 2558 du 3 novembre 1961, p.1600 ;
- Dahir n° 1-61-219 du 25 Jourmada II 1381(4 décembre 1961), Bulletin Officiel n° 2564 du 15 décembre 1961, p. 1785.
- Dahir du 1-58-106 du 29 chaabane 1380(15 février 1961), Bulletin Officiel n° 2522 du 24 février 1961, p.285 ;
- Dahir n° 1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), Bulletin Officiel n° 2431 du 29mai 1959, p.869 ;
- Dahir n° 1-57-126 du 6 moharrem 1377 (3 août 1957), Bulletin Officiel n° 2342 du 13 septembre 1957, p.1200 ;
- Dahir n° 1-57-094 du 12 ramdan 1376(13 avril 1957), Bulletin Officiel n° 2323 du 3 mai 1957, p. 524 ;
- Dahir n° 1-56-059 du 16 ramdan 1376 (28 avril 1956), Bulletin officiel n° 2274 du 25 mai 1956, p. 476 ;
- Dahir du 16 septembre 1954 (17 moharrem 1374), Bulletin Officiel n° 2190 du 15 octobre 1954, p.1382 ;
- Dahir du 6 juillet 1953 (24 chaoual 1372), Bulletin Officiel n° 2127 du 31 juillet 1953, p. 1054 ;
- Dahir du 17 mars 1953 (1er rejev 1372), Bulletin Officiel n° 2112 du 17 avril 1953, p. 546 ;
- Dahir du 26 avril 1948 (16 jourmada II 1367), Bulletin Officiel n° 1857 du 28 mai 1948, p.619 ;
- Dahir du 7 août 1946 (9ramadan 1365), Bulletin Officiel n° 1769 du 20 septembre 1946, p.855 ;
- Dahir du 27 avril 1946 (25 jourmada I 1365), Bulletin Officiel n°1756 du 21 juin 1946, p. 511 ;
- Dahir 24 novembre 1941 (5 kaada 1360), Bulletin Officiel n°1521 du 19 décembre 1941, p. 1160 ;
- Dahir du 18 aout 1941(24 rejev 1360), Bulletin Officiel n°1507 du 12 septembre 1941, p.905 ;
- Dahir du 8 septembre 1936 (20 jourmada II 1355), Bulletin Officiel n° 1250 du 9 octobre 1936, p.1207 ;
- Dahir 18 mai 1934 (4 safar 1353), Bulletin Officiel n°1131 du 29 juin 1934, p. 582 ;

-Dahir du 7 avril 1934 (22 hija 1352), Bulletin Officiel n°1123 du 4 mai 1934, p.395 ;

- Dahir du 2 mai 1933 (7 moharrem 1352), Bulletin Officiel n°1076 du 9 juin 1933, p. 501 ;

- Dahir du 2 septembre 1931 (18 rebia II 11350), Bulletin Officiel n° 988 du 2 octobre 1931, p. 1128 ;

-Dahir 1 décembre 1930(9 rejab 1349), Bulletin Officiel n°948 du 26 décembre 1930,p. 1431 ;

- Dahir du 18 mai 1930 (19 hija 1348), Bulletin Officiel n° 920 du 13 juin 1930, p.703 ;

- Dahir 21 mars 1930 (20 chaoual 1348), Bulletin Officiel n° 912 du 18 avril 1930, p. 480 ;

-Dahir du 29 juin 1929 (21 moharreme 1348), Bulletin Officiel n° 875 du 30 juillet 1929, p. 1952 ;

-Dahir du 22 mai 1929 (12 hijja 1347), Bulletin Officiel n° 867 du 4 juin 1929, p. 1495 ;

- Dahir du 24 septembre 1928 (9 rebia II 1347), Bulletin Officiel n° 833 du 9 octobre 1928, p. 2610 ;

-Dahir du 26 juillet 1922 (30 kaada 1340), Bulletin officiel n° 514 du (29 août 1922),p.1324 ;

- Dahir du 26 novembre 1926 (20 joumada I 1345), Bulletin Officiel n° 743 du 18 janvier 1927, p. 128 ;

-Dahir du 1er septembre 1923 (19 moharrem 1342), Bulletin Officiel n° 569 du 18 septembre 1923, p.1129 ;

-Dahir du 26 juillet 1922 (30 kaada 1340), Bulletin officiel n° 514 du (29 août 1922),p.1324 ;

-Dahir du 4 mai 1920 (14 chaabane1338), Bulletin Officiel n° 394 du 11 mai 1920, p.783.

**DAHIR DU 31 MARS 1919 (28 DJOUMADA II 1337)
PORTANT APPROBATION DE TROIS TEXTES
RELATIFS AU COMMERCE, A LA NAVIGATION
ET A LA PECHE MARITIMES EN ZONE
FRANÇAISE DE L'EMPIRE CHERIFIEN**

LOUANGE A DIEU SEUL!

(Grand Sceau de Moulay Youssef),

A Nos Serviteurs intègres, les Gouverneurs et Caïds de Notre Empire Fortuné, ainsi qu'à Nos sujets.

Que l'on sache par les présentes Hatut en illustrer la teneur - puisse Dieu Très Haut en illustrer la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

A DÉCRÉTÉ CE QUI SUIF:

ARTICLE UUNIQUE.- Sont approuvés et recevront lenr application dans la zone française de Notre Empire, à Compter du 1er juin 1910, les trois textes publiés en annexes au présent dahir et intitulés comme suit:

1° Texte formant Code de Commerce maritime;

2° Texte formant Code disciplinaire et pénal de la marine marchande chéritionne ;

3° Texte formant Règlement sur la pêche-maritime.

Fail à Rabat, le 28 Djoumada 1337,(31 mars 1919.)

Vu pour promulgation et mise à exécution:

Rabat, le 14 avril 1919.

Le Commissaire Résident Général,

LYAUTEY.

202
(28 DJOUMADA II 1337)
ANNEXE N°1

**Livre premier : Du régime de la navigation
maritime**

TITRE PREMIER : DE LA NAVIGATION MARITIME

Chapitre premier : Définitions

Article Premier

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 3²

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

- a) D'avoir leur port d'attache dans la zone française de l'Empire chérifien ;
- b) D'effectuer ordinairement une navigation qui intéresse d'une façon directe et principale, le trafic des ports de la zone française, ou, s'il s'agit de bateaux de pêche, de débarquer habituellement le produit de leur pêche dans la zone française.
- c) D'appartenir pour les trois quarts au moins à des nationaux marocains ou français ; lorsque les bateaux sont la propriété de sociétés anonymes ou de sociétés en commandite, cette condition est considérée

2 -L'article 3 a été modifié en vertu de l'article premier du dahir du 18 mai 1930 (19 hija 1348), Bulletin Officiel n° 920 du 13 juin 1930, p.703 ;

- l'article 3 a été modifié en vertu de l'article unique du dahir du 2 mai 1933 (7 moharrem 1352), Bulletin Officiel n°1076 du 9 juin 1933, p. 501 ;

-l'article 3 a été modifié en vertu de l'article unique du dahir du 7 avril 1934 (22 hija 1352), Bulletin Officiel n° 1123 du 4 mai 1934, p.395 ;

-premier alinéa de l'article 3 a été modifié en vertu de l'article 2 du dahir du 26 juillet 1922 (30 kaada 1340), Bulletin officiel n° 514 du (29 août 1922), p.1324.

comme remplie lorsque la majorité des membres du conseil d'administration ou du conseil de surveillance sont citoyens français ou sujets marocains et que, en outre, le président du conseil d'administration ou du conseil de surveillance sont citoyens français ou sujets américains et que, en outre, le président du conseil d'administration, le directeur ou l'administrateur-délégué sont français ou marocains ;

d) D'avoir leur équipage composé avec des marins de nationalité marocaine, dans une proportion fixée, pour les différents genres de navigation, par arrêté viziriel.

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 chérifien 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

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 :

- a) Avoir leur port d'attache à Tanger ;
- b) Faire escale à Tanger au moins une fois par semestre ;
- c) Appartenir à des particuliers domiciliés au Maroc ou à des sociétés ayant leur siège social à Tanger ou dont une filiale à son siège 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 subordonné l'armement

Article 4³

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

Jusqu'à 2 tonnes inclus		10 DH	
Au-dessus de	2 et jusqu'à	5 tonnes inclus	20 DH ;
Au-dessus de	5 et jusqu'à	10 tonnes inclus	50 DH ;
Au-dessus de	10 et jusqu'à	25 tonnes inclus	75 DH ;
Au-dessus de	25 et jusqu'à	50 tonnes inclus	100 DH ;
Au-dessus de	50 et jusqu'à	100 tonnes inclus	150 DH ;
Au-dessus de	100 et jusqu'à	150 tonnes inclus	200 DH ;
Au-dessus de	150 et jusqu'à	250 tonnes inclus	250 DH ;
Au-dessus de	250 et jusqu'à	500 tonnes inclus	500 DH ;
Au-dessus de	500 et jusqu'à	1.000 tonnes inclus	2.000 DH ;
Au-dessus de	1.000 et jusqu'à	3.000 tonnes inclus	4.000 DH ;
Au-dessus de	3.000 et jusqu'à	7.000 tonnes inclus	6.000 DH ;
Au-dessus de	7.000 et jusqu'à	10.000 tonnes inclus	8.000 DH ;
Au-dessus de	10.000 et jusqu'à	20.000 tonnes inclus	12.000 DH ;
Au-dessus de	20.000 et jusqu'à	50.000 tonnes inclus	16.000 DH ;
Au-dessus de	50.000 tonnes		20.000 DH.

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.

3- Article 4 ci-dessus a été abrogé et remplacé en vertu de l'article 14 du dahir n° 1-84-54 du 25 rejev 1404 (27 avril 1984) portant loi de finances pour l'année 1984, Bulletin Officiel n° 3730 du 25 rejev 1404 (27 avril 1984), p. 196 ;

-L'article 4 ci-dessus a été abrogé et remplacé en vertu de l'article premier du dahir n° 1-57-126 du 6 moharrem 1377 (3 août 1957), Bulletin Officiel n°2342 du 13 septembre 1957, p.1200.

En sus de ces taxes, tous les navires et embarcations y compris les embarcations de moins de 2 tonneaux 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 5⁴

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 :

1° Les bateaux dispensés de l'obligation du congé dit de police, conformément à l'article 11 ci-après ;

2° Les bateaux appartenant aux administrations publiques ;

3° 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 jaugeage des navires

Article 7

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

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.

4 - Article 5 a été abrogé et remplacé en vertu de l'article 14 du dahir n° 1-84-54 du 25 rejeb 1404 (27 avril 1984) portant loi de finances pour l'année 1984, précitée.

Article 9⁵

Les règles applicables pour le jaugeage des navires battant pavillon marocain sont celles prévues par les conventions internationales en vigueur en la matière ratifiées par le Royaume du Maroc et publiées au Bulletin officiel .

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 8 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'où ont été prises les dimensions ayant servi à calculer le tonnage.

Chapitre IV : Des papiers de bord

Article 11⁶

Les navires de toute espèce doivent voir à bord :

- 1° Un acte de nationalité ;
- 2° Un congé ;
- 3° Un registre de l'équipage ;
- 4° Une patente de santé, dans tous les cas où cette pièce est exigée par la législation sur la police sanitaire ;
- 5° Le permis de navigation ;
- 6° 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.

Par dérogation aux dispositions du premier alinéa ci-dessus:

5-Article 9 ci-dessus a été abrogé et remplacé en vertu de l'article 3 du dahir n° 1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n° 46-12, Bulletin Officiel n°6474 du 10 ramadan 1437 (16 juin 2016), p. 921.

6-Article 11 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

1) les embarcations qui naviguent à l'intérieur d'une même rade ou d'une même rivière et les navires de plaisance d'un tonnage brut inférieur ou égal à dix (10) unités de jauge ne doivent avoir comme papier de bord qu'un congé de police, renouvelable annuellement, établi selon les formes et modalités réglementaires;

2) les navires de pêche d'un tonnage brut inférieur ou égal à trois (3) unités de jauge ne doivent avoir comme papiers de bord qu'un congé de police et un registre d'équipage délivrés par l'administration compétente dans les conditions et selon les formes fixées par voie réglementaire.

1) Section première : De l'acte de nationalité

Article 12⁷

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

Il est établi sur parchemin dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaire.

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 cautionnement dans le cas où il est prévu a été versé. Il énonce en outre le port d'attache du bateau, son nom, son espèce, son numéro 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, appuyée 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

7-Article 12 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

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 tonnes 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 tonnes ;

2° De 30 francs par tonneau, pour les bateaux de 100 tonnes 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 tonnes 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 de la zone française de l'Empire chérifien 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 de la zone française de l'Empire chérifien ; dans le délai de trois mois, si la vente ou la perte a eu lieu en dehors de ladite zone.

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 17⁸

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 autorisée 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 de la zone française de l'Empire chérifien 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.

8- Article 17 a été modifié en vertu de l'article 15 du dahir n° 1-84-54 du 25 rejev 1404 (27 avril 1984) portant loi de finances pour l'année 1984, précitée.

-L'article 17 a été modifié et complété en vertu de l'article 2 du dahir n° 1-57-126, précitée.

-L'article 17 a été modifié et complété en vertu de l'article premier du dahir du 2 septembre 1931 (18 rebia II 11350), Bulletin Officiel n° 988 du 2 octobre 1931, p. 1128.

-L'article 17 a été modifié et complété en vertu de l'article 1 dahir du 7 août 1946 (9 ramadan 1365), Bulletin Officiel n° 1769 du 20 septembre 1946, p.855.

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 attestant sa perte ;

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

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 ⁹

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 congé

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 chérifien. 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 ".

9 - L'article 20 bis a été ajouté en vertu de l'article 2 du dahir du 18 mai 1930 (19 hija 1348), précité.

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 23¹⁰

Le congé et le congé de police visés à l'article 11 ci-dessus sont établis dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaire.

Ils peuvent être établis sous forme électronique conformément à la législation et la réglementation en vigueur en la matière.

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.

Enfin, en cas de perte du congé, le propriétaire du bateau pourra en obtenir un nouveau en affirmant la sincérité de la perte par une attestation ou par un serment reçu et transmis comme il est dit à l'article 13.

Article 27¹¹

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 :

10 - Article 23 ci-dessus a été abrogé et remplacé en vertu de l'article 3 de la loi n° 46-12, précitée.

11 - Article 27 a été modifié en vertu de l'article 15 du dahir n° 1-84-54 du 25 rejab 1404 (27 avril 1984) portant loi de finances pour l'année 1984, précitée.

-L'article 27 a été modifié et complété en vertu de l'article 2 du dahir n° 1-57-126, précité.

De 2 et jusqu'à 5 tonnes inclus..... 30

DH ;

Au-dessus de	5 et jusqu'à 10 tonnes inclus	50 DH ;
Au-dessus de	10 et jusqu'à 25 tonnes inclus	75 DH ;
Au-dessus de	25 et jusqu'à 50 tonnes inclus	100 DH ;
Au-dessus de	50 et jusqu'à 100 tonnes inclus	150 DH ;
Au-dessus de	100 et jusqu'à 150 tonnes inclus	200 DH ;
Au-dessus de	150 et jusqu'à 250 tonnes inclus	250 DH ;
Au-dessus de	250 et jusqu'à 500 tonnes inclus	300 DH ;
Au-dessus de	500 et jusqu'à 1.000 tonnes inclus	400 DH,
Au-dessus de	1.000 et jusqu'à 3.000 tonnes inclus	500 DH,
Au-dessus de	3.000 et jusqu'à 7.000 tonnes inclus	700 DH ;
Au dessus de	7.000 et jusqu'à 10.000 tonnes inclus	900 DH ;
Au-dessus de	10.000 tonnes tonnes inclus	1.000 DH.

-L'article 27 a été modifié en vertu de l'article premier du dahir du 2 septembre 1931 (18 rebia II 1350), Bulletin Officiel n° 988 du 2 octobre 1931, p. 1128.

-L'article 27 a été modifié en vertu de l'article premier du dahir 7 août 1946, précité.

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'équipage

Article 28¹²

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

Sur la première page de ce registre seront énoncés le nom et l'espèce du bateau, son port d'attache, ses folio et numéro d'immatriculation, 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 qualités 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 de la zone française de l'Empire chérifien, ou par les autorités françaises s'il est dans un port de France et de l'étranger, un nouveau registre dans le premier cas et une feuille de

12- 4° alinéa de l'article 28 a été modifié en vertu de l'article 16 du dahir portant loi de finances 1984, précitée.

- Quatrième paragraphe a été modifié en vertu de l'article 3 du dahir n° 1-57-126, précité.

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 28-1¹³

Le registre d'équipage prévu à l'article 28 ci-dessus peut être établi et mis à jour sous forme électronique conformément à la législation et la réglementation en vigueur en la matière.

Article 29¹⁴

Abrogé.

Article 30¹⁵

Les services de l'administration compétente et, le cas échéant, les autorités consulaires du Royaume du Maroc, lorsque le navire se trouve dans un port étranger, peuvent inspecter, autant que nécessaire et au moins une fois par an, le registre d'équipage de tout navire marocain présent dans le port, quel que soit son lieu d'immatriculation.

A l'issue de chaque inspection, les dits services ou autorités apposent leur visa sur le registre d'équipage inspecté avec la mention, le cas échéant, de leurs observations.

Article 31¹⁶

Tout capitaine ou patron d'un navire doit présenter le registre d'équipage dudit navire à toute réquisition des commandants des navires des autorités de contrôle en mer, des officiers de port, des agents des douanes, des officiers de police judiciaire, des autorités consulaires du Royaume du Maroc et des agents assermentés prévus à l'article 58 ci-dessous.

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.

13-Article 28-1 ci-dessus a été ajouté en vertu de l'article premier de la loi n° 46-12, précitée.

14 -les dispositions de l'article 29 ont été abrogées en vertu de l'article premier du dahir du 24 septembre 1928 (9 rebia II 1347), Bulletin Officiel n° 833 du 9 octobre 1928, p. 2610.

15- Article 30 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

16 - Article 31 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

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 5 janvier 1916 (28 safar 1334), portant réorganisation de la police sanitaire maritime.

Section V : Des titres de sécurité¹⁷

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 sécurité

Article 33 bis¹⁸

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 ;
- 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.

17 -les dispositions de la section cinquième du chapitre IV du titre premier, livre premier, du code maritime ont été abrogées et remplacées en vertu de l'article unique du dahir n° 1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), Bulletin Officiel n° 2431 du 29 mai 1959, p.869.

18 -les dispositions de l'article 33 bis ont été ajoutées en vertu de l'article premier du dahir du 6 juillet 1953 (24 chaoual 1372), Bulletin Officiel n° 2127 du 31 juillet 1953, p. 1054.

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 radiotéléphonique, être muni du ou des certificats de sécurité correspondants, délivrés par la même autorité.

Article 33 ter¹⁹

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 propulsifs 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.

19 - les dispositions de l'article 33 ter ont été ajoutées en vertu de l'article premier du dahir du 6 juillet 1953, précité.

Article 34²⁰

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 35²¹

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,

20 - les dispositions de l'article 34 ont été modifiées en vertu de l'article 2 du dahir du 6 juillet 1953, précité.

21 - les dispositions de l'article 35 ont été modifiées en vertu de l'article 2 du dahir du 6 juillet 1953, précité.

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 sécurité

Article 35 bis²²

Il est créé une commission centrale de sécurité maritime et de prévention de la pollution auprès de l'administration compétente.

Cette commission doit être saisie par l'armateur ou son représentant, pour approbation, de tous plans et documents des navires en construction, en refonte et des navires dont la marocanisation est demandée.

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 et de prévention de la pollution.

Celle-ci peut être consultée par l'administration compétente sur toute question relative notamment à la sécurité des navires et de la navigation maritime, à la sauvegarde des vies humaines en mer, à la prévention de la pollution à partir des navires et aux conditions d'habitabilité à bord.

Outre les représentants des administrations concernées, la commission centrale de sécurité maritime et de prévention de la pollution comprend des représentants des constructeurs, des armateurs et des sociétés de classification des navires.

La composition et le fonctionnement de la commission centrale de sécurité maritime et de prévention de la pollution sont fixés par décret.

22 - Article 35 bis ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

-les dispositions de l'article 34bis ont été ajoutées en vertu de l'article premier du dahir du 6 juillet 1953, précité.

Visites et commissions de visites

Article 36²³

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 bis²⁴

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 décret. Lorsque le navire

23 - les dispositions de l'article 36 ont été modifiées en vertu de l'article premier du dahir du 6 juillet 1953, précité.

24 - les dispositions de l'article 36bis ont été ajoutées en vertu de l'article premier du dahir du 6 juillet 1953, précité.

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 sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à 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 sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à 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 ter²⁵

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 l'exécution de ses prescriptions, le départ de tout navire qui, par son état d'entretien, son défaut de stabilité, les conditions de son 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

25 - les dispositions de l'article 36 ter ont été ajoutées en vertu de l'article premier du dahir du 6 juillet 1953, précité.

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 ²⁶

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 ²⁷

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.

26 - les dispositions de l'article 36 quater ont été ajoutées en vertu de l'article premier du Dahir du 6 juillet 1953, précité.

27 - les dispositions de l'article 37 ont été modifiées en vertu de l'article premier du dahir du 6 juillet 1953, précité.

Rôle des sociétés de classification

Article 37 bis ²⁸

Les sociétés de classification reconnues par décret pris sur la proposition du sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à 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 sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à 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 ter²⁹

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.

28- les dispositions de l'article 37 bis ont été ajoutées en vertu de l'article premier du dahir du 6 juillet 1953, précité.

29 - les dispositions de l'article 37 ter ont été ajoutées en vertu de l'article premier du dahir du 6 juillet 1953, précité.

Le recours est formé dans les quinze jours auprès 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 décret.

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 sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à 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 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 :

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 a été rejetée sur recours formé par application du présent article.

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 sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande, après avis du ministre des affaires étrangères, 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'autorités marocaines résidant en dehors du Maroc.

Navires étrangers

Article 37 quater³⁰

Le présent dahir est applicable aux navires étrangers touchant un port français.

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

30 - les dispositions de l'article 37 quater ont été ajoutées en vertu de l'article premier du dahir du 6 juillet 1953, précité.

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 énalités **Article 37 quinquies³¹**

Sauf le cas prévu au deuxième alinéa du présent article, est puni d'une amende de 5.000 à 1. 000 000 de dirhams tout propriétaire ou armateur 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 10. 000 à 1. 000 .000 de dirhams 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 où aborde le navire.

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.

31- Article 37 quinquies ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

Est puni d'une amende de 1. 200 à 6. 000 dirhams 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.

Rémunération des membres non fonctionnaires des commissions de visite

Article 38³²

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 sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à 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 sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande et le ministre des affaires étrangères, 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.

32- les dispositions de l'article 34bis ont été modifiées en vertu de l'article premier du dahir du 6 juillet 1953, précité.

Dispositions diverses

Article 38 bis³³

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 ;

2° Après six mois d'exploitation pour les navires armés au long cours;

3° Lors du renouvellement du permis de navigation ;

4° 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 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, qui statue après consultation d'une commission supérieure des effectifs dont la composition et le fonctionnement sont fixés par décret.

33 - les dispositions de l'article 38bis ont été ajoutées en vertu de l'article premier du dahir du 6 juillet 1953, précité.

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 justifieraient 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 de la zone française de l'Empire chérifien, 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 mains du fonctionnaire ou agent de l'inscription maritime ;
- c) s'il s'agit d'un port étranger, lesdites pièces sont remises à l'autorité consulaire française.

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 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 de la zone française de l'Empire chérifien, 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 chérifien

Article 41³⁴

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 m 50 sur 3 m 75;

Pavillon n° 12, soit 2 mètres sur 3 mètres ;

34- les dispositions de l'article 41 ont été modifiées en vertu de l'article premier du dahir du 1er septembre 1923 (19 moharrem 1342), Bulletin Officiel n° 569 du 18 septembre 1923, p.1129 ;

-les dispositions de l'article 41 ont été modifiées en vertu de l'article premier du dahir n° 1-56-059 du 16 ramdan 1376 (28 avril 1956), Bulletin officiel n° 2274 du 25 mai 1956, p. 476.

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 chérifien s'il ne possède un acte de nationalité marocaine et un congé de police.

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

Les pavillons de compagnie ou d'armateur et les marques de reconnaissance autres que le pavillon chérifien 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 chérifien, mais au-dessous de celui-ci.

Le pavillon chérifien 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 DEUXIEME : DE L'IMMATRICULATION DES NAVIRES

Chapitre premier : Des quartiers maritimes

Article 43³⁵

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:

35- les dispositions de l'article 43 ci-dessus ont été modifiées en vertu de l'article unique du dahir du 18 aout 1941(24 rejev 1360), Bulletin Officiel n°1507 du 12 septembre 1941, p.905.

- les dispositions de l'article 43 ci-dessus ont été modifiées en vertu de l'article premier du dahir du 1-58-106 du 29 chaabane 1380(15 février 1961), Bulletin Officiel n° 2522 du 24 février 1961, p.285.

1° Quartier de Nador :

Chef-lieu : Nador ;

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

2° Quartier d'Al Hoceima :

Chef-lieu: Al Hoceima ;

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

3° Quartier de Tanger :

Chef-lieu : Tanger ;

Sous-quartiers: Uad-Lau, Martil, Mdik, Fnideq, Alcazarseguer, s'étendant du Rio-Lau à la limite sur de la province de Tanger ;

4° Quartier de Larache :

Chef-lieu : Larache ;

Sous-quartier : Asilah, s'étendant de la limite sud de la province de Tanger à la limite sud de l'ancienne zone de protectorat espagnol ;

5° Quartier de Kenitra ;

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: Mohammedia 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'Oualida (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 Drâa au parallèle 27° 40' de latitude nord.

Article 44 ³⁶

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 pont d'attache, du nom et des marques des navires

Article 45

Tout bateau admis à battre pavillon chérifien 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 ³⁷

L'administration compétente établit, y compris sous format électronique, selon les modalités fixées par voie réglementaire, au niveau de ses services centraux et déconcentrés, un registre matricule des navires marocains qui mentionne: 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.

Elle tient également, dans les mêmes conditions, un registre spécial pour les navires munis uniquement d'un congé de police et le cas échéant d'un registre d'équipage en vertu des dispositions du 4^{ème} alinéa de l'article 11 ci-dessus.

36 - les dispositions de l'article 44 ci-dessus ont été modifiées en vertu de l'article unique du dahir du 18 aout 1941(24 rejab 1360), Bulletin Officiel n°1507 du 12 septembre 1941, p.905.

- les dispositions de l'article 44 ci-dessus ont été modifiées en vertu de l'article premier du dahir du 1-58-106 du 29 chaabane 1380(15 février 1961), Bulletin Officiel n° 2522 du 24 février 1961, p.285.

37 - Article 46 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

Article 47³⁸

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 0,08 m de hauteur sur 0,02 m de largeur de trait sur les navires ayant une jauge brute inférieure à 2 000 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 2 000 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 mars 1922 (25 rejeb 1340), portant règlement sur l'exercice de la pêche en flotte.

Tout navire de pêche d'une jauge brute inférieure ou égale à 3 unités de jauge doit être équipé d'un système d'identification par fréquence radio électrique ou tout autre système permettant l'identification dudit navire.

Chapitre III : Des mutations**Article 48³⁹**

Tout propriétaire d'un navire marocain inscrit sur l'un des registres visés à l'article 46 ci-dessus peut demander à l'administration compétente, dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaire, une autorisation de changement du port d'attache de son navire.

Ce changement est autorisé lorsque la capacité d'accueil du port demandé le permet. Dans ce cas, l'administration compétente procède, dans les meilleurs délais, à l'actualisation de tous les documents du navire et des registres susmentionnés.

38- Article 47 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article unique du Dahir n° 1-19-127 du 16 rabii II 1441 (13 décembre 2019), portant promulgation de la loi n° 76-18, Bulletin Officiel n° 6858 du 25 joumada II 1441 (20 février 2020), p. 288.

-l'article 47 a été modifié en vertu de l'article 2 du Dahir du 24 septembre 1928, précité.

39 - Article 48 ci-dessus a été abrogé et remplacé en vertu de l'article 3 de la loi n° 46-12, précitée.

Les modalités de délivrance de l'autorisation de changement du port d'attache sont fixées par voie réglementaire.

Article 49⁴⁰

Tout propriétaire d'un navire battant pavillon modalités fixées par voie réglementaire, solliciter auprès de l'Administration compétente le changement de nom de son navire. Si le changement de nom du navire est accordé, l'administration compétente procède, dans les meilleurs délais, à l'actualisation de tous les documents du navire et des registres visés à l'article 46-dessus.

Article 50

Toute vente de bateau et de partie de bateau effectuée dans la zone française de l'Empire chérifien sera faite par-devant le secrétaire-greffier du lieu de l'opération.

En France, la vente se fera soit devant un officier ministériel, soit devant l'administration des douanes.

Dans les pays étrangers, la vente aura lieu devant l'autorité consulaire française. 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 Français ou 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.

40 - Article 49 ci-dessus a été abrogé et remplacé en vertu de l'article 3 de la loi n° 46-12, précitée.

Article 51⁴¹

Tout navire construit ou acquis à l'étranger susceptible de devenir marocain dans les conditions prévues par l'article 3 ou 3 bis ci-dessus peut bénéficier, à la demande de son nouveau propriétaire, d'une autorisation provisoire de naviguer sous pavillon marocain à condition que le premier port de destination dudit navire soit un port marocain.

Cette autorisation est délivrée dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaire.

Elle n'est valable que pour le voyage à effectuer entre le port étranger de construction ou d'acquisition et le port marocain d'immatriculation choisi par le nouveau propriétaire et approuvé par l'administration compétente. Toutefois, au cours de ce voyage, le navire concerné peut faire escale dans des ports situés sur sa route.

TITRE TROISIEME : DE LA CONDUITE DES NAVIRES

Chapitre premier : Du long cours, des cabotages, du bornage et des pêches⁴²

Article 52⁴³

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.

41-Article 51 ci-dessus a été abrogé et remplacé en vertu de l'article 3 de la loi n° 46-12, précitée.

-L'article 51 a été modifié en vertu de l'article 3 du dahir du 18 mai 1930 (19 hija 1348), précité.

42 - les chapitres premier et deuxième du titre troisième du livre premier ont été modifiés et complétés en vertu de l'article 2 du dahir du 6 juillet 1953 (24 chaoual 1372), précité.

43 - l'article 52 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 du dahir du 1-58-106 du 29 chaabane 1380 (15 février 1961), précité.

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 cote 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. Peuvent 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 cotes.

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 milles 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.

Chapitre II : de l'exercice des fonctions de commandement et des fonctions d'officier à bord des navires⁴⁴

Article 53⁴⁵

Seuls les marins inscrits sur le registre d'équipage du navire et titulaires de brevets ou diplômes délivrés à cet effet par l'autorité

44 -L'intitulé du chapitre II a été modifié en vertu de l'article premier du dahir n° 1-10-121 du 3 chaabane 1431 (16 juillet 2010) portant promulgation de la loi n° 16-07, Bulletin Officiel n° 5866 du 8 ramadan 1431 (19 aout 2010), p. 1580.

-L'intitulé du chapitre II ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 du dahir du 1-58-106 du 29 chaabane 1380 (15 février 1961), précité

45 -les dispositions de l'article 53 ci-dessus ont été modifié en vertu de l'article premier de la loi 16-07, précitée,

-le premier alinéa de l'article 53 a été modifié en vertu de l'article 4 du dahir du 18 mai 1930 (19 hija 1348), précité.

gouvernementale compétente, ou équivalent, peuvent exercer à bord desdits navires, des fonctions de commandement ou d'officier.

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

Article 53 bis **Article 53 ter et 53 quater⁴⁶**

Abrogés.

Article 54⁴⁷

La liste des brevets et diplômes nécessaires ainsi que les conditions requises pour exercer le commandement et les fonctions d'officier à bord des navires prévus à l'article 53 ci-dessus sont fixées par voie réglementaire en tenant compte notamment du brevet ou du diplôme obtenu et du temps de navigation effectué par le postulant, du type de navire, de la catégorie de navigation exercée et/ou des caractéristiques du navire tels que le tonnage et/ou la puissance motrice.

Article 55⁴⁸

Les conditions et modalités de délivrance et d'utilisation des brevets et diplômes nécessaires à l'exercice de fonctions de commandement et d'officier à bord des navires sont fixées par l'autorité gouvernementale compétente par voie réglementaire.

Article 56⁴⁹

le capitaine ou le patron de tout navire marocain doit en cas d'évènement en mer, notamment après toute perte de vie humaine ou de blessures aux personnes au cours de l'expédition ou après toute avarie importante, échouement ou perte du navire ou après tout autre accident

-l'article 53 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 du dahir du 1-58-106 du 29 chaabane 1380 (15 février 1961), précité

46 Les articles 53 bis-53ter et 53 quater ont été abrogés en vertu de l'article 3 dahir du 1-58-106 du 29 chaabane 1380 (15 février 1961), précité

47 -les dispositions de l'article 54 ont été modifiées en vertu de l'article premier de la loi n° 16-07, précitée.

-L'article 54 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 du dahir du 1-58-106 du 29 chaabane 1380 (15 février 1961), précité

48 - les dispositions de l'article 55 ont été modifiées en vertu de l'article premier de la loi n° 16-07, précitée.

49 - Article 56 ci-dessus a été abrogé et remplacé en vertu de l'article 3 de la loi n° 46-12, précitée.

survenu au cours de la navigation ayant entraîné une immobilisation du navire, transmettre ou déposer, dans les trois (3) jours ouvrables suivant la date de l'évènement, auprès de l'administration compétente, un rapport de mer établi dans les formes réglementaires.

Ce rapport de mer indique notamment:

- la date, l'heure et le lieu de l'évènement de mer;
- les mentions d'identification du navire concerné; l'identité des personnes présentes au moment de l'évènement de mer;
- les circonstances et le déroulement de l'évènement de mer ainsi que les actions entreprises pour l'éviter ou en limiter les conséquences;
- toutes autres mentions utiles.

Le rapport de mer est établi sans préjudice de tout rapport ou document particulier exigé en application de toute autre législation.

Article 56-1⁵⁰

Après tout évènement de mer survenu à un navire marocain, l'administration compétente doit, sans préjudice de l'enquête judiciaire, le cas échéant, constituer une commission appelée «Commission administrative d'enquête nautique» chargée de collecter et d'analyser toutes informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'évènement de mer et, si nécessaire, d'établir les manquements aux règles de navigation et de sécurité à bord en indiquant si ledit évènement peut être attribué à des intentions coupables, à la négligence, à la méconnaissance de la législation et de la réglementation en vigueur en matière de sécurité de la navigation et des personnes à bord ou à toute autre cause. Elle peut recommander toute mesure utile en vue de prévenir d'autres évènements de mer similaires.

Cette commission doit être constituée dans le premier port marocain touché par le navire concerné ou, dans le port d'immatriculation dudit navire en cas d'impossibilité de le ramener au Maroc, dans les sept (7) jours ouvrables suivant la date de réception par l'administration compétente du rapport de mer visé à l'article 56 ci-dessus ou, en cas d'absence de rapport de mer, dans les quinze (15) jours ouvrables suivant

50 - Les articles 56-1, 56-2 et 56-3 ci-dessus ont été ajoutés en vertu de l'article premier du Dahir n° 1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n° 46-12, Bulletin Officiel n°6474 du 10 ramadan 1437 (16 juin 2016), p. 921.

la date à laquelle ladite administration a eu connaissance de l'évènement de mer.

Chaque commission est composée de membres représentant l'administration compétente disposant des qualités, prérogatives et compétences nécessaires dans les domaines de la sécurité des navires, de la navigation maritime et des personnes embaquées et, le cas échéant, d'un ou plusieurs experts du secteur privé compétents dans les domaines précités.

Les conditions et les modalités de constitution et de fonctionnement des commissions administratives d'enquête nautique ainsi que leur ressort sont fixés par voie réglementaire.

Article 56-2

Pour les besoins de l'enquête, la commission administrative d'enquête nautique visée à l'article 56-1 ci-dessus est habilitée à demander toute information et à prendre connaissance de tout document en relation avec l'évènement. Elle peut également prendre les dépositions des membres de l'équipage et des autres personnes à bord, le cas échéant, et auditionner toute personne susceptible de l'éclairer sur les circonstances de l'évènement.

Les travaux de cette commission donnent lieu, dans un délai qui ne peut excéder six (6) mois à compter de la date de sa constitution, à l'établissement d'un procès-verbal d'enquête nautique adressé à l'administration compétente et le cas échéant, à toute personne qui en fait la demande.

Lorsque l'évènement a entraîné des pertes humaines ou des blessures copie du procès verbal, accompagnée des pièces et documents de l'enquête nautique doit être transmise à la juridiction compétente dans un délai n'excédant pas sept (7) jours ouvrables à compter de la date de clôture de l'enquête nautique.

Article 56-3

Lorsque l'enquête nautique visée à l'article 56-1 ci-dessus établit que des manquements aux règles de navigation et/ou de sécurité maritimes sont à l'origine ou ont contribué à la réalisation de l'évènement de mer, l'administration compétente peut, au vu des conclusions de ladite enquête prononcer, selon les modalités fixées par voie réglementaire, à l'encontre de tout capitaine, patron ou officier, une interdiction

temporaire de commander ou d'exercer les fonctions d'officier à bord des navires, pour une période ne pouvant excéder une année.

Toutefois, durant cette période, l'intéressé peut continuer d'être embarqué à bord des navires sans pouvoir exercer la fonction qui lui est interdite.

L'interdiction définitive de commander ou d'exercer les fonctions d'officier à bord de navires marocains peut être prononcée par le tribunal compétent.

Chapitre III : Des règles pour prévenir les abordages

Article 57⁵¹

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 QUATRIEME : DE LA REPRESSION DES INFRACTIONS

Chapitre premier : Compétence et procédure

Article 58⁵²

Sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions aux dispositions du présent code et des textes pris pour son application, outre les officiers de police judiciaire, les agents assermentés conformément à la législation en vigueur en la matière dûment habilités à cet effet par l'Administration dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaire.

⁵¹ -L'article 57 a été abrogé et remplacé en vertu de l'article unique du Décret royal n° 441-65 du 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965), Bulletin Officiel n° 2774 du 29 décembre 1965,p.1760.

-Rectificatif au « Bulletin Officiel n° 2774 du 29 décembre 1965, Bulletin Officiel n° 2783 du 2mars 1966, p.261.

⁵² - Article 58 ci-dessus a été abrogé et remplacé en vertu de l'article 3 de la loi n° 46-12, précitée.

-L'article 58 a été modifié en vertu de l'article 4 du dahir du 26 juillet 1922 (30 kaada 1340), précité.

En cas de constatation d'une infraction, les personnes visées ci-dessus doivent dresser immédiatement procès-verbal comportant notamment l'identité de l'auteur de l'infraction ainsi que les circonstances dans lesquelles celle-ci a été commise et les déclarations de son auteur s'il y a lieu.

Le procès-verbal constatant l'infraction doit être daté et signé par la personne l'ayant dressé avec la mention de sa qualité.

Le procès-verbal fait foi jusqu'à preuve du contraire des mentions et des faits qui y sont relatés.

L'original du procès-verbal constatant l'infraction est transmis dans un délai n'excédant pas sept (7) jours ouvrables à compter de la date de son établissement à l'autorité gouvernementale compétente ou à la personne déléguée par elle à cet effet, laquelle doit saisir la juridiction compétente dans un délai n'excédant pas sept (7) jours ouvrables à compter de la date de réception dudit procès-verbal.

Les modalités d'établissement des procès-verbaux d'infraction sont fixées par voie réglementaire

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 pénalités

Article 60⁵³

Est puni d'une amende de 5.000 à 200.000 dirhams, tout propriétaire, amateur, capitaine ou patron 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.

53 - Article 60 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

Article 61⁵⁴

Est puni d'une amende de 5.000 à 300.000 dirhams:

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 tonneaux ou qui aura fait usage de l'acte de nationalité pour un bateau autre que celui qu'il concerne;

2° Toute personne qui prêterait 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 chérifien. 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 naviguant avec un registre d'équipage incomplet, faux ou appartenant à un autre bateau, ainsi que toute personne ayant favorisé cette fraude.

Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice de l'application des dispositions du code pénal.

Article 62⁵⁵

Sera puni d'une amende de 250 à 1.000 dirhams, 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.

54 - Article 61 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

55 - Article 62 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

Article 63⁵⁶

Sera puni d'une amende de 500 à 2.000 dirhams :

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.

Est, en outre puni d'une amende de 1.000 dirhams, par jour de retard, tout capitaine ou patron de navire qui, dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port, n'aura pas, dans le cas où cette formalité est exigée, remis ses papiers de bord aux autorités ci-dessus spécifiées ;

2°) Tout capitaine ou patron qui aura arboré le pavillon marocain alors que le navire qu'il commande ne dispose pas d'un acte de nationalité ou d'un congé.

Article 63 bis⁵⁷

Est puni d'une amende de 1.000 à 5.000 dirhams, s'il s'agit d'un navire d'une jauge brute de moins de 100 unités de jauge et d'une amende de 5000 à 50.000 dirhams, s'il s'agit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 unités de jauge, 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.

56 - Article 63 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

57- Article 63 bis a été ajouté en vertu de l'article unique du dahir du 29 juin 1929 (21 moharreme 1348), Bulletin Officiel n° 875 du 30 juillet 1929, p. 1952.

-Article 63 bis ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

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 64⁵⁸

Est puni d'une amende d'un montant de 1.000 à 100.000 dirhams, tout propriétaire, capitaine ou patron qui:

- ne se conforme pas aux prescriptions de l'article 47 ci-dessus relatives aux marques extérieures d'identité des navires, ou qui efface, couvre ou masque lesdites marques;

- n'installe pas à bord de son navire le système d'identification prévu à l'article 47 ci-dessus, conforme aux caractéristiques techniques réglementaires, ou qui déplace, détruit, endommage ou rend inopérant par quelque moyen que ce soit, ledit système d'identification.

Sera puni des mêmes peines tout propriétaire de navire qui aura enfreint les dispositions relatives au changement de nom de son bâtiment.

Article 65⁵⁹

Est puni d'une amende de 1.000 à 5.000 dirhams, toute infraction aux prescriptions qui régissent la vente des navires, leur acquisition en dehors de l'Empire chérifien, les changements relatifs à leur port d'attache.

Article 65-1⁶⁰

Est puni d'une amende de 2.000 à 250.000 dirhams:

- le capitaine, patron ou officier qui exerce des fonctions de commandement ou d'officier à bord d'un navire alors qu'il fait l'objet d'une interdiction temporaire ou définitive de commander ou d'exercer des fonctions d'officier à bord des navires prise conformément aux dispositions de l'article 56-3 ci-dessus;

58 - Article 64 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article unique du Dahir n° 1-19-127 du 16 rabii II 1441 (13 décembre 2019), portant promulgation de la loi n° 76-18, Bulletin Officiel n° 6858 du 25 joumada II 1441 (20 février 2020), p. 288.

-Article 64 a été modifié en vertu de l'article 2 du dahir du 24 septembre 1928, précité.

59 - Article 65 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

60-Article 65-1 ci-dessus a été ajouté en vertu de l'article premier du Dahir n° 1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n° 46-12, Bulletin Officiel n°6474 du 10 ramadan 1437 (16 juin 2016), p. 921.

-quiconque a confié l'exercice de fonctions de commandement ou d'officier à bord à des personnes faisant l'objet d'une interdiction d'exercer lesdites fonctions ou les a inscrites ou fait inscrire sur le registre d'équipage pour exercer la fonction interdite;

- le capitaine ou patron de navire qui a omis de déposer dans les délais le rapport de mer en violation des dispositions de l'article 56 ci-dessus;

- le représentant de l'administration compétente qui a omis de constituer la commission administrative d'enquête nautique dans les délais prévus à l'article 56-1 ci-dessus.

Article 66⁶¹

Pour la fixation du montant des amendes prévues au présent chapitre, il est tenu compte du type et du tonnage du navire, du genre de navigation pratiquée et, le cas échéant, du préjudice causé par l'infraction.

Dans tous les cas, les dispositions du code pénal relatives aux circonstances atténuantes et à la récidive sont applicables aux infractions prévues et réprimées par le présent chapitre.

Livre deuxième : Des navires

TITRE PREMIER : DU RÉGIME JURIDIQUE DES NAVIRES

Chapitre premier : Des caractères et de la propriété 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.

61 - Article 66 ci-dessus a été abrogé et remplacé en vertu de l'article 3 de la loi n° 46-12, précitée.

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 français ou devant un officier public du pays.

Lorsque la vente du navire entraîne le transfert sous pavillon chérifien, la remise de l'acte de nationalité provisoire ou définitif tient lieu de la mention prescrite à l'article 72.

Lorsque le navire qui fait l'objet de la vente se trouve dans un port étranger ou français 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 en France, 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 74⁶²

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.

Les décisions contraires 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 que du 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

62 - l'article 74 a été complété par l'adjonction de l'alinéa 4 en vertu de l'article 5 du dahir du 26 juillet 1922 (30 kaada 1340), précité.

armateurs peuvent le mettre en demeure d'avoir à se prononcer dans le délai d'un mois.

Chapitre II : Des privilèges et hypothèques maritimes

Article 77 ⁶³

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) Les frais de pilotage, de remorquage, de garde et d'entretien du navire et de ses agrès et appareils, 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, appareils 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 :

63-l'article 77 a été modifié en vertu de l'article unique du dahir 18 mai 1934 (4 safar 1353), Bulletin Officiel n°1131 du 29 juin 1934, p. 582.

- 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 79⁶⁴

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

- a) Les privilèges des frais de justice, des droits de quai et taxes de péage, des frais 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.

64-l'article 79 a été modifié en vertu de l'article unique du dahir 18 mai 1934 (4 safar 1353), précité.

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 82⁶⁵

Des hypothèques peuvent être inscrites sur les navires d'un tonnage brut supérieur à trois (3) unités. Toutefois, 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.

65 - Article 82 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

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 chérifienne.

Article 91

Tout propriétaire d'un navire construit dans la zone française de Notre Empire, qui demande à le faire admettre au droit de porter le pavillon chérifien, est tenu de joindre aux pièces requises à cet effet un état des inscriptions prises sur le navire en construction ou un certificat constatant qu'il n'en existe aucune.

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 signé 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 eu 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 passé 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 hypothéquée, 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 navire, subsistent après le partage ou la licitation. Toutefois, si la licitation s'est faite par justice, dans les formes déterminées par les 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.

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 de 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 la zone française de l'Empire chérifien, 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 de France 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 bis⁶⁶

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 auxdits 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 aux quels donnera lieu l'application des dispositions du présent chapitre, seront déterminés par des arrêtés de Notre Grand Vizir.

Chapitre III : De la saisie et de la vente des navires

Section première : De la saisie conservatoire

Article 110⁶⁷

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.

Le défendeur peut s'adresser au juge pour obtenir, s'il y a lieu, la levée de la saisie autorisée par lui.

La décision de saisie conservatoire doit expressément prévoir l'immobilisation ou non du navire.

Lorsque la décision prévoit l'immobilisation du navire, celui-ci est immobilisé dans le port où il se trouve.

Lorsque la saisie conservatoire concerne une ou plusieurs parts dans la copropriété du navire représentant moins de la moitié de la valeur totale dudit navire, cette saisie conservatoire ne doit pas entraîner l'immobilisation du navire.

66 - l'article 109 bis a été modifié en vertu de l'article unique du dahir du 4 mai 1920 (14 chaabane1338), Bulletin Officiel n° 394 du 11 mai 1920, p.783.

67 - Article 110 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

Sur la base de la notification de la décision judiciaire de saisie conservatoire prévoyant l'immobilisation du navire, l'administration compétente du lieu où se trouve ledit navire prend les mesures nécessaires pour en empêcher l'appareillage y compris le retrait des papiers de bord de celui-ci jusqu'à la notification de la mainlevée de saisie ou de la décision du juge de lever l'immobilisation du navire concerné.

Section II : De la saisie-exécution 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 111-1⁶⁸

Lorsque la créance ne se rapporte pas à la cargaison du navire saisi, l'ayant droit à cette cargaison peut en disposer librement sur autorisation du juge ayant ordonné la saisie du navire à bord duquel elle se trouve.

Article 112⁶⁹

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

A l'issue de ce délai et sur la base de la notification de la décision judiciaire de saisie-exécution, l'administration compétente du lieu où se trouve le navire saisi prend les mesures nécessaires pour empêcher l'appareillage y compris le retrait des papiers de bord de celui-ci jusqu'à notification régulière de la mainlevée de saisie ou de l'autorisation du << juge.

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

68-Article 111-1 ci-dessus a été ajouté en vertu de l'article premier de la loi n° 46-12, précitée.

69- Article 112 ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 2 de la loi n° 46-12, précitée.

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 de la zone française du protectorat Marocain, 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 116-1⁷⁰

Avant toute vente en justice du navire y compris la liquidation judiciaire, le juge compétent doit requérir l'état des hypothèques et des saisies inscrites sur le navire ou le certificat visé à l'article 100 ci-dessus

70-Article 116-1 ci-dessus a été ajouté en vertu de l'article premier de la loi n° 46-12, précitée.

qu'il n'en existe aucune et le joindre au dossier du navire avant la fixation du jour désigné pour sa vente.

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 délais portés auxdits articles seront réduits de moitié et ne seront pas augmentés en raison de la distance.

Article 123⁷¹

A l'issue de la vente en justice du navire y compris la liquidation judiciaire, le juge compétent doit, par ordonnance spéciale, prononcer la radiation par l'administration compétente, des créances inscrites au titre dudit navire.

Cette radiation est effectuée par l'autorité compétente à la demande de toute partie intéressée.

Article 124⁷²

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 13 800 F 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.

Le propriétaire d'un bâtiment échoué ou coulé dans les eaux territoriales, dans des conditions telles qu'ils constitue un obstacle ou un danger pour la navigation, est tenu de procéder à son enlèvement. 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,

71 - Article 123 ci-dessus a été abrogé et remplacé en vertu de l'article 3 de la loi n° 46-12, précitée.

72 - L'article 124 a été modifié en vertu de l'article premier (premier alinéa) et complété en vertu de l'article 2 (alinéa 3 et 4) du Dahir du 26 novembre 1926 (20 jourmada I 1345), Bulletin Officiel n° 743 du 18 janvier 1927, p. 128.

- Alinéa 1 de l'article 124 a été modifié en vertu de l'article unique du dahir du 26 avril 1948 (16 jourmada II 1367), Bulletin Officiel n° 1857 du 28 mai 1948, p. 619.

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 126⁷³

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 12 000 francs par tonneau de jauge du navire.

73 -l'article 126 a été modifié en vertu de l'article unique du dahir du 26 avril 1948 (16 Joumada II 1367), précité.

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.

Article 129

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

Article 130⁷⁴

La jauge visée aux articles 124 et 126 se calcule sur le tonnage brut des navires, quel que 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.

74- l'article 130 a été modifié en vertu de l'article unique du dahir du 26 avril 1948 (16 Joumada II 1367), précité.

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 133⁷⁵

Abrogé.

Article 134

Abrogé.

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.

75 -Les articles 133 et 134 ont été abrogés en vertu de l'article premier du dahir du 26 juillet 1922 (30 kaada 1340), précité.

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 CAPITAINE

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 connaissement.

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, indépendamment du journal de bord, un journal de la machine, mentionnant la quantité de charbon prise au départ, sa consommation journalière ainsi que tout ce qui concerne la marche et le service de la machine.

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 connaissement, ait expressément autorisé ce mode de chargement.

Sont considérés 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 149⁷⁶

Abrogé.

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

76 - L'article 149 a été abrogé en vertu de l'article premier du dahir du 26 juillet 1922 (30 kaada 1340), précité.

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 bis⁷⁷

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.

77 - l'article 161 bis a été ajouté en vertu de l'article 2 du dahir du 6 juillet 1953 (24 chaoual 1372), précité.

Article 164 bis⁷⁸

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 de la zone française 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 constatation⁷⁹

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 chérifien, 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 166⁸⁰

§ 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 ;

§ 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.

78 - l'article 164 bis a été ajouté en vertu de l'article 2 du dahir du 6 juillet 1953 (24 chaoual 1372), précité.

79-Le titre quatrième ci-dessus a été modifié et complété en vertu de l'article 4 du Dahir du 6 juillet 1953 (24 chaoual 1372), précité.

80 -les Paragraphes 2 et 3 ont été modifiés en vertu de l'article premier du dahir n° 1-61-219 du 25 Joumada II 1381(4 décembre 1961), Bulletin Officiel n° 2564 du 15 décembre 1961, p. 1785.

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

Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime s'il n'est libre de tout autre engagement maritime.

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 ⁸¹

bis. Seules les personnes remplissant simultanément les conditions suivantes peuvent être inscrites, dans les formes réglementaires, en qualité de marin sur le registre d'équipage du navire :

- avoir été reconnues physiquement aptes à l'exercice de la profession de marin, par un médecin du secteur public ou un médecin expert;
- avoir suivi une formation de base permettant au moins de suivre et d'exécuter les consignes de sécurité en mer ainsi que les prescriptions concernant le sauvetage des vies humaines en mer et la préservation du milieu marin.

Les conditions d'aptitude physique requises ainsi que les conditions, les fréquences et les modalités de mise en œuvre du contrôle médical à tous les marins, sont fixées par voie réglementaire, en tenant compte du type de navire, de la catégorie de navigation pratiquée, et des conditions de travail à bord.

Les niveaux minima d'éducation générale et le cas échéant, de formation professionnelle requis pour l'exercice de la profession de marin sont fixées par l'autorité gouvernementale compétente par voie réglementaire, en tenant notamment compte du type de navire, de la nature des travaux demandés et des conditions de travail à bord du navire.

81 -les dispositions de l'article 167 bis ont été abrogées et remplacées en vertu de l'article 2 de la loi 16-07, précitée.

Article 168⁸²

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

82 - l'article 168 a été modifié en vertu de l'article premier du dahir n° 1-61-219 du 25 Joumada II 1381(4 décembre 1961), précité.

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 équipages et de la réglementation du travail à bord⁸³

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

Sauf 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, le marin n'est pas tenu, à moins d'une

83 - le chapitre II a été modifié en vertu de l'article 4 du dahir du 6 juillet 1953 (24 chaoual 1372), précité.

-Le chapitre II a été complété par l'article 176 bis en vertu de l'article 3 du dahir 1 décembre 1930(9 rejab 1349), Bulletin Officiel n°948 du 26 décembre 1930, p. 1431.

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 viziriels, 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 surcroûts 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 viziriels 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 viziriels.

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 ⁸⁴

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 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.

84- les paragraphes 2 et 3 l'article 176 quinquies ont été modifiés en vertu du l'article 2 du dahir n° 1-61-219 du 25 Joumada II 1381(4 décembre 1961), précité.

Sur les navires de commerce de plus de 200 tonneaux de jauge brute, il est interdit de faire 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'armateur⁸⁵

Section I : Des salaires fixes, produits éventuels et autres rémunérations

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.

85 - le chapitre III a été modifié en vertu de l'article 4 du dahir du 6 juillet 1953 (24 chaoual 1372), précité.

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 de la zone française du Maroc ou dans un port de France, paiement en est effectué immédiatement.

Si la liquidation des salaires a lieu dans un port étranger, les salaires sont payés dans la zone française du Maroc ou en France. 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, rétentions, délégations 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, quel qu'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 chérifien ;

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 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, ainsi que la composition des menus servis à l'équipage.

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.

Article 188 ter

Les dispositions de l'article précédent pourront être étendues, par voie d'arrêtés viziriels, 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 œuvre 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 189⁸⁶

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.

86 -l'article 189 ci-dessus a été modifié en vertu de l'article unique du dahir n° 1-61-360 du 22 rejeb 1381 (30 décembre 1961), Bulletin Officiel n° 2568 du 12 janvier 1962, p. 20.

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 190⁸⁷

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

87 -les dispositions de l'article 190 ont été modifiées en vertu de l'article unique du dahir n° 1-57-094 du 12 ramdan 1376(13 avril 1957), Bulletin Officiel 2323 du 3 mai 1957, p. 524.

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 marins du commerce au port d'armement du navire.

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 ter⁸⁸

Les dispositions des articles 189, 190 et 190 bis ci-dessus ne sont applicables ni aux armements n'exploitant que des bateaux armés au

88 - l'article 190 ter ci-dessus a été modifié en vertu de l'article unique du dahir n° 1-61-360 du 22 rejeb 1381 (30 décembre 1961), précité.

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 bis⁸⁹

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

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,

89 - les articles 191 bis et 191 ter ont été ajoutés en vertu de dahir portant loi du 15 rejeb 1394 (5 août 1974), Bulletin officiel n° 3227 du 16 chaabane 1394(4 septembre 1974), p.1235.

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 française.

Article 192 ter⁹⁰

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 193⁹¹

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 :

90 - l'article 192 ter a été ajouté en vertu de dahir portant loi du 15 rejeb 1394 (5 août 1974), précité.

91 - l'article 193 a été annulé et remplacé en vertu de l'article premier du dahir n° 1-62-069 du 16 safar 1382 (19 juillet 1962), Bulletin Officiel n° 2597 du 3 août 1962, p.1006.

- l'article 193 ci-dessus a été modifié en vertu de l'article unique du dahir n° 1-61-360 du 22 rejeb 1381 (30 décembre 1961), précité.

- a) Le port d'engagement, pour les marins marocains ;
- 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.

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

Article 195⁹²

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 de la zone française où il fait escale pendant une durée de quarante-huit heures au moins.

92- Article 195 a été modifié en vertu de l'article 2 du Dahir du 6 juillet 1953 (24 chaoual 1372), précité.

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 pavé 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 affrêteurs 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 reçoivent un mois de salaire tel qu'il peut être évalué d'après la durée 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 bis⁹³

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 ter⁹⁴

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.

93- l'article 201 bis a été modifié en vertu de l'article premier du dahir n° 1-69-177 du 12 kaada 1389 (20 janvier 1970), Bulletin Officiel n° 2987 du 28 janvier 1970, p.181.

94 - L'article 201 ter a été ajouté en vertu de l'article 2 du dahir n° 1-61-223 du 14 joumada I 1381(24 octobre 1961), Bulletin officiel n° 2558 du 3 novembre 1961, p.1600.

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, n'ont pas reçu la totalité des salaires auxquels ils avaient droit pour la durée présumée du voyage, ont part aux indemnités.

Chapitre V : Des litiges entre armateurs et marins

Article 205 bis ⁹⁵

⁹⁵-Article 205 bis a été modifié en vertu de l'article 2 du dahir 6 juillet 1953 (24 chaoual 1372), précité.

Les litiges qui s'élèvent 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 de la zone française du Maroc, 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 de paix compétent.

Livre troisième : 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, connaissement 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 connaissement est une reconnaissance écrite des marchandises reçues par le capitaine.

Article 210

Le connaissement 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 connaissement créés par le capitaine.

Tout exemplaire du connaissement 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 sur la charte-partie.

Chapitre II : Des obligations réciproques des parties

Article 213

Le fréteur 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'affréteur 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 fréteur 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'affréteur.

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'affréteur, 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'affréteur, sans préjudice de dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Article 221

Le frèteur 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 frèteur d'après leur valeur au port de destination, sous déduction des dépenses épargnées à l'affréteur si le navire arrive à bon port, et dans le cas contraire, d'après leur prix de vente effectif.

Article 223

Le frèteur 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 fréteur 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 fréteur.

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 229⁹⁶

Toutefois, le fret est dû dans les cas suivants:

96 -l'article 229 a été modifié en vertu de l'article unique du Dahir du 6 février 1933 (11 chaoual 1351), Bulletin Officiel n° 1062 du 3 mars 1933, p.176

- a) Lorsque le défaut de livraison provient de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit ;
- b) Lorsque les marchandises se sont perdues par vice propre ; Pour les animaux morts en cours de route en dehors de toute faute du transporteur ;
- c) 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 ;
- d) Lorsque, au cours du voyage des marchandises ont dû être vendues à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause ;
- e) 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'affréteur 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'affréteur 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 fréteur, 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'affrèteur 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 244⁹⁷

Abrogé.

Article 245

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

97-Article 244 a été abrogé en vertu de l'article premier du dahir du 26 juillet 1922 (30 kaada 1340), précité.

Article 246⁹⁸

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'affrèteur. Mais dans les rapports entre l'affrèteur et le chargeur, c'est le connaissement seul qui fait foi, à moins qu'il ne se réfère expressément à la charte-partie.

98-Article 246 a été modifié en vertu du dahir 21 mars 1930 (20 chaoual 1348), Bulletin Officiel n° 912 du 18 avril 1930, p. 480.

Article 253

L'émetteur d'un connaissance direct est tenu, jusqu'au terme du parcours, des actions qui naissent de ce connaissance.

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'exonération des obligations

Article 255

Le contrat d'affrètement ou de transport est résilié de plein droit, sans indemnité de part ni d'autre, lorsqu'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'affrèteur 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'affrèteur 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'affréteur ne peut résilier le contrat, à moins de payer le fret entier, les surestaries et tous autres frais grevant la cargaison. De plus, l'affréteur est tenu d'indemniser le fréteur, 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'affréteur peut en déduire les dépenses épargnées au fréteur, 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 262⁹⁹

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,

99-L'article 262 a été modifié en vertu de l'article unique du dahir du 17 mars 1953 (1er rejev 1372), Bulletin Officiel n° 2112 du 17 avril 1953, p. 546.

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 connaissance 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 266¹⁰⁰

Lorsqu'une déclaration de valeur ne figure pas au connaissance, 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 connaissance, 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 de la zone française du Maroc, et ce, alors même que le connaissance 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.

100-l'article 266 a été modifié en vertu du dahir du 16 septembre 1954 (17 moharrem 1374), Bulletin Officiel n°2190 du 15 octobre 1954, p.1382 ;

- l'article 266 a été modifié en vertu du dahir du 27 avril 1946 (25 jouamada I 1365), Bulletin Officiel n°1756 du 21 juin 1946, p. 511.

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'affrètement à 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'affréteur.

Article 271

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

Article 272

L'affréteur 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 trouve 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 279¹⁰¹

a) Le passager ne peut, sans l'assentiment du capitaine, céder les droits résultant de la convention de transport.

b) Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention 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 1000 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 de 100 à 3 000 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 3 000 à 10 000 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 1 000 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.

101Alinéa « d » a été modifié en vertu de l'article premier du dahir 24 novembre 1941 (5 kaada 1360), Bulletin Officiel n°1521 du 19 décembre 1941, p. 1160

-alinéa « f » a été ajouté en vertu de l'article unique du dahir du 8 septembre 1936 (20 joumada II 1355), Bulletin Officiel n° 1250 du 9 octobre 1936, p.1207.

-L'article 279 a été modifié en vertu de l'article unique du dahir du 22 mai 1929 (12 hijja 1347), Bulletin Officiel n° 867 du 4 juin 1929, p. 1495.

-l'article 279 a été modifié en vertu de l'article unique du dahir du 14 novembre 1923 (4 rebia II 1342), Bulletin Officiel n° 582 du 18 décembre 1923, p. 1494

Les dispositions de l'article 463 du Code pénal sont applicables aux délits prévus par le présent article, pour le jugement desquels les tribunaux français du Maroc sont seuls compétents.

Tout Marocain de la zone française qui, hors du territoire de cette zone, s'est rendu coupable du délit ci-dessus spécifié, peut être poursuivi et jugé dans la zone française de Notre Empire 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 dans la zone française de l'Empire chérifien.

f) Les frais occasionnés par le refoulement hors de la zone française 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 prix du passage n'en reste pas moins dû en entier.

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

En cas d'abordage, le demandeur pourra à son choix assigner devant le tribunal du détenteur ou devant le tribunal du port d'attache du navire.

Le tribunal du premier port marocain de la zone française 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 de cette zone, 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 le Code de procédure 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 309¹⁰²

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.

Article 309 bis¹⁰³

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 3 000 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 réputées avaries.

Article 311

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

Article 312

102 -2e alinéa de l'article 309 a été abrogé en vertu de l'article premier du dahir du 26 juillet 1922 (30 kaada 1340), précité.

103 -Article 309 bis a été ajouté en vertu du dahir du 26 juillet 1922 (30 kaada 1340), précité.

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 des 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 le péril commun a été la conséquence d'une faute nautique du capitaine.

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 de France 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 puisqu'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 331¹⁰⁴

Abrogé.

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 V : Du prêt à 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, dans la zone française du Maroc, par le juge de paix ; 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.

104 - Article 331 a été abrogé en vertu de l'article premier du dahir du 26 juillet 1922 (30 kaada 1340), précité.

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 risques commencent et celui où ils finissent ;
- 4° La somme assurée ;
- 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 prêtés 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 vies ou blessures.

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 a 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 du 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'avaries, 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 Délaissement

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 allégement ou par l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût 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 par les assurés aux assureurs.

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 mainlevée 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, apparaux, 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 7 mars 1917 (13 jourmada I 1335) sur la marine marchande chérifienne et la police de navigation dans la zone française de l'Empire chérifien, ainsi que toutes dispositions antérieures contraires aux présentes.