

**Code de commerce maritime annexé au dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) portant approbation de trois textes relatifs au commerce, à la navigation et à la pêche maritime**

**LIVRE PREMIER - DU REGIME DE LA NAVIGATION MARITIME**

**TITRE PREMIER - DE LA NAVIGATION MARITIME**

**Chapitre I - 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 3 :** *(complété par le dahir du 26 juillet 1922 (29 kaada 1340), art. 2 ; puis modifié par le dahir du 18 mai 1930 (19 hijja 1348), art. premier ; puis modifié par le dahir du 2 mai 1933 (7 moharrem 1352), art. unique), puis complété par le dahir du 7 avril 1934 (22 hijja 1352) art. unique).*

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

- a) D'avoir leur port d'attache dans le royaume du Maroc ;
- b) D'effectuer ordinairement une navigation qui intéresse, d'une façon directe et principale, le trafic des ports du Royaume du Maroc ou, s'il s'agit de bateaux de pêche, de débarquer habituellement le produit de leur pêche dans le Royaume du Maroc ;
- c) D'appartenir pour les trois quarts au moins à des nationaux; lorsque les bateaux sont la propriété de sociétés anonymes ou de sociétés en commandite, cette condition est considérée comme remplie lorsque la majorité des membres du conseil d'administration ou du conseil de surveillance sont sujets marocains et que, en outre, le président du conseil d'administration, le directeur ou l'administrateur délégué sont marocains.  
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 ;
- 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.

**ARTICLE 3 bis :** *(Ajouté par le dahir du 1-57-215 du 6 moharrem 1377 (3 août 1957) rendant applicable à la province de Tanger les dispositions du code de commerce maritime marocain promulgué par le dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919).*

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 a 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 4 :** (modifié par le dahir du 26 juillet 1922 (29 kaada 1340), art.3 ; puis abrogé et remplacé par le dahir n°1-57-126 du 6 moharrem 1377 (3 août 1957), art. premier; puis abrogé et remplacé par le dahir n°1-84-54 du 25 rejeb 1404 (27 avril 1984) portant loi de finance pour l'année 1984 ; art. 14).

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 tonneaux inclus .....	10 DH ;
- Au dessus de 2 et Jusqu'à 5 tonneaux inclus .....	20 DH ;
- Au dessus de 5 et Jusqu'à 10 tonneaux inclus .....	50 DH ;
- Au dessus de 10 et Jusqu'à 25 tonneaux inclus.....	75 DH ;
- Au dessus de 25 et Jusqu'à 50 tonneaux inclus .....	100 DH ;
- Au dessus de 50 et Jusqu'à 100 tonneaux inclus .....	150 DH ;
- Au dessus de 100 et Jusqu'à 150 tonneaux inclus .....	200DH ;
- Au dessus de 150 et Jusqu'à 250 tonneaux inclus .....	250 DH ;
- Au dessus de 250 et Jusqu'à 500 tonneaux inclus .....	500 DH ;
- Au dessus de 500 et Jusqu'à 1000 tonneaux inclus .....	2000 DH ;
- Au dessus de 1000 et Jusqu'à 3000 tonneaux inclus .....	4000 DH ;
- Au dessus de 3000 et Jusqu'à 7000 tonneaux inclus .....	6000 DH
- Au dessus de 7000 et Jusqu'à 10.000 tonneaux inclus .....	8000 DH
- Au dessus de 10.000 et Jusqu'à 20.000 tonneaux inclus .....	12.000 DH ;
- Au dessus de 20.000 et Jusqu'à 50.000 tonneaux inclus .....	16.000 DH ;
- Au dessus de 50.000 tonneaux .....	20.000 DH ;

Toutefois, pour tout acte de nationalité délivré aux navires, vedettes et embarcations armés en plaisance de plus de 10 tonneaux, il sera perçu un droit fixé à 500 dirhams.

En sus de ces taxes, tous les navires et embarcations y compris les embarcations de moins de 2 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 5 –** [Abrogé et remplacé le dahir n°1-84-54 du 25 rejeb 1404 (27 avril 1984) portant loi de finance pour l'année 1984 ; art. 14].

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 marocain, son propriétaire est tenu de le faire jauger.

**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 celle-ci aucun droit spécial en dehors des frais effectifs.

**ARTICLE 9 :** *(abrogé et remplacé par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 3).*

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 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 huit centimètres de hauteur et deux 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 11 :** *(modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art.2)*

Les navires de toute espèce doivent avoir 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 :

1. les embarcations qui naviguent à l'intérieur d'une même rade ou d'une même rivière et des 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 réglementaire.
2. Les navires de pêche d'un tonnage brut inférieur ou égal à trois (3) unités de jauge ne doivent avoir comme papier 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.

#### **SECTION PREMIÈRE - DE L'ACTE DE NATIONALITÉ**

**ARTICLE 12 :** *(modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016), art.2)*

L'acte de nationalité est la pièce qui constitue 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 fixés 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 légitime propriété quelle en est l'origine, 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 présenter le bateau au service de la navigation pour l'établissement du certificat de jauge.

**ARTICLE 14 :** Outre le procès-verbal de la déclaration dont il vient d'être parlé, le propriétaire d'un bateau de 20 tonneaux et au-dessus est tenu de donner au bureau du port, par acte régulier, soumission et caution sur son propre bateau et autres propriétés :

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

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

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

**ARTICLE 15 :** Le propriétaire est dans l'obligation de ne point vendre, donner ou prêter l'acte de nationalité du bateau ; il doit n'en faire usage que pour le bateau auquel cet acte est accordé et le rapporter au service de la navigation d'un des ports du Royaume du Maroc pour être annulé, si le bateau est soit vendu, soit pris par l'ennemi, soit brûlé ou perdu de quelque autre manière.

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

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

**ARTICLE 16 :** Si l'acte de nationalité d'un bateau est perdu, le propriétaire viendra en faire la déclaration au Secrétariat du tribunal de paix de son domicile réel ou élu ; il indiquera, à l'appui, les circonstances dans lesquelles la perte a eu lieu. Il sera dressé, de ces déclarations, procès-verbal dont le Secrétaire greffier délivrera expédition audit propriétaire.

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

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

**ARTICLE 17 :** (modifié par le dahir du 2 septembre 1931 (18 rebia II 1350), art. premier, puis modifié par le dahir du 7 août 1946 (9 ramadan 1365), art premier ; puis modifié par le dahir n°1-57-126 du 6 moharrem 1377 (3 août 1957), art 2 ; puis modifié par le dahir n°1-84-54 du 25 rejeb 1404 (27 avril 1984) portant loi de finances pour l'année 1984 ; art. 15).

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

**ARTICLE 18 :** Si, après délivrance de l'acte de nationalité, le bateau est changé dans sa forme, dans son tonnage ou de toute manière, le propriétaire est tenu d'obtenir un nouvel acte de nationalité, faute de quoi le bateau sera réputé étranger.

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

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

**ARTICLE 19 :** On doit également justifier de l'impossibilité de ramener un bateau dans un port du Royaume du Maroc par suite de force majeure, telle que capture, naufrage, échouement avec perte, condamnation par suite d'avaries, pour obtenir la radiation des soumissions lors de la délivrance de l'acte de nationalité.

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

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

Si le bateau est perdu corps et biens, un acte de notoriété publique 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 :** (Ajouté par le dahir du 18 mai 1930 (19 hijja 1348), art. 2).

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 marocain.

Il affirme l'identité du bateau auquel il est délivré avec celui qui fait l'objet de l'acte de nationalité.

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

**ARTICLE 22 :** Sauf les exceptions prévues à l'article 11 ci-dessus, aucun bateau, quelle que soit sa contenance, ne peut se livrer à la navigation maritime sans être muni d'un congé.

**ARTICLE 23 :** (Abrogé et remplacé par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 3).

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 27 :** (modifié par le dahir du 2 septembre 1931 (18 rebia II 1350), art. premier, puis modifié par le dahir du 7 août 1946 (9 ramadan 1365), art premier (voir rectificatif au BO du 13 décembre 1946), ; puis modifié par le dahir n°1-57-126 du 6 moharrem 1377 (3 août 1957), art 2 ; puis modifié par le dahir n°1-84-54 du 25 rejeb 1404 (27 avril 1984) portant loi de finances pour l'année 1984 ; art. 15).

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

- De 2 et jusqu'à 5 tonneaux inclus .....	30 DH
- Au-dessus de 5 et jusqu'à 10 tonneaux inclus .....	50 DH
- Au-dessus de 10 et jusqu'à 25 tonneaux inclus .....	75 DH
- Au-dessus de 25 et jusqu'à 50 tonneaux inclus .....	100 DH
- Au-dessus de 50 et jusqu'à 100 tonneaux inclus .....	150 DH
- Au-dessus de 100 et jusqu'à 150 tonneaux inclus .....	200 DH
- Au-dessus de 150 et jusqu'à 250 tonneaux inclus .....	250 DH
- Au-dessus de 250 et jusqu'à 500 tonneaux inclus .....	300 DH
- Au-dessus de 500 et jusqu'à 1 000 tonneaux inclus .....	400 DH
- Au-dessus de 1.000 et jusqu'à 3 000 tonneaux inclus .....	500 DH
- Au-dessus de 3.000 et jusqu'à 7 000 tonneaux inclus .....	700 DH
- Au-dessus de 7.000 et jusqu'à 10.000 tonneaux inclus .....	900 DH
- Au-dessus de 10.000 tonneaux .....	1 000 DH.

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

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

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

**ARTICLE 28 :** (modifié par le dahir n°1-57-126 du 6 moharrem 1377 (3 août 1957), art. 3 ; puis modifié par le dahir n°1-84-54 du 25 rejeb 1404 (27 avril 1984) portant loi de finances pour l'année 1984, art. 15)

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

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 qualité du ou des propriétaires, ceux du capitaine, le genre de navigation, cabotage ou pêche, qu'il doit effectuer, le nombre et l'espèce des embarcations annexes qu'il faut réellement embarquer à bord.

Le registre d'équipage renfermera la filiation de chaque homme d'équipage, avec les conditions de son engagement.

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

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

**ARTICLE 28-1 :** *(Ajouté par le dahir n°1-16-47 du 19 rejev 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. premier)*

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 29 :** *(Abrogé par le dahir du 9 Rebia II 1347 (24 Septembre 1928) fixant les marques extérieures d'identité des navires et portant modification au code de commerce maritime et au règlement sur la pêche maritime (annexe I et III au dahir du 31 mars 1919 (28 jourmada II 1337, art. premier).*

**ARTICLE 30 :** *(modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 rejev 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art.2).*

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'issus de chaque inspection, lesdits services ou autorités apposent leur visa sur le registre d'équipage inspecté avec la mention, le cas échéant, de leurs observations.

**Article 31 :** *(modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 rejev 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art.2)*

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 du contraire.

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

#### **SECTION IV - DE LA PATENTE DE SANTÉ**

**ARTICLE 32 :** La patente de santé est établie conformément aux prescriptions du dahir du 28 safar 1334 (5 janvier 1916), portant réorganisation de la police sanitaire maritime.

#### **SECTION V - DES TITRES DE SÉCURITÉ**

*(l'intitulé de cette section et Les dispositions de celle-ci ont été abrogées et remplacées par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), art. unique)*

**ARTICLE 33 :** *(modifié par le dahir du 6 février 1933 (11 chaoual 1351), art. unique ; puis modifié par le dahir du 6 juin 1939 (17 rebia II 1358), art. unique ; puis modifié et complété par le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. premier, puis abrogées et remplacées par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), art. unique)*

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 bis :** *(Ajouté par le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. premier et ensuite abrogé et remplacé par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959) modifiant le code de commerce maritime (annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919), art. unique)*

**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.

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

**ARTICLE 33 ter :** *(ajouté par le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. premier et ensuite abrogé et remplacé par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), art. unique)*

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.

**ARTICLE 34 :** *(modifié par le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. premier et ensuite abrogé et remplacé par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), art. unique).*

La délivrance des titres de sécurité est subordonnée à l'examen du navire avant sa mise en service. Ces titres sont valables pendant une période d'une année, sauf le certificat de sécurité pour le matériel



d'armement qui est valable pendant deux ans. A l'expiration de leur validité, les titres de sécurité doivent être renouvelés.

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

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

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

**ARTICLE 35 :** *(modifié par le dahir du 6 juin 1939 (17 rebia II 1358), art. unique ; puis modifié par le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. premier et ensuite abrogé et remplacé par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), art. unique).*

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

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

#### **COMMISSION CENTRALE DE SÉCURITÉ**

**ARTICLE 35 bis :** *(Ajouté par le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art premier ; puis abrogé et remplacé par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), art. unique puis modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art.2).*

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.

#### VISITES ET COMMISSIONS DE VISITES

**ARTICLE 36 :** (modifié par le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. premier ; puis abrogé et remplacés par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), article unique)

Une Commission de visite de mise en service siège dans chacun des ports désignés par le Sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande.

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

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

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

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

**ARTICLE 36 bis :** (Ajouté par le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. premier puis abrogé et remplacés par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), article unique).

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 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'état 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'état au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande, la surveillance du matériel radioélectrique et des appareils de navigation relevant de la technique des télécommunications. Cette surveillance s'étend au matériel dont l'installation à bord n'est pas obligatoire, elle a alors pour objet de vérifier que les installations ne constituent pas un danger pour l'équipage ou pour le navire.

**ARTICLE 36 ter :** *(Ajouté par le Dahir le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. premier ; puis abrogé et remplacés par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), article unique).*

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 d'exécution courent de la date de la notification de la décision de la commission de contrevisite prévue au même article.

**ARTICLE 36 quater :** *(Ajouté par le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. premier ; puis abrogé et remplacés par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), article unique).*

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 bienfondé de la réclamation et prescrit, le cas échéant, les mesures nécessaires.

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

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

**ARTICLE 37 :** (Modifié par le dahir le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. premier ; *puis abrogé et remplacés par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), article unique*).

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.

### RÔLE DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION

**Article 37 bis :** (ajouté par le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. premier ; *puis abrogé et remplacés par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), article unique*).

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 ter :** (ajouté par le dahir le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. premier ; *puis abrogé et remplacés par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), article unique*).

Peuvent former un recours :

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

Le recours est formé dans les quinze jours 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 chargée de l'instruction, à une contre-visite par une commission présidé par 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'état 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'état 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'état 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 fixées par décret.

L'auteur du recours au sous-secrétaire d'état 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 des 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'état 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 de ce sous-secrétaire d'état 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 ETRANGERS**

**Article 37 quater :** (ajouté par le dahir le dahir du 6 juillet 1953 (24 chaoual 1372), art. premier ; puis abrogé et remplacés par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), article unique).

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

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

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

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

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

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

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

#### **INFRACTIONS ET PENALITES**

**Article 37-quinquies** : *(ajouté par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), article unique) ; puis modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 2)*

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 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 au cours de traversée, la validité de ce certificat ou permis réputé prorogé 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.

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 l'effet délictueux, le déglinguant a déjà subi une condamnation pour des faits réprimés par le présent dahir.

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

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

**ARTICLE 38** : *(modifié par le dahir du 24 novembre 1942 (16 kaada 1361), art. unique ; puis modifié par le dahir le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. premier ; puis abrogé et remplacés par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), article unique).*

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'état 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'état 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.

#### DISPOSITIONS DIVERSES

**ARTICLE 38 bis :** *(ajouté par le dahir le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1953), art. premier puis abrogé et remplacés par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), art. unique).*

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

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

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

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

Les auteurs de la demande de révision peuvent, dans le délai de quinze jours, former un recours administratif contre la décision de l'inspecteur de la navigation devant la commission de contrevisite 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'état 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.

**ARTICLE 38 ter :** *(ajouté par le dahir n°1-58-220 du 5 kaada 1378 (13 mai 1959), art. unique).*

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

Cette remise n'est pas exigée dans les cas prévus à l'article 40 ci-après.

Les autorités qui auront reçu les papiers de bord les remettront au départ, en apposant un visa d'arrivée et de départ sur le seul registre d'équipage et en indiquant le port de destination du bateau, ainsi que le nombre et le nom des passagers embarqués à chaque voyage, selon la déclaration des capitaines.

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

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

**ARTICLE 40 :** Sont dispensés de remettre leurs papiers de bord et de faire viser leur registre d'équipage à l'arrivée et au départ :

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

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

#### **CHAPITRE V - DU PAVILLON MAROCAIN**

**ARTICLE 41 :** *(Modifié par le dahir du 1er Septembre 1923 (19 moharrem 1342), art. unique ; puis modifié par le dahir du 16 ramadan 1375 (28 Avril 1956), art. premier).*

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 guindant du pavillon. Les types de pavillon normalement usités par les navires de commerce ou autres bâtiments seront les suivants :

- Pavillon n° 11, du service de la timonerie, soit 2 mètres 50 sur 3 mètres 75 ;
- Pavillon n° 12, soit 2 m sur 3 m ;
- Pavillon n° 13, soit 1 m 50 sur 2 m 25 ;
- Pavillon n° 14, soit 1 mètre sur 1 m 50.

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

**ARTICLE 42 :** Nul bateau ne peut arborer le pavillon marocain s'il ne possède un acte de nationalité marocaine et un congé de police.

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

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

Ces pavillons ou marques seront hissés à la partie avant du bateau ou au besoin sur la même drisse que le pavillon marocain, mais au-dessus de celui-ci. Le pavillon marocain sera obligatoirement arboré dans le port le jour de l'arrivée et du départ du bateau, à toute réquisition des officiers du port résultant d'une mesure générale et dans les circonstances prévues par les usages de la mer et les règlements internationaux.



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

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

### **CHAPITRE I : DES QUARTIERS MARITIMES**

**ARTICLE 43 :** (modifié par le dahir du 18 août 1941 (24 rejeb 1360), art. unique ; puis modifié par le dahir n°1-57-215 du 6 moharrem 1377 (3 août 1957) rendant applicable à la province de Tanger les dispositions du code de commerce maritime marocain promulgué par le dahir 28 *joumada II* 1337 (31 mars 1919), art. 3 ; puis modifié par le dahir n°1-58-106 du 29 chaabane 1380 (15 Février 1961), art. premier).

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

#### **1) Quartier de Nador**

Chef-lieu: Nador

Sous-quartiers : Saïdia et Ras Kbdana, 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 d'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 : Oued Lau- Martil- M'diq- Fnideq- Al Ksar Sghir, s'étendant du Rio Lau à la limite sud de la province de Tanger.

#### **4) Quartier de Larache**

Chef-lieu : Larache

Sous-quartiers : 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 Kénitra**

Chef-lieu : Kénitra

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

#### **6) Quartier de Casablanca**

Chef-lieu : Casablanca

Sous-quartiers : 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'Oualidia (exclus) jusqu'à l'embouchure de l'oued Aït Ameer.

#### **8) Quartier d'Agadir**

Chef-lieu : Agadir, s'étendant de l'embouchure de l'oued Aït Aneur jusqu'à l'embouchure de l'oued Drâa.

#### 9) Quartier de Tarfaya

Chef-lieu : Tarfaya S'étendant de l'embouchure de l'oued Drâa au parallèle 27°40' de latitude nord.

**ARTICLE 44 :** *(modifié par le dahir du 18 août 1941 (24 rejev 1360), art. unique ; puis modifié par le dahir n°1-57-215 du 6 moharrem 1377 (3 août 1957) rendant applicable à la province de Tanger les dispositions du code de commerce maritime marocain promulgué par le dahir 28 joumada II 1337 (31 mars 1919), art. 3 ; puis modifié par le dahir n° 1-58-106 du 29 chaabane 1380 (15 Février 1961), art. premier).*

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

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

**ARTICLE 45 :** Tout bateau admis à battre pavillon marocain devra, pour obtenir un registre d'équipage, être immatriculé, au choix du propriétaire, au chef-lieu d'un quartier maritime ou sous quartier maritime, qui devient le port d'attache du navire.

**ARTICLE 46 :** *(modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 rejev 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 2).*

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<sup>ème</sup> alinéa de l'article 11 ci-dessus.

**ARTICLE 47 :** *(Modifié par le dahir du 9 rebia II 1347 (24 septembre 1928) fixant les marques extérieures des entités des navires et portant modification au code de commerce maritime et au règlement sur la pêche maritime (annexe I et III du dahir du 31 mars 1919/28 joumada II 1337, art. 2) ; puis modifié et complété par le dahir n°1-19-127 du 16 rabii II 1441 (13 décembre 2019) portant promulgation de la loi n°76-18, art. unique)*

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

Ces lettres doivent avoir au moins 0,08m de hauteur sur 0,02 m de largeur de trait sur les navires ayant une jauge brute inférieure à 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 rejev 1340 (25 mars 1922) 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 séquence radio électrique ou tout autre système permettant l'identification dudit navire.

Les caractéristiques techniques et les modalités d'installation desdits systèmes à bord du navire pêche concerné sont fixées par voie réglementaire.

### CHAPITRE III - DES MUTATIONS

**ARTICLE 48 :** *(Abrogé et remplacé par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 3).*

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.

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

**ARTICLE 49 :** *(Abrogé et remplacé par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 3).*

Tout propriétaire d'un navire battant pavillon marocain peut, dans les conditions et selon les 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 ci-dessus.

**ARTICLE 50 :** Toute vente de bateau et de partie de bateau effectuée dans le Royaume du Maroc sera faite par devant le secrétaire-greffier du lieu de l'opération.

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 marocaine.

Elle doit, dans tous les cas être inscrite :

- 1) Sur le matricule du bateau à son port d'attache par les soins du service de la navigation du port ;
- 2) Au dos de l'acte de nationalité par les soins de l'administration devant qui la vente a eu lieu.

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

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

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

**ARTICLE 51 :** *(modifié par le dahir du 19 hijja 1348 (18 Mai 1930), art. 3 ; puis abrogé et remplacé par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 3).*

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 PECHEES

(intitulé modifié par le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1953), art. 2)

**ARTICLE 52 :** (Modifié par le dahir le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. 2 ; puis modifié par le dahir n°1-58-106 du 29 chaabane 1380 (15 Février 1961), art. 2).

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

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

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

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

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 côtes.

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

(Intitulé modifié par le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1953), art. 2), puis modifié par le dahir n° 1-58-106 du 29 chaabane 1380 (15 Février 1961), art. 2, puis par le dahir n°1-10-121 du 3 chaabane 1431 (16 juillet 2010) portant promulgation de la loi n°16-07, art. premier)

**ARTICLE 53 :** (modifié par le dahir du 18 mai 1930 (19 hijja 1348), art. 4 ; puis modifié par le dahir du 7 août 1946 (9 ramadan 1365), art. 2 ; puis modifié par le dahir le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual

1372), art. 2 ; puis modifié par le dahir n°1-58-106 du 29 chaabane 1380 (15 Février 1961), art.2 ; puis modifié par le dahir n°1-10-121 du 3 chaabane 1431 (16 juillet 2010) portant promulgation de la loi n°16-07, art. premier)

Seuls les marins inscrits sur le registre d'équipage des navires et titulaires de brevets ou diplômes délivrés à cet effet par l'autorité gouvernementale compétente, ou équivalent, peuvent exercer à bord desdits navires, des fonctions de commandement ou d'officier.

Le 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 ARTICLE 53 quater** : ajoutés par le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art.2 ; puis abrogés par le dahir n°1-58-106 du 29 chaabane 1380 (15 février 1961), art.3.

**ARTICLE 54** : (modifié par le dahir du 18 mai 1930 (19 hijja 1348), art. 3 ; puis modifié par le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. 2 ; puis modifié par le dahir n°1-58-106 du 29 chaabane 1380 (15 Février 1961), art.2 ; puis modifié par le dahir n° 1-10-121 du 3 chaabane 1431 (16 juillet 2010) portant promulgation de la loi n°16-07, art. premier)

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 fixés 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 55** : (modifié par le dahir le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. 2 ; puis modifié par le dahir n°1-58-106 du 29 chaabane 1380 (15 février 1961), art.2, puis modifié par le dahir n°1-10-121 du 3 chaabane 1431 (16 juillet 2010) portant promulgation de la loi n°16-07, art. premier).

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 56** : (modifié par le dahir le dahir du 6 juillet 1953 (24 Chaoual 1372), art. 2 ; puis abrogé et remplacé par le dahir n°1-16-47 du 19 rejev 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 3).

Le capitaine ou le patron de tout navire marocain doit en cas d'événement 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 accident 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'événement, auprès de l'administration compétente, un rapport de mer établi dans les formes réglementaire.

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 56-1** : (Ajouté par le dahir n°1-16-47 du 19 rejev 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. premier).

Après tout événement de mer survenu à un navire marocain, l'administration compétente, doit, sans préjudice de l'enquête judiciaire, le cas échéant, constituer une commission appelé « commission administrative d'enquête nautique » chargée de collecter et d'analyser toutes informations utiles, de déterminer les circonstances et les cause certaines ou possibles de l'événement de mer et, si nécessaire, d'établir des manquements aux règles de navigation et de sécurité à bord en indiquant si ledit événement peut être attribué à des intentions coupables, à la négligence, à la méconnaissance de la législation et 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 événements de mer similaires.

Cette commission doit être constituer 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 la date à laquelle ladite administration a eu connaissance de l'événement 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 embarquées 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 :** *(Ajouté par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. premier).*

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'événement. 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'événement.

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'événement a entraîné des pertes humaines, ou des blessures copie du procès verbal, accompagné 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 :** *(Ajouté par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. premier).*

Lorsque l'enquête nautique visée à l'article 56-1 ci-dessus, établi que des manquements aux règles de navigation et/ou de sécurité maritime sont à l'origine ou en ont contribué à la réalisation de l'événement 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 des 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 REGLES POUR PREVENIR LES ABORDAGES

**ARTICLE 57 :** *(modifié par le dahir du 30 septembre 1953 (20 moharrem 1378), art. premier ; puis abrogé et remplacé par le décret royal loi n°4-41-65 du 17 chaabane 1385 (11 Décembre 1965) portant loi, art. unique).*

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

### TITRE IV - DE LA REPRESSION DES INFRACTIONS

#### CHAPITRE PREMIER - COMPETENCE ET PROCEDURE

**ARTICLE 58 :** *(complété par le dahir du 26 juillet 1922 (29 kaada 1340), art. 4 ; puis modifié par le dahir du 26 mai 1937 (15 rebia I 1356), art. premier ; puis abrogé et remplacé par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 3).*

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.

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 (07) 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 :** *(modifié par le dahir du 26 mai 1937 (15 rebia I 1356), art. premier).*

Une prime de 15 francs est attribuée aux agents rédacteurs de procès-verbaux constatant les infractions visées à l'article précédent.

#### CHAPITRE II - INFRACTIONS ET PENALITES

**ARTICLE 60 :** *(modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 2).*

Est puni d'une amende de 5.000 à 200.000 dirhams, tout propriétaire, armateur, 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.

**ARTICLE 61 :** *(modifié par le dahir du 25 juillet 1949 (28 ramadan 1368), art. premier ; puis modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 2).*

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 moins 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 prêtera son nom à l'établissement d'un acte frauduleux de nationalité, qui concourra à cette fraude de quelque manière que ce soit ou qui commandera, en connaissance de cause, un bateau indûment armé sous pavillon marocain. Dans ce cas, ainsi que dans celui prévu au paragraphe précédent, le capitaine sera déclaré incapable de commander un autre bateau ;
3. Toute personne qui, connaissant la fraude, disposera de la cargaison d'entrée ou en fournira une de sortie ;
4. Celui qui, après la délivrance de l'acte de nationalité, aura modifié son bateau dans la forme, dans le tonnage ou de quelque autre manière que ce soit ;
5. Toute personne qui aura commis une faute quelconque en violation des prescriptions édictées par l'article 26 du présent dahir, relatives au congé ;
6. Tout armateur convaincu d'avoir fait naviguer son bateau ou de l'avoir laissé naviguer sciemment avec un registre d'équipage incomplet, faux ou appartenant à un autre bateau, ainsi que toute personne, autre que le capitaine, qui aura favorisé cette fraude.

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

**ARTICLE 62 :** *(modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 2).*

Est 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.

**ARTICLE 63 :** *(modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 2).*

Est 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 bis :** *(Ajouté par le dahir du 21 moharrem 1348 (29 Juin 1929), art. unique ; puis modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 2).*

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 5.000 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.

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

**ARTICLE 64 :** *(Modifié par le dahir du 9 rebia II 1347 (24 septembre 1928) fixant les marques extérieures des entités des navires et portant modification au code de commerce maritime et au règlement sur la pêche maritime (annexe I et III du dahir du 31 mars 1919/28 jourmada II 1337, art. 3 ; puis modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 2 ; puis modifié et complété par le dahir n°1-19-127 du 16 rabii II 1441 (13 décembre 2019) portant promulgation de la loi n°76-18, art. unique).*

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.

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

**ARTICLE 65 :** *(modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 2).*

Est punie d'une amende de 1.000 à 5.000 dirhams, toute infraction aux prescriptions qui régissent la vente des navires, leur acquisition en dehors du Royaume du Maroc, les changements relatifs à leur port d'attache.

**Article 65-1 :** *(Ajouté par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. premier).*

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 ;
- 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 66 :** *(abrogé et remplacé par le dahir n°1-16-47 du 19 rejeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 3).*

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.