

LIVRE DEUXIEME : DES NAVIRES

TITRE PREMIER : DU REGIME JURIDIQUE DES NAVIRES

CHAPITRE PREMIER : DES CARACTERES ET DE LA PROPRIETE DES NAVIRES

ARTICLE 67 : Les navires de mer sont des biens meubles soumis aux règles du droit commun, sous réserve des règles spéciales ci-après énumérées.

ARTICLE 68 : Sont considérés comme faisant partie du navire tous les accessoires nécessaires à son exploitation.

ARTICLE 69 : Celui qui construit un navire pour le compte d'autrui en demeure propriétaire jusqu'à la livraison, sauf convention contraire.

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

ARTICLE 70 : La vente d'un navire peut être volontaire ou forcée.

ARTICLE 71 : La vente volontaire doit être faite par écrit et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée ; elle peut être faite pour le navire entier ou pour une portion du navire, le navire étant dans le port ou en voyage.

ARTICLE 72 : La vente ne peut être opposée aux intéressés autres que les parties elles mêmes, qu'autant qu'elle a été inscrite sur le registre destiné à constater la propriété des navires et mentionnée, si l'acheteur est étranger, sur l'acte de nationalité.

ARTICLE 73 : Si la vente a lieu à l'étranger, elle doit être faite par écrit, sous seing privé ou par acte authentique, devant le consul marocain ou devant un officier public du pays.

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

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

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

ARTICLE 74 : *(complété par le dahir du 26 juillet 1922 (29 kaada 1340) modifiant et complétant le code de commerce maritime, art. 5).*

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

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

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

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

ARTICLE 75 : Chaque propriétaire peut vendre sa part sans l'autorisation des autres.

Toutefois, la vente d'une part de copropriété dans un navire, à la suite de laquelle le navire perdrait le droit de porter le pavillon marocain, ne peut avoir lieu qu'avec le consentement de tous les copropriétaires.

ARTICLE 76 : Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qui la représente.

Le montant du capital est déterminé par des experts nommés par justice.

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

CHAPITRE II - DES PRIVILEGES ET HYPOTHEQUES MARITIMES

ARTICLE 77 : *(Modifié par le dahir du 4 Safar 1353 (18 Mai 1934), at. unique)*

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

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

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

ARTICLE 78 : Tous les privilèges maritimes sont soumis aux causes générales d'extinction ci-après :

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

ARTICLE 79 : *(modifié par le dahir du 4 Safar 1353 (18 Mai 1934), at. unique).*

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

- a. Les privilèges des frais de justice, des droits de quai et taxes de péage, des frais de pilotage, de remorquage, de garde et d'entretien, des dépenses engagées par l'administration dans les conditions indiquées au paragraphe c) de l'article 77 ci-dessus, s'éteignent par le départ du navire du port où la créance est née.

- b. Les privilèges des créances du capitaine, de l'équipage et des autres personnes au service du navire s'éteignent à l'expiration d'un délai de douze mois à partir de la date d'exigibilité de la créance ;
- c. Le privilège des créances pour assistance et sauvetage s'éteint à l'expiration d'un délai de quatre mois à partir de l'achèvement de l'opération de sauvetage ou d'assistance ;
- d. Le privilège des créances nées de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, pour les besoins du navire, s'éteint à l'expiration d'un délai de quatre mois à partir de l'exécution du contrat ou de la prestation des services ;
- e. Le privilège des créances des assureurs sur corps s'éteint à l'expiration d'un délai d'un an à partir de l'expiration des primes.

ARTICLE 80 : Les privilèges maritimes portent sur le navire ou ses débris, à l'exclusion du fret, des primes et subsides d'Etat, des indemnités de responsabilité et d'assurance.

ARTICLE 81 : Les créanciers privilégiés ont la faculté d'inscrire leur privilège en vue d'être avisés de la mise en vente du navire dans les conditions prévues à l'article 116 du présent code. Cette inscription est sans influence sur le rang du privilège.

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

ARTICLE 82 : *(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).*

Des hypothèques peuvent être inscrites sur les navires d'un tonnage brut supérieur à trois (3) unités. Toutefois, ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

ARTICLE 83 : Le contrat par lequel l'hypothèque maritime est consentie doit être rédigé par écrit ; il peut être fait par acte sous signature privée.

ARTICLE 84 : L'hypothèque sur le navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou par son mandataire, justifiant d'un mandat spécial.

ARTICLE 85 : Si le navire a plusieurs propriétaires, il peut être hypothéqué par l'armateur gérant pour les besoins de l'armement ou de la navigation, avec l'autorisation de la majorité, telle qu'elle est définie à l'article 74 du présent code.

ARTICLE 86 : Si le bâtiment est frété du consentement des propriétaires et que quelqu'un refuse de contribuer aux frais nécessaires de l'expédition, le capitaine peut, vingt-quatre heures après sommation faite au refusant de fournir son contingent, emprunter hypothécairement pour le compte du refusant, sur sa part dans le navire, avec l'autorisation du juge.

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

ARTICLE 87 : L'hypothèque consentie sur le navire ou sur une part de propriété dans le navire, s'étend, à moins de convention contraire, au navire ou à ses débris.

ARTICLE 88 : L'hypothèque ne s'étend ni au fret, ni aux primes et subsides de l'Etat, ni aux indemnités de responsabilité et d'assurance. Toutefois l'acte constitutif peut, par délégation expresse, attribuer les indemnités d'assurances aux créanciers hypothécaires.

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

ARTICLE 89 : l'hypothèque maritime peut être constituée sur un navire en construction.

ARTICLE 90 : l'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial, tenu par le service compétent de la circonscription dans laquelle le navire est en construction, ou dans laquelle le navire est immatriculé, s'il est déjà pourvu d'un acte de nationalité chérifienne.

ARTICLE 91 : Tout propriétaire d'un navire construit dans le royaume du Maroc qui demande à le faire admettre au droit de porter le pavillon chérifien, est tenu de joindre aux pièces requises à cet effet un état des inscriptions prises sur le navire en construction ou un certificat constatant qu'il n'en existe aucune.

ARTICLE 92 : pour opérer l'inscription, il est présenté au service compétent un des originaux du titre constitutif d'hypothèque (lequel y reste déposé s'il est sous seing privé ou reçu en brevet) ou une expédition s'il a été dressé en minute.

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

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

ARTICLE 93 : L'agent du service public compétent fait mention sur son registre du contenu des bordereaux et remet au requérant l'expédition du titre, s'il est authentique, et l'un des bordereaux, au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription.

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

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

ARTICLE 94 : S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même navire ou sur la même part de propriété du navire, le rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates de l'inscription.

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

ARTICLE 95 : L'inscription conserve l'hypothèque pendant cinq ans, à compter du jour de sa date : son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

ARTICLE 96 : Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement comporte la translation du droit hypothécaire.

ARTICLE 97 : L'inscription garantit, au même rang que le capitaine, deux années d'intérêts en sus de l'année courante.

ARTICLE 98 : Les inscriptions sont rayées, soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passée en force de chose jugée.

ARTICLE 99 : A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle est opérée, sur la production d'un acte authentique ou sous seing privé contenant consentement des créanciers à la radiation.

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

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

ARTICLE 100 : L'agent compétent est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent un état des inscriptions subsistant sur le navire, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

ARTICLE 101 : Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur un navire ou portion de navire, le suivent en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions.

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

Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques consenties durant l'indivision par un ou plusieurs copropriétaires sur une portion du navire, subsistent après le partage ou la licitation. Toutefois, si la licitation s'est faite par justice, dans les formes déterminées par les articles 117 et suivants du présent code, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une portion du navire, est limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à l'intérêt hypothéqué.

ARTICLE 102 : L'acquéreur d'un navire ou d'une portion de navire hypothéqué qui veut se garantir des poursuites autorisées par l'article précédent, est tenu, avant les poursuites ou dans le délai de quinzaine, de notifier à tous les créanciers inscrits sur le registre du port d'immatriculation, au domicile élu dans leurs inscriptions :

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

ARTICLE 103 : L'acquéreur déclare, par le même acte, qu'il est prêt à acquitter sur le champ les dettes hypothécaires jusqu'à concurrence de son prix, sans distinction des dettes exigibles ou non exigibles.

ARTICLE 104 : Tout créancier peut requérir la mise aux enchères du navire ou portion de navire, en offrant de porter le prix à un dixième en sus et donner caution pour le paiement du prix et des charges.

ARTICLE 105 : Cette réquisition, signée du créancier, doit être signifiée à l'acquéreur dans les dix jours des notifications. Elle contient assignation devant le tribunal civil du lieu où se trouve le navire, ou, s'il est en cours de voyage, du lieu où il est immatriculé, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

ARTICLE 106 : La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur, dans les formes prévues par les articles 115 et suivants.

ARTICLE 107 : La vente volontaire à un étranger d'un navire grevé d'hypothèques est interdite, soit au Maroc, soit à l'étranger. Tout acte fait en violation de cette disposition est nul. En cas de fraude, le vendeur est passible des peines portées par l'article 408 du code pénal français. L'article 463 du même code peut être appliqué.

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

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

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

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

ARTICLE 108 : Les créanciers hypothécaires sur le navire viennent dans leur ordre d'inscription, après les créanciers privilégiés.

ARTICLE 109 : Le taux de l'intérêt conventionnel en matière de prêts hypothécaires sur un navire est libre.

ARTICLE 109 bis : *(ajouté par le dahir du 4 mai 1920 (14 chaabane 1338), art. unique).*

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

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

CHAPITRE III - DE LA SAISIE ET DE LA VENTE DES NAVIRES

SECTION I : DE LA SAISIE CONSERVATOIRE

ARTICLE 110 : *(modifié et complété par le dahir n°1-16-47 du 19 regeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-12, art. 2).*

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

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

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

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

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

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

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

SECTION II - DE LA SAISIE EXECUTION ET DE LA VENTE

ARTICLE 111 : La saisie exécution d'un bâtiment ne peut avoir lieu à partir du moment où le capitaine est muni de l'autorisation de départ et jusqu'à la fin de l'expédition.

Article 111-1 : *(Ajouté par le dahir n°1-16-47 du 19 regeb 1437 (27 avril 2016) portant promulgation de la loi n°46-, art. premier).*

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

ARTICLE 112 : *(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 ne peut être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer.

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

ARTICLE 113 : Le commandement doit être fait à la personne du propriétaire ou à son domicile. Toutefois il peut être fait au capitaine du navire, si le créancier se prévaut d'un privilège maritime.

ARTICLE 114 : L'agent d'exécution énonce dans le procès-verbal de saisie les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit; le titre en vertu duquel il procède ; la somme dont il poursuit le paiement; l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie et dans le lieu où le navire saisi est amarré; les noms du propriétaire et du capitaine; le nom, l'espèce, le tonnage et la nationalité du bâtiment.

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

Il établit un gardien.

ARTICLE 115 : Le saisissant doit, dans le délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal et le faire citer devant le tribunal du lieu de la saisie, pour entendre dire qu'il sera procédé à la vente des choses saisies.

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

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

ARTICLE 116 : Le Procès-verbal de saisie est transcrit dans le délai de huit jours au bureau d'immatriculation du navire ou au bureau dans le ressort duquel le navire est en construction.

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

Article 116-1 : *(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).*

Avant toute vente en justice du navire y compris la liquidation judiciaire, le juge compétent doit requérir l'état des hypothèques et des saisies inscrites sur le navire ou le certificat visé à l'article 100 ci-dessus qu'il n'en existe aucune et le joindre au dossier du navire avant la fixation du jour désigné pour sa vente.

ARTICLE 117 : La vente est ordonnée par le tribunal du lieu de la saisie.

ARTICLE 118 : Le tribunal fixe la mise à prix et les conditions de la vente. Si, au jour désigné pour la vente, il n'est pas fait offre, le tribunal fixe une nouvelle mise à prix, inférieure à la première, ainsi que le jour auquel les enchères auront lieu.

ARTICLE 119 : La vente sur saisie se fait par devant le secrétaire greffier, quinze jours après une apposition d'affiche et une insertion dans un des journaux désignés pour recevoir les annonces judiciaires dans le ressort du tribunal.

ARTICLE 120 : L'annonce et l'affiche doivent indiquer :

- Le nom, profession et domicile du poursuivant ;
- Les titres en vertu desquels il agit ;
- La somme qui lui est due ;
- L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siège le tribunal civil et dans le lieu où le navire saisi est amarré ;
- Les noms, prénoms, profession et domicile du propriétaire du navire saisi ;
- Les caractéristiques du navire portées au certificat d'immatriculation ;
- Le nom du capitaine ;
- Le lieu où se trouve le navire ;
- La mise à prix et les conditions de vente ;
- Le jour, le lieu et l'heure de l'adjudication.

ARTICLE 121 : La surenchère n'est pas admise. L'adjudicataire est tenu de verser son prix sans frais entre les mains du secrétaire greffier, dans les vingt-quatre heures de l'adjudication, à peine de folle enchère.

SECTION III - DE LA DISTRIBUTION DES DENIERS

ARTICLE 122 : La distribution des deniers sera faite conformément aux dispositions des articles 409 à 504 du dahir sur la procédure civile. Toutefois, les délais portés auxdits articles seront réduits de moitié et ne seront pas augmentés en raison de la distance.

ARTICLE 123 : *(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).*

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

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

TITRE II - DES PROPRIETAIRES ET ARMATEURS

ARTICLE 124 : *(modifié par le dahir du 26 novembre 1926 (20 jomada I 1345), art. premier ; puis modifié par le dahir du 21 mai 1943 (16 jomada I 1362), art. premier ; puis modifié par le dahir du 16 jomada II 1367 (26 avril 1948), art. unique).*

Le propriétaire du navire est responsable personnellement, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur du navire et de ses accessoires, ci-après déterminés, et, au maximum, à raison de 13.800 francs par tonneau de jauge, des obligations dérivant des actes accomplis et des contrats conclus par le capitaine dans l'exercice de ses pouvoirs légaux, ainsi que des faits et fautes du capitaine de l'équipage, du pilote, et de toute autre personne au service du navire.

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

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

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

ARTICLE 125 : Les accessoires visés à l'article 124 comprennent :

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

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

ARTICLE 126 : (*modifié par le dahir du 16 jourmada II 1367 (26 avril 1948), art. unique*).

En cas de mort ou de lésions corporelles causées par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire, le propriétaire du navire est, à l'égard des victimes ou de leurs ayant droits, responsable au-delà de la limite fixée à l'article 124 jusqu'à concurrence de 12.000 francs par tonneau de jauge du navire.

ARTICLE 127 : L'étendue de la responsabilité se détermine à l'arrivée du navire dans le premier port où il touche après le fait qui a donné naissance à cette responsabilité, sauf le cas de fin accidentelle.

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

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

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

ARTICLE 128 : Le propriétaire qui est en même temps capitaine du navire peut limiter sa responsabilité dans les termes des dispositions qui précèdent, le cas de dol excepté.

ARTICLE 129 : L'armateur non propriétaire du navire est solidairement responsable avec le propriétaire et dans les mêmes limites que ce dernier.

ARTICLE 130 : (*modifié par le dahir du 21 mai 1943 (16 jourmada I 1362), art. premier ; puis modifié par le dahir du 16 jourmada II 1367 (26 avril 1948), art. unique*).

La jauge visée aux articles 124 et 126 se calcule sur le tonnage brut des navires, quelque soit le mode de propulsion de ceux-ci.

ARTICLE 131 : L'armateur désigne et congédie le capitaine.

Le congédiement du capitaine peut donner lieu à indemnité au profit de ce dernier.

ARTICLE 132 : Si le capitaine congédié est copropriétaire du navire, il peut renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital, dont le montant est déterminé par des experts amiables ou judiciaires.

Ce droit de renonciation ne peut plus être exercé par lui passé le délai de trente jours à dater de l'interpellation que lui auront faite ses copropriétaires.

S'il use de ce droit dans ledit délai, ses copropriétaires doivent lui rembourser sa part de copropriété dans les trente jours de l'expertise qui en a fixé le montant.

ARTICLE 133 : *Abrogé par le dahir du 26 juillet 1922 (29 kaada 1340), art. premier.*

ARTICLE 134 : *Abrogé par le dahir du 26 juillet 1922 (29 kaada 1340), art. premier.*

ARTICLE 135 : Chacun des copropriétaires n'est tenu que proportionnellement à sa part, des obligations qui entraînent une responsabilité personnelle.

En outre, il peut toujours se libérer des obligations résultant pour lui d'un acte de gestion auquel il a refusé son adhésion, par l'abandon de sa part de copropriété dans le navire.

Cette part est alors répartie entre les autres copropriétaires, proportionnellement à leurs intérêts respectifs dans le navire.

ARTICLE 136 : La copropriété ne cesse pas par la mort, la faillite, la déconfiture ou l'interdiction d'un des copropriétaires.

ARTICLE 137 : L'armateur gérant nommé par les copropriétaires du navire ne peut, sans pouvoir spécial de ces derniers, vendre ni hypothéquer le navire ; mais ses pouvoirs généraux comportent la faculté de le faire assurer.

ARTICLE 138 : L'armateur gérant représente en justice les propriétaires du navire pour tout ce qui est relatif à l'armement et à l'expédition.

ARTICLE 139 : Si les propriétaires du navire ont restreint, par des instructions spéciales, les pouvoirs de l'armateur gérant, cette restriction n'est pas opposable aux tiers qui ont contracté de bonne foi avec ce dernier.

TITRE TROISIEME - DU CAPITAINE

ARTICLE 140 : Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou un autre bâtiment, est responsable de ses fautes, mêmes légères, dans l'exercice de ses fonctions.

ARTICLE 141 : Le capitaine doit représenter les marchandises dont il a pris la charge.

Il donne une reconnaissance de cette prise en charge par le connaissement.

ARTICLE 142 : Le capitaine forme l'équipage du navire, choisit et engage les matelots ou autres membres de l'équipage et passe les contrats nécessaires pour l'expédition.

Toutefois, il ne peut procéder à ces diverses opérations sans l'assentiment de l'armateur, lorsque celui-ci est sur les lieux ou y est représenté par un fondé de pouvoirs.

ARTICLE 143 : Sur tous navires autres que les yachts de plaisance, il doit être tenu, par les soins du capitaine, un livre de bord coté et paraphé par le juge de paix ou, à défaut, par le chef des services municipaux.

Le livre de bord doit contenir l'indication exacte de tous les événements survenus et de toutes les décisions prises au cours du voyage ; le relevé des recettes et dépenses concernant le navire ; les observations journalières relatives à l'état du temps et de la mer, ainsi que la mention des infractions commises par le personnel du navire, des peines disciplinaires infligées et, enfin, des naissances ou décès survenus à bord.

Sur les navires à vapeur ou à moteur mécanique il doit être tenu, indépendamment du journal de bord, un journal de la machine, mentionnant la quantité de charbon prise au départ, sa consommation journalière ainsi que tout ce qui concerne la marche et le service de la machine.

ARTICLE 144 : Le capitaine est tenu d'avoir à bord l'acte de nationalisation du navire, le rôle d'équipage, le manifeste, les certificats de visite et les acquits de paiement ou à caution des douanes.

ARTICLE 145 : Le capitaine est tenu d'être en personne à bord de son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

ARTICLE 146 : En cas de contravention aux obligations imposées par les trois articles précédents, le capitaine est présumé responsable de tous les événements à l'égard des tiers intéressés au navire et au chargement.

ARTICLE 147 : Le capitaine est responsable de tous les dommages et pertes survenus aux marchandises chargées sur le pont du navire, à moins que le chargeur, par une mention spéciale approuvée et signée par lui sur le connaissement, ait expressément autorisé ce mode de chargement.

Sont considérées comme chargées sur le pont, toutes les marchandises qui ne sont pas chargées dans les cales du navire.

Cette disposition n'est pas applicable aux navigations ayant pour point de départ, ou terme, un port du Maroc, et n'éloignant pas le navire de plus de 400 milles marins de tout port ou rade du Maroc.

ARTICLE 148 : La responsabilité du capitaine cesse dans les cas de force majeure, dont la preuve est à sa charge.

ARTICLE 149 : *Abrogé par le dahir du 26 juillet 1922 (29 kaada 1340), art. premier.*

ARTICLE 150 : En cas de besoins urgents pendant le voyage, le capitaine peut, au Maroc et en France, avec l'autorisation de justice, emprunter sur le corps du navire et le fret et, en cas d'insuffisance, sur la cargaison. Il peut aussi, mais seulement s'il n'a pu trouver à emprunter, vendre, avec la même autorisation, les marchandises jusqu'à concurrence de la somme reconnue nécessaire.

L'armateur ou le capitaine qui le représente, tiendra compte, aux propriétaires des marchandises vendues, de leur valeur d'après les cours ou l'estimation des marchandises de même nature et qualité au lieu de leur destination et à l'époque de l'arrivée du navire.

Les chargeurs ou ayant droits peuvent s'opposer à la mise en gage ou à la vente de leurs marchandises et en exiger le déchargement, à condition de payer le fret entier.

ARTICLE 151 : Hors le cas d'innavigabilité légalement constaté, le capitaine ne peut, sous peine de nullité de la vente, vendre le navire sans un pouvoir spécial du propriétaire.

ARTICLE 152 : Le capitaine qui navigue à profit commun sur le chargement, ne peut, sauf convention contraire, faire aucun trafic ni commerce pour son compte particulier.

En cas de contravention à cette disposition, il est privé de sa part dans le profit commun, sans préjudice de dommages intérêts s'il y a lieu.

ARTICLE 153 : Le capitaine ne peut abandonner son navire pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des officiers de bord, et, en ce cas, il est tenu de sauver avec lui l'argent, les papiers de bord et ce qu'il peut des marchandises les plus précieuses du chargement, sous peine d'en répondre personnellement. Si les objets ainsi retirés du navire sont perdus par quelque cas fortuit, le capitaine en est déchargé.

ARTICLE 154 : Le capitaine est tenu, à son arrivée, au port de destination ou à son entrée dans un port de relâche, et au plus tard dans les vingt-quatre heures, de faire viser le livre de bord et, en cas d'événements extraordinaires intéressant le navire, la cargaison ou l'équipage, de faire un rapport de mer énonçant le temps et le lieu de son départ, la route qu'il a suivie, les accidents dont a souffert le navire et toutes les circonstances remarquables du voyage.

ARTICLE 155 : Le visa du livre de bord est demandé et le rapport de mer est remis au Secrétaire greffier du tribunal de paix, et s'il n'en existe pas au port d'escale, à l'autorité municipale.

A l'étranger, ces formalités sont remplies devant l'autorité consulaire ou, à son défaut, devant le magistrat du lieu.

ARTICLE 156 : Le capitaine qui a fait naufrage est tenu de se présenter dans le plus bref délai devant le juge de paix ou l'autorité municipale du lieu, et de faire viser son livre de bord, qui est affirmé par les survivants de l'équipage.

ARTICLE 157 : Pour vérifier le rapport de mer du capitaine, l'autorité compétente reçoit les dépositions des hommes de l'équipage, et, s'il est possible, celles des passagers, sans préjudice de toutes autres preuves. Les rapports non vérifiés ne sont pas admis à la décharge du capitaine et ne font point foi en justice, sauf dans le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport. La preuve des faits contraires est réservée.

ARTICLE 158 : Hors le cas de nécessité, le capitaine ne peut décharger aucune marchandise ni ouvrir les panneaux avant d'avoir déposé son rapport de mer.

ARTICLE 159 : L'autorité et la responsabilité du capitaine demeurent entières, nonobstant la présence d'un pilote à bord.

ARTICLE 160 : Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine, relativement à la mission commerciale de ce dernier en qualité de mandataire de l'armateur, peuvent valablement être conclues sans l'intervention de l'autorité maritime.

ARTICLE 161 : Les dispositions des articles 177 et suivants concernant le règlement des salaires en cas de retardement, prolongation ou abréviation du voyage, ne s'appliquent pas au capitaine, quand ces événements proviennent de sa faute.

ARTICLE 161 bis : *(Ajouté par le dahir du 6 Juillet 1953 (24 chaoual 1372), art.3).*

Les dispositions des articles 176 bis à 176 quater ci-après relatifs à la réglementation du travail ne sont pas applicables au capitaine.

ARTICLE 162 : Contrairement à l'article 183, le paiement des acomptes n'est sujet à aucune limitation en ce qui concerne le capitaine.

ARTICLE 163 : Les rémunérations du capitaine, autres que sa solde fixe, sont saisissables en totalité pour les sommes par lui dues à l'armateur en qualité de mandataire de celui-ci.

La solde fixe est saisissable pour les mêmes causes, dans les limites fixées aux articles 186 et 187.

ARTICLE 164 : Quelle que soit la durée du contrat, le capitaine ne peut le résilier, ni le rompre en cours de route.

ARTICLE 164 bis : *(Ajouté par le dahir du 6 Juillet 1953 (24 chaoual 1372), art.3).*

L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages-intérêts en cas de renvoi injustifié.

Le congédiement du capitaine n'est pas subordonné, hors des ports du Royaume du Maroc, à l'autorisation de l'autorité maritime ou consulaire prévue à l'alinéa 2 de l'article 201 bis ci-après.

TITRE QUATRIEME - DE L'EQUIPAGE

CHAPITRE PREMIER - DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME, DE SA FORME ET DE SA CONSTATATION

(titre (art. 165 à art. 205 quater) modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).

ARTICLE 165 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 165 bis : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 166 : *(modifié par le dahir du 9 rejev 1349 (1er décembre 1930), art. premier ; puis modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953) art. 4 ; puis modifié par le dahir n°1-61-219 du 25 jourmada II 1381 (4 décembre 1961), art. premier).*

Est considéré comme marin pour l'application du présent code, toute personne de l'un ou de l'autre sexe, servant à bord d'un navire de mer.

Est considéré comme mousse tout marin âgé de moins de seize ans ;

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

ARTICLE 166 bis : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 166 ter : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 167 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement maritime doivent, à peine de nullité, être constatées par écrit devant l'autorité maritime.

Elles sont inscrites ou annexées au registre d'équipage.

ARTICLE 167 bis : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4 ; puis abrogé et remplacé par le dahir n°1-10-121 du 3 chaabane 1431 (16 juillet 2010) portant promulgation de la loi n°16-07 ; art. 2).*

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

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

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

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

ARTICLE 168 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4 ; puis modifié par le dahir n° 1-61-223 du 14 jourmada I 1381 (24 octobre 1961), art. premie ;).*

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

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

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

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

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

ARTICLE 169 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

ARTICLE 170 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 171 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 172 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 172 bis : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

Les conditions générales d'engagement doivent être affichées dans les locaux d'équipage.

CHAPITRE II - DES OBLIGATIONS DU MARIN ENVERS L'ARMEUR DE LA COMPOSITION DES EQUIPAGES ET DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL A BORD

(l'intitulé du chapitre modifié par le dahir du 9 rejeb 1349 (1^{er} décembre 1930), art. 2)

ARTICLE 173 : *(modifié par le dahir du 6 Juillet 1953 (24 chaoual 1372), art. 4).*

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

Il ne peut s'absenter du bord sans autorisation.

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

ARTICLE 174 : *(modifié par le dahir du 6 Juillet 1953 (24 chaoual 1372), art. 4).*

Sauf circonstances de force majeure, et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

ARTICLE 175 : *(modifié par le dahir du 6 Juillet 1953 (24 chaoual 1372), art. 4).*

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

ARTICLE 176 : *(modifié par le dahir du 6 Juillet 1953 (24 chaoual 1372), art. 4).*

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

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

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

ARTICLE 176 bis : *(ajouté par le dahir du 17 août 1936 (28 jourmada I 1355), article premier ; puis modifié par le dahir du 6 Juillet 1953 (24 chaoual 1372), art. 4).*

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

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

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

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

ARTICLE 176 ter : *(ajouté par le dahir du 17 août 1936 (28 jourmada I 1355), article premier ; puis complété par le dahir du 28 novembre 1944 (12 hijja 1363), art. premier ; puis modifié par le dahir du 6 Juillet 1953 (24 chaoual 1372); art. 4).*

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

ARTICLE 176 quater : (c'est l'ancien article 176 bis qui a été ajouté par le dahir du 1^{er} décembre 1930 (9 regeb 1349), art.3, et dont le numéro est devenu « quater » par le dahir du 17 aout 1936 (28 jourmada I 1355), article premier ; puis modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).

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

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

ARTICLE 176 quinquis : (ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4 ; puis modifié par le dahir n° 1-61-219 du 25 Jourmada II 1381 (4 Décembre 1961), article premier)

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

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

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

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

CHAPITRE III - DES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR

SECTION PREMIERE - DES SALAIRES FIXES, PRODUITS EVENTUELS ET AUTRES REMUNERATIONS

ARTICLE 177 : (modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).

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

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

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

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

ARTICLE 178 : (modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).

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

ARTICLE 179 : (modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).

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

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

ARTICLE 180 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

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

ARTICLE 180 bis : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 181 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 182 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 182 bis : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

- 1) Pour les navires armés au long cours et au grand cabotage, dont la durée du voyage est supérieure à un an : annuellement, au premier port touché par le bâtiment ;
- 2) Pour les navires armés au cabotage marocain dont la durée du voyage est supérieure à un mois : mensuellement, au premier port touché par le bâtiment.

Pour tout marin débarqué isolément avant l'expiration du voyage, la liquidation des salaires a lieu au moment du débarquement.

ARTICLE 182 ter : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

Si la liquidation des salaires a lieu dans un port étranger, les salaires sont payés au Maroc.

Toutefois, l'autorité maritime pourra prescrire le paiement d'un acompte.

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

ARTICLE 182 quater : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 182 quinques : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

SECTION DEUXIEME - DES AVANCES, RETENTIONS, DELEGATIONS ET SAISIES SUR LES SALAIRES

ARTICLE 183 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

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

ARTICLE 184 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 184 bis : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 184 ter : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

Aucun acompte ne peut, en cours de route, être versé au marin que s'il est préalablement mentionné sur le livre de bord sous la signature du marin ou, à défaut, sous celle de deux membres de l'équipage.

Les acomptes ne doivent pas dépasser les deux tiers des salaires gagnés par le marin au moment où l'acompte est demandé, sous déduction des avances et délégations.

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

ARTICLE 184 quater : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

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

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

ARTICLE 185 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 186 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

1. caduc ;
2. En cas de dette préalablement autorisée par l'autorité maritime, pour fournitures de vivres, hardes ou logement ;
3. En cas de dette envers l'armement pour paiement indu sur un décompte de salaires antérieurs, avance ou acompte indu, dommages et intérêts.

ARTICLE 187 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 188 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

SECTION III - DE LA NOURRITURE ET DU COUCHAGE

(intitulé ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).

ARTICLE 188 bis : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4 ; voir rectificatif du bulletin officiel n°2127 du 31 juillet 1953 ; BO n°2133 du 11 septembre 1953).*

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

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

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

ARTICLE 188 ter : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 188 quater : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

ARTICLE 188 quinquies : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

Il en est de même sur les autres navires, à moins de convention contraire.

SECTION IV - DES MALADIES ET BLESSURES ET DU RAPATRIEMENT DES MARINS

(N° de section modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).

ARTICLE 189 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4 ; puis modifié par le dahir n°1-61-360 du 22 rejeb 1381 (30 décembre 1961), art. unique).*

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 190 ter ci-dessous, le marin est soigné aux frais du navire s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement.

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

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

ARTICLE 190 : *(modifié et complété par le dahir du 6 juillet 1953 (24 chaoula 1372), art.4 ; puis modifié par le dahir du 12 Ramadan 1376 (13 Avril 1957), art. unique*

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

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

a. Si le marin a été débarqué malade à l'étranger et s'il est rapatrié guéri ou dans un état ne justifiant pas son hospitalisation, jusqu'à son rapatriement tel que celui-ci a été prévu par l'article 193 ci-dessous ;

b. Si le marin est hospitalisé même après rapatriement, jusqu'à sa sortie de l'hôpital ;

c. Si le marin est débarqué pour cause de maladie au port d'armement ou dans un port où l'obligation du rapatriement peut être considérée comme accomplie, et si son état ne justifie pas son hospitalisation ou qu'il ne peut être hospitalisé pour des raisons indépendantes de sa volonté, il bénéficie :

- pendant les dix premiers jours suivant le débarquement, de son salaire de base effectif augmenté, s'il y a lieu, de l'indemnité de nourriture ;
- à partir du onzième jour, et dans la limite des obligations fixées par l'alinéa premier du présent article, d'une allocation égale à la moitié de son salaire de base effectif majorée, s'il y a lieu, de la moitié de l'indemnité de nourriture.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 190 bis : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

ARTICLE 190 ter : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4 ; puis modifié par le dahir n°1-61-360 du 22 rejeb 1381(30 décembre1961), art. unique).*

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

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

ARTICLE 190 quater : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

Caducue.

ARTICLE 191 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 191 bis : *(Ajouté par le dahir portant loi n°1-73-407 du 15 rejeb 1394 (5 Août 1974), art. premier).*

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

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

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

ARTICLE 191 ter : *(Ajouté par le dahir portant loi n°1-73-407 du 15 rejeb 1394 (5 Août 1974), art. premier).*

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

ARTICLE 192 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 192 bis : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

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

ARTICLE 192 ter : *(Ajouté par le dahir portant loi n°1-73-407 du 15 rejev 1394 (5 Août 1974); article premier).*

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

ARTICLE 193 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4 ; puis annulé et remplacé par le dahir n° 1-62-069 du 16 Safar 1382 (19Juillet 1962), art. premier).*

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

Le port de rapatriement doit être :

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

ARTICLE 194 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

CHAPITRE IV - DE LA FIN DU CONTRAT D'ENGAGEMENT

ARTICLE 195 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

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

ARTICLE 196 : *(modifié par le dahir du 6 février 1933 (11 chaoual 1351), art. unique ; puis modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

ARTICLE 197 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

En cas de mort du marin pendant la durée du contrat, ses salaires, s'il est payé au mois, sont dus à sa succession jusqu'au jour de son décès.

Si le marin est engagé pour la durée du voyage et s'il est payé soit au forfait, soit au profit ou au fret et pour un voyage d'aller seulement, le total de ses salaires ou de sa part est dû s'il meurt après le voyage commencé ; si l'engagement avait pour objet un voyage d'aller et retour, la moitié des salaires et de la part du marin est due s'il meurt au cours du voyage d'aller ou au port d'arrivée; la totalité est due s'il meurt en revenant.

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

ARTICLE 198 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

ARTICLE 199 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

A défaut d'avance, les marins engagés au mois reçoivent un mois de salaire tel qu'il a été fixé au contrat ; ceux qui sont engagés au voyage reçoivent un mois de salaire tel qu'il peut être évalué d'après la durée présumée du voyage; ceux qui sont engagés au profit ou au fret ont également droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord ou par les tribunaux.

ARTICLE 200 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

ARTICLE 201 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4)*

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

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

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

ARTICLE 201 bis : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4 ; puis modifié par le dahir n°1-69-177 du 12 Kaada 1389 (20 janvier 1970), art. premier).*

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

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

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

ARTICLE 201 ter : *(ajouté par le dahir n° 1-61-223 du 14 jourmada I 1381 (24 octobre 1961), art. 2).*

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

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

ARTICLE 202 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

ARTICLE 203 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

ARTICLE 204 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

Si par suite d'un cas de force majeure la continuation du voyage commencé devient impossible, les marins rémunérés au mois ou au voyage sont payés de leurs salaires jusqu'au jour de la cessation de

leurs services, ceux qui sont rémunérés au profit ou au fret reçoivent la part leur revenant en vertu du contrat, sur le profit réalisé ou le fret gagné pendant la partie du voyage effectuée.

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

ARTICLE 205 : *(modifié par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

Dans le cas où les indemnités sont allouées par des gouvernements ou des autorités administratives ou judiciaires en réparation du préjudice causé, les marins qui, par application des deux articles précédents, n'ont pas reçu la totalité des salaires auxquels ils avaient droit pour la durée présumée du voyage, ont part aux indemnités.

CHAPITRE V - DES LITIGES ENTRE ARMATEURS ET MARINS

(intitulé ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).

ARTICLE 205 bis : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

ARTICLE 205 ter : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

ARTICLE 205 quater : *(ajouté par le dahir du 24 Chaoual 1372 (6 Juillet 1953), art. 4).*

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

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

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