

**LIVRE TROISIEME - DES TRANSPORTS MARITIMES, DES RISQUES DE MER
ET DES ASSURANCES MARITIMES**

TITRE PREMIER - DU CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME EN GENERAL

CHAPITRE PREMIER - DE LA FORMATION ET DE LA PREUVE DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 206 : L'affrètement est le contrat par lequel l'armateur du navire s'engage envers un expéditeur à transporter ses marchandises à un certain port ou pendant un certain temps, moyennant un certain prix, en y affectant soit la totalité, soit une partie du bâtiment.

Article 207 : L'affrètement ou contrat de transport maritime se constate par charte-partie, 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 connaissement 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 connaissement, 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 connaissement l'emporte sur la charte-partie.

Chapitre II - Des obligations réciproques des parties

Article 213 : Le frèteur 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 fréteur 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 fréteur 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 fréteur 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 229 : (modifié par le dahir du 6 février 1933 (11 chaoual 1351), art. unique).

Toutefois, le fret est dû dans les cas suivants :

- 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 ;
- c) Pour les animaux morts en cours de route en dehors de toute faute du transporteur ;
- d) 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 ;
- e) Lorsque, au cours du voyage des marchandises ont dû être vendues à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause ;
- f) 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'affréteur 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'affréteur, 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 fréteur 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 fréteur peut retenir les marchandises faute de paiement du fret, à moins qu'il ne lui soit fourni une bonne et valable caution.

Le fréteur peut également demander le dépôt des marchandises en mains tierces, jusqu'à ce qu'il soit payé du fret, ou même en faire ordonner la vente jusqu'à concurrence du montant de sa créance.

Article 244 : *Abrogé par le dahir du 26 juillet 1922 (29 kaada 1340), art. premier.*

Article 245 : Le connaissement nominatif n'est pas négociable. Le capitaine ne peut remettre la marchandise qu'à la personne dénommée.

Article 246 : *(Modifié par le dahir du 21 mars 1930 (20 chaoual 1348), art. unique).*

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

Article 253 : L'émetteur d'un connaissement direct est tenu, jusqu'au terme du parcours, des actions qui naissent de ce connaissement.

Il est garant des faits des transporteurs successifs auxquels est transmise la marchandise.

Article 254 : Dans le cas prévu par l'article précédent, chacun des transporteurs subséquents n'est responsable que des pertes, avaries et retards survenus sur son propre parcours.

Chapitre III - De l'extinction et de l'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'affréteur 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'affréteur 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 : *(modifié par le dahir du 6 février 1933 (11 chaoual 1351), art. unique)*

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 262 - *(Modifié par le dahir du 17 mars 1953 (1^{er} rejeb 1372), art. unique)*

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

Article 263 : Toutes actions dérivant du contrat d'affrètement sont prescrites par un an à compter de l'arrivée de la marchandise au port de destination et, en cas de non-arrivée, de la date à laquelle elle aurait dû normalement y parvenir.

Article 264 : Est nulle et de nul effet toute clause de 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 266 - *(Modifié par le dahir du 29 avril 1946 (27 jomada I 1365) puis modifié par le dahir du 16 septembre 1954 (17 moharrem 1374), art. unique).*

Lorsqu'une déclaration de valeur ne figure pas au connaissance, la responsabilité de l'armateur et du capitaine est limitée à 100.000 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 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.

Article 268 : L'insertion de clauses non conformes aux dispositions ci-dessus dans un connaissance 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 connaissance, 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 deuxième - De certains contrats particuliers

Chapitre premier - De l'affrètement à temps

Article 270 : Le contrat d'affrètement à temps est celui par lequel le fréteur loue son navire pour un temps déterminé et pour tout emploi licite et normal à la convenance de l'affréteur.

Article 271 : Le fréteur 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'affréteur 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'affréteur n'a que la gestion commerciale du navire, ces pertes et avaries sont à la charge du fréteur, à moins que celui-ci ne prouve qu'elles sont dues à la faute de l'affréteur.

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 : *(modifié par le dahir du 6 février 1933 (11 chaoual 1351), art. unique).*

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 prendre charge, à la disposition du frèteur.

Article 278 : Le fret n'est pas dû pour le temps durant lequel l'affrèteur se trouve privé de la jouissance du navire par le fait d'une puissance, mais il continue à courir pendant l'arrêt du navire résultant d'événement de navigation. Si l'arrêt du navire est dû à un fait du frèteur ou à l'état du navire, il n'est dû aucun fret, et des dommages-intérêts peuvent être réclamés, s'il y a lieu.

Chapitre II - Du transport des passagers

Article 279 - *(modifié par le dahir du 22 mai 1929 (12 hijja 1347), art. unique ; puis modifié par le dahir du 24 novembre 1941 (5 kaada 1360), art. premier)*

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) *(ajouté par le dahir du 24 novembre 1941, art. premier)* 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.

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

(Le paragraphe suivant a été ajouté par le dahir du 22 mai 1929 (12 hijja 1347) complétant l'article 279 de l'annexe N°I du dahir du 31 mars 1919 (28 jourmada II 1337) formant code de commerce maritime art. unique): 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) (Ajouté D. 8 septembre 1936 - 20 jourmada II 1355) : 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 troisième - 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 309 : (second alinéa de cet article abrogé par le *dahir du 26 juillet 1922 (29 kaada 1340)*, art. premier).

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 bis : (*Ajouté par le dahir du 26 juillet 1922 (29 kaada 1340)*, art. premier).

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 : 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 331 : *Abrogé par le dahir du 26 juillet 1922 (29 kaada 1340), art. premier.*

Article 332 : Toutes demandes en contribution pour avaries communes et toutes actions dérivant du contrat d'affrètement sont prescrites dans le délai d'un an, à compter de la date de l'arrivée de la marchandise ou, si elle n'a pas achevé son voyage à compter de la date à laquelle elle aurait dû normalement arriver.

Chapitre IV - Du 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.

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 quatrième - Des assurances et du délaissement

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 prêtées à la grosse et le profit maritime, les marchandises chargées à bord et le profit espéré de ces marchandises, le coût de l'assurance, et généralement toutes choses estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation.

Toute assurance cumulative est interdite.

Dans tous les cas d'assurances cumulatives, s'il y a eu dol ou fraude de la part de l'assuré, l'assurance est nulle à l'égard de l'assuré seulement : s'il n'y a eu ni dol, ni fraude, l'assurance est réduite, sauf indemnité s'il y a lieu, de toute la valeur de l'objet deux fois assuré ; s'il y a eu deux ou plusieurs assurances successives, la réduction porte sur la plus récente.

Article 347 : Lorsque l'assurance a pour objet le fret net, le montant de ce fret, dans le silence du contrat, est évalué à 60 % du fret brut.

Article 348 : Si la valeur des marchandises n'est point fixée par le contrat, elle peut être justifiée par les factures et par les livres ; à défaut, l'estimation est faite suivant le prix courant au temps et au lieu du chargement, y compris tous les droits payés et les frais faits jusqu'à bord, le fret acquis à tout événement, ainsi que le coût de l'assurance, et, s'il y a lieu, le profit espéré.

Article 349 : Si le temps des risques n'est point déterminé par le contrat, il court, à l'égard du navire et de ses accessoires, du moment où le navire a levé l'ancre ou démarré jusqu'au moment où il est ancré et amarré au port ou au lieu de sa destination. Il court, à l'égard des marchandises, du moment où elles ont quitté la terre pour être chargées sur le navire ou sur les allèges ou gabares, jusqu'au moment où elles sont mises à terre au lieu de leur destination.

Article 350 : L'assureur peut faire réassurer par d'autres les risques qu'il a assurés.

La prime de réassurance peut être moindre ou plus forte que celle de l'assurance.

Article 351 : Si l'assuré tombe en faillite lorsque le risque n'est pas encore fini, ni la prime payée, l'assureur peut demander une caution et, à défaut de caution, la résiliation du contrat. L'assuré a les mêmes droits en cas de faillite de l'assureur.

Article 352 : Les sommes empruntées à la grosse ne peuvent faire l'objet d'un contrat d'assurance.

Article 353 : Même en l'absence d'intention frauduleuse, toute réticence ou toute fausse déclaration de la part de l'assuré, qui diminue l'opinion du risque, annule l'assurance.

L'assurance est nulle même dans le cas où la réticence ou la fausse déclaration n'a pas influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré.

La prime demeure acquise à l'assureur.

Chapitre II - Des obligations de l'assureur et de l'assuré

Article 354 : Si l'assurance est rompue par le fait de l'assuré avant le commencement des risques, sans que cette rupture soit due à la force majeure ou à un juste motif, l'assureur reçoit, à titre d'indemnité forfaitaire, la moitié de la prime fixée lors de la conclusion du contrat.

Article 355 : Sont aux risques de l'assureur : les dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changement forcé de route, de voyage ou de navire, jet, feu, explosion, pillage, piraterie, vol commis à bord, baraterie et, généralement, par tous accidents et fortunes de mer.

Article 356 : L'assureur sur corps ne répond pas des fautes du capitaine ayant le caractère de dol ou de fraude, lorsque le capitaine a été choisi par l'armateur.

Article 357 : L'assureur ne répond pas des recours exercés contre le navire assuré soit pour dommages causés à la chose d'autrui, soit pour pertes de 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 le 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 allègement 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, appareils, armement et équipement du navire, et dues pour le dernier voyage assuré quand l'assurance est souscrite au voyage, ou pour la dernière période assurée, quand l'assurance est souscrite à temps, mais jusqu'à concurrence au maximum d'une année de primes dans les deux cas.

Article 387 : Les assureurs des marchandises sont privilégiés sur ces marchandises pour le montant des primes.

Article 388 : Les réclamations des assurés pour dommages arrivés aux marchandises ne sont pas recevables si elles n'ont pas fait l'objet d'une notification aux assureurs ou à leurs représentants, dans le délai d'un mois à dater du jour de la réception des marchandises.

Article 389 : Toute action en délaissement est prescrite si elle n'a pas été intentée dans le délai de six mois à compter :

En cas de délaissement pour perte totale ou prise, du jour de la réception de la nouvelle de la perte ou de prise ;

En cas de délaissement pour défaut de nouvelles, du jour de l'expiration des délais fixés par l'article 378 ;

En cas de délaissement des marchandises, pour innavigabilité du navire ou en cours de voyage après l'expiration des délais fixés par l'article 375 ;

En cas de délaissement pour arrêt par ordre de puissance, du jour de l'expiration des délais fixés par l'article 380 ;

Dans tous les autres cas de délaissement, du jour où l'assuré a été en mesure de profiter de son droit au délaissement.

Article 390 : Toutes autres actions dérivant du contrat d'assurance sont prescrites par deux ans à compter de la date d'exigibilité de la créance, à moins que le créancier ne justifie qu'il a été dans l'impossibilité d'agir en temps utile.

Dispositions Finales

Article 391 : Sont abrogées les dispositions du dahir du 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.