

Code de commerce maritime (28 jourada II 1337) (B.O. 26 mai 1919 et rectific. 15 août 1930).

Livre premier : Du régime de la navigation maritime

Titre premier : De la navigation maritime

Chapitre premier : Définitions

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

Article 2 : Le navire est le bâtiment qui pratique habituellement cette navigation.

Article 3 (Modifié, D. 18 mai 1930 - 19 hija 1348) : Les bateaux de tout tonnage pourront être nationalisés marocains à la condition :

a) D'avoir leur port d'attache dans la zone française de l'Empire chérifien ;

b) (Modifié, D. 2 mai 1933 - 7 moharrem 1352). - D'effectuer ordinairement une navigation qui intéresse d'une façon directe et principale, le trafic des ports de la zone française, ou, s'il s'agit de bateaux de pêche, de débarquer habituellement le produit de leur pêche dans la zone française.

c) D'appartenir pour les trois quarts au moins à des nationaux marocains ou français ; lorsque les bateaux sont la propriété de sociétés anonymes ou de sociétés en commandite, cette condition est considérée comme remplie lorsque la majorité des membres du conseil d'administration ou du conseil de surveillance sont citoyens français ou sujets marocains et que, en outre, le président du conseil d'administration ou du conseil de surveillance sont citoyens français ou sujets américains et que, en outre, le président du conseil d'administration, le directeur ou l'administrateur-délégué sont français ou marocains ;

d) (Ajouté, D. 7 avril 1934 - 22 hija 1352.) D'avoir leur équipage composé avec des marins de nationalité marocaine, dans une proportion fixée, pour les différents genres de navigation, par arrêté viziriel.

Toutefois, quand il s'agit de bateaux (navires et embarcations) appelés à pratiquer le cabotage marocain, le bornage et la pêche, dans les conditions de l'article 52 ci-après, et pour lesquels la condition ci-dessus n'est pas réalisée, l'autorisation de les faire naviguer sous pavillon chérifien peut être spécialement accordée à leurs propriétaires, lorsque ceux-ci sont fixés au Maroc depuis un an au moins ou dans le cas où ces bateaux appartiennent à une société, lorsque celle-ci a son siège social au Maroc.

Article 3 bis(Ajouté, D. 3 août 1957 - 6 moharrem 1377). - Par dérogation aux dispositions de l'article 3, les navires qui auront leur port d'attache à Tanger et qui seront destinés à pratiquer la navigation au long cours, au grand cabotage ou à la grande pêche pourront acquérir la nationalité marocaine s'ils remplissent les conditions suivantes :

a) Avoir leur port d'attache à Tanger ;

b) Faire escale à Tanger au moins une fois par semestre ;

c) Appartenir à des particuliers domiciliés au Maroc ou à des sociétés ayant leur siège social à Tanger ou dont une filiale à son siège dans ce port.

Cependant les navires armés à la grande pêche devront avoir leur équipage composé avec des marins de nationalité marocaine dans une proportion fixée par décret.

Chapitre II : Des droits auxquels est subordonné l'armement

Article 4 : (Modifié, D. 3 août 1957 - 6 moharrem 1377, abrogé et remplacé, Dahir portant loi de finances 1984, n° 1-84-54 du - 27 avril 1984 - 25 rejeb 1404, article 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	200 DH
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	1.000 tonneaux inclus	2.000 DH ;
Au-dessus de	1.000 et jusqu'à	3.000 tonneaux inclus	4.000 DH ;
Au-dessus de	3.000 et jusqu'à	7.000 tonneaux inclus	6.000 DH ;
Au-dessus de	7.000 et jusqu'à	10.000 tonneaux inclus	8.000 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, Dahir portant loi de finances 1984, n° 1-84-54 du 25 rejeb 1404 - 27 avril 1984- 25 rejeb 1404, article 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 (1)

(1) V. infra, A. V. 24 septembre 1926 - 16 rebia I 1345.

Article 7 : Avant de procéder aux actes relatifs à l'armement d'un bateau sous pavillon chérifien, son propriétaire est tenu de le faire jaugeer.

Article 8 : Le jaugeage est la constatation officielle de la capacité utilisable du bateau.

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

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

Article 9 : Les règles applicables à toute époque, dans la zone française de l'Empire chérifien pour le jaugeage des bateaux battant pavillon chérifien, seront celles en vigueur en France au même moment.

Article 10 : Le chiffre de la jauge nette est gravé sur la face arrière du maître bau ou de l'hiloire avant du grand panneau, en chiffres arabes de 8 centimètres de hauteur et 2 centimètres de largeur de trait.

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

Chapitre IV : Des papiers de bord

Article 11 : Les bateaux 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.

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

- a) Les embarcations qui naviguent dans l'intérieur d'une même rade ou d'une même rivière ;
- b) Les embarcations de 2 tonneaux et au-dessous employées à la pêche ;

c) Les bateaux de plaisance de 10 tonneaux et au-dessous.

Section première : De l'acte de nationalité

Article 12 : L'acte de nationalité est la pièce qui constate le droit du bateau à battre pavillon chérifien et qui lui assure les avantages et la protection dus à la navigation marocaine.

Il est établi sur parchemin au nom de S. M. Chérifienne et porte la signature du secrétaire général du protectorat ou de son délégué. Il est délivré par le service de la navigation du port d'attache.

L'acte de nationalité contient la description du bateau. Il affirme que le bateau a été jaugé, que l'attestation ou le serment a été reçu, et que le cautionnement dans le cas où il est prévu a été versé. Il énonce en outre le port d'attache du bateau, son nom, son espèce, son numéro matricule, son tonnage officiel, le ou les noms de son ou de ses propriétaires, le lieu de l'année de sa construction ou les circonstances qui ont motivé sa naturalisation.

Article 13 : Le propriétaire doit, avant la délivrance de l'acte de nationalité, déclarer au secrétariat du tribunal de paix de la circonscription de son domicile ou du lieu où il a fait élection de domicile, sa nationalité, et, s'il y a lieu, fournir toutes indications relatives à ses copropriétaires ou à ceux possédant des droits réels sur le bateau, ou bien affirmer qu'il est seul et unique propriétaire.

Procès-verbal de cette déclaration, appuyée au besoin d'un serment, sera dressé par le secrétaire-greffier ; le procès-verbal sera déposé aux minutes du secrétariat et copie en sera délivrée au déclarant, qui devra 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 de la zone française de l'Empire chérifien pour être annulé, si le bateau est soit vendu, soit pris par l'ennemi, soit brûlé ou perdu de quelque autre manière.

Cette remise devra être faite dans le délai d'un mois, si la perte ou la vente a eu lieu dans les eaux ou dans les ports de la zone française de l'Empire chérifien ; dans le délai de trois mois, si la vente ou la perte a eu lieu en dehors de ladite zone.

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

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

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

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

Article 17 (*Modifié, D. 2 sept. 1931 - 18 rebia II 1350, puis D. 7 août 1946 - 9 ramadan 1365 et D. 3 août 1957 - 6 moharrem 1377, abrogé et remplacé, Dahir portant loi de finances 1984, n° 1-84-54 du 25 rejeb 1404 - 27 avril 1984- 25 rejeb 1404, article 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 autorisée à changer de nom.

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

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

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, D. 18 mai 1930 - 19 hija 1348) : L'acte de nationalité peut être retiré dans le cas où les conditions requises par l'article 3, pour l'obtenir, cessent d'être réunies.

Section II : Du congé

Article 21 : Le congé est l'acte délivré par le service de la navigation du port d'attache pour établir que le bateau est toujours en droit de battre pavillon chérifien. Il affirme l'identité du bateau auquel il est délivré avec celui qui

fait l'objet de l'acte de nationalité.

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

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

Article 23 : Le congé est signé par le directeur général des travaux publics ou son délégué.

Article 24 : Le congé, en indiquant le numéro d'ordre de l'acte de nationalité, doit répéter toutes les indications de celui-ci relatives au bateau.

Article 25 : Le congé est valable pour un an lorsque le bateau fait plusieurs voyages dans l'année, et pour toute la durée du voyage lorsque celui-ci est de plus d'un an.

Article 26 : Le congé est assimilé à l'acte de nationalité pour la répression des fraudes auxquelles il pourrait donner lieu.

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

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, D. 2 sept. 1931 - 18 rebia II 1350, puis D. 7 août 1946 - 9 ramadan 1365 et D. 3 août 1957 - 6 moharrem 1377, abrogé et remplacé, Dahir portant loi de finances 1984, n° 1-84-54 du 25 rejab 1404 - 27 avril 1984- 25 rejab 1404, article 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'équipage

Article 28 (*Modifié, D. 3 août 1957 - 6 moharrem 1377*) : Il sera délivré à chaque bateau admis à battre pavillon chérifien, un registre coté et paraphé, qui servira de rôle d'équipage et sur lequel seront apposés les visas d'arrivée et de départ.

Sur la première page de ce registre seront énoncés le nom et l'espèce du bateau, son port d'attache, ses folio et numéro d'immatriculation, son tonnage légal, le lieu et l'époque de sa construction, de sa vente (s'il est de construction étrangère), les noms, prénoms, surnoms et qualités du ou des propriétaires, ceux du capitaine, le genre de navigation, cabotage ou pêche, qu'il doit effectuer, le nombre et l'espèce des embarcations annexes qu'il faut réellement embarquer à bord.

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

(4° alinéa, abrogé et remplacé, Dahir portant loi de finances 1984, n° 1-84-54 du 25 rejab 1404 - 27 avril 1984- 25 rejab 1404, article 16) La délivrance et le renouvellement du rôle d'équipage donnent lieu à la perception d'un droit fixé à 2,50 dirhams par feuille utilisée (couverture et intercalaire). Ce droit est liquidé par le service de la marine marchande et perçu par la douane

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

Article 29 (*Abrogé par D. 24 septembre 1928 - 9 rebia II 1347*).

Article 30 : Les agents du service de la navigation dans la zone française de l'Empire chérifien, les fonctionnaires de l'inscription maritime en France, les autorités consulaires françaises à l'étranger, inspecteront toutes les fois qu'ils le croiront utile, et au moins une fois par an en ce qui concerne les agents du service de la navigation de la zone française de l'Empire chérifien, le registre d'équipage de tout bateau marocain présent dans le port, quel que soit d'ailleurs le quartier d'inscription de ce bateau.

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

Article 31 : Tout capitaine est tenu d'exhiber son registre d'équipage, à toute réquisition des commandants de

garde-côtes, des officiers de port, des agents des douanes, des officiers de police judiciaire dans la zone française de l'Empire chérifien, des fonctionnaires ou des agents de l'inscription maritime en France ou des autorités consulaires françaises à l'étranger.

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

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

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

Section IV : De la patente de santé

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

Section V

(Modifié comme suit, D. 13 mai 1959 - 5 kaada 1378.)

Des titres de sécurité

Article 33 : Pour l'application des dispositions qui suivent, est considéré :

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

comme navire à passagers, tout navire transportant plus de douze passagers.

Titres de sécurité

Article 33 bis*(Ajouté, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372).*

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

Article 33 ter (*Ajouté, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372*) : 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, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372*) : 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, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372*) : 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, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372*) : Une commission centrale de sécurité siège auprès du sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande ou du chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes délégué par lui à cet effet.

Cette commission est saisie pour approbation par l'armateur lors de la construction ou la refonte d'un navire, ou avant la marocanisation d'un navire acheté à l'étranger, des plans et documents énumérés par un arrêté du sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande.

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

Celle-ci peut être consultée par le sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande ou le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes, délégué par lui à cet effet sur toute question relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à l'habitabilité des navires de commerce, de pêche ou de plaisance et généralement sur toute question relative à l'application du présent dahir.

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

Visites et commissions de visites

Article 36 (*Modifié, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372*) : 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, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372) : 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'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande, et sous l'autorité du chef du quartier maritime, un ou plusieurs inspecteurs de la navigation maritime sont chargés, outre les autres fonctions qui peuvent leur être confiées, de la surveillance générale de la sécurité de la navigation maritime. Ils vérifient que les prescriptions de la présente section et des textes réglementaires pris pour son application sont respectées. Ils ont libre accès à bord de tout navire présent dans le port chaque fois qu'ils le jugent utile. Ils dressent procès-verbal de toute infraction aux prescriptions en vigueur.

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

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

constituent pas un danger pour l'équipage ou pour le navire.

Article 36 ter (*Ajouté, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372*) : 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 contre-visite prévue au même article.

Article 36 quater (*Ajouté, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372*) : Lorsqu'il est saisi d'une réclamation de l'équipage, relative soit aux conditions de navigabilité ou de sécurité, soit à l'habitabilité, à l'hygiène ou aux approvisionnements, l'inspecteur de la navigation procède, dans le plus bref délai, à une visite du navire. Il examine le bien-fondé de la réclamation et prescrit, le cas échéant, les mesures nécessaires.

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

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

Article 37 (*Modifié, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372*) : 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 37bis(Ajouté, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372) : 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, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372) : Peuvent former un recours :

Le capitaine à qui l'autorisation de départ a été refusée ;

Le capitaine ou l'armateur, qui juge excessives les prescriptions de l'inspecteur de la navigation ;

Les trois membres de l'équipage dont la réclamation, faite au titre de l'article 36 quater du présent dahir, n'a pas reçu satisfaction.

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

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

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

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

Les décisions prises en application de l'article 35 bis du présent dahir peuvent être portées devant le sous-

secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande ou son délégué dans un délai de quinze jours francs, à compter de la notification de la décision attaquée.

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

Sont admis à saisir le sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande, ou le chef de la direction de la marine marchande et des pêches maritimes, délégué par lui à cet effet :

L'armateur dans tous les cas ;

Le constructeur, si la décision attaquée a été prise avant la livraison du navire, soit par la commission centrale de sécurité, soit par la commission de visite de mise en service ;

Les trois membres de l'équipage dont la réclamation, faite au titre de l'article 36 quater du présent dahir a été rejetée sur recours formé par application du présent article.

Le sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande statue après avis d'une commission supérieure, dont la composition et le fonctionnement sont fixés par décret.

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

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

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

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

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

Un décret pris sur la proposition du sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande, après avis du ministre des affaires étrangères, définit les conditions dans lesquelles les recours prévus au présent article ou, à défaut des recours offrant des garanties similaires peuvent être formés contre les décisions d'autorités marocaines résidant en dehors du Maroc.

Navires étrangers

Article 37 quater (Ajouté, Décret 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372) : Le présent dahir est applicable aux navires étrangers touchant un port français (1).

(1) Lire: " marocain ".

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

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

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

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

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

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

Infractions et pénalités

Article 37 quinquies :Sauf le cas prévu au deuxième alinéa du présent article, est puni d'une amende de 50 000 francs à 1 000 000 de francs tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions de la présente section ou celles des textes réglementaires pris pour son application.

Est puni d'une amende de 100 000 francs à 2 000 000 de francs et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement, tout armateur ou propriétaire qui fait naviguer ou tente de faire naviguer un navire pour lequel le titre de sécurité est périmé, a été refusé, retiré ou suspendu. Toutefois, si la validité du certificat ou du permis de navigation vient à expiration en cours de traversée, la validité de ce certificat ou permis est réputée prorogée jusqu'au prochain port 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 de trois à six jours de prison et de 1 200 francs à 6 000 francs d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement tout membre de l'équipage qui a provoqué une visite à bord en produisant sciemment des allégations inexactes.

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

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

Rémunération des membres non fonctionnaires des commissions de visite

Article 38 (*Modifié, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372*) : Une vacation et, s'il y a lieu, une indemnité de déplacement sont allouées à chacun des membres non fonctionnaires des commissions de visite.

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

Leurs taux sont fixés par décret pris sur la proposition du sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande.

Les visites prescrites par le présent dahir donnent lieu à la perception de taxes dont le montant est fixé par un arrêté pris conjointement par le sous-secrétaire d'Etat au commerce, à l'industrie, à l'artisanat et à la marine marchande et le ministre des affaires étrangères, après avis du vice-président du conseil, ministre de l'économie nationale et des finances.

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

Dispositions diverses

Article 38 bis (*Ajouté, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372*) : L'effectif du personnel de tout navire marocain doit être tel que du point de vue de la sécurité en mer, il existe à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité.

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

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

1° Après trois mois d'exploitation pour les navires armés au cabotage ; après six mois d'exploitation pour les navires armés au long cours ;

2° Lors du renouvellement du permis de navigation ;

3° A toute époque, si les éléments qui ont servi de base à sa fixation viennent à être modifiés.

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

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

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

Article 38 ter : Des décrets déterminent le régime applicable soit aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux, soit aux navires dont l'affectation ou les conditions d'exploitation justifieraient un régime particulier, ainsi que les conditions générales d'application du présent dahir non prévues par les dispositions qui précèdent.

Section VI : De la remise des papiers de bord

Article 39 : Dans les vingt-quatre heures qui suivent leur arrivée dans un port, les capitaines sont tenus de remettre leurs papiers de bord aux autorités suivantes :

- a) s'il s'agit d'un port de la zone française de l'Empire chérifien, au service de la navigation dudit port ;
- b) s'il s'agit d'un port français, l'acte de nationalité et le congé sont déposés à la douane, le registre d'équipage est remis entre les mains du fonctionnaire ou agent de l'inscription maritime ;
- c) s'il s'agit d'un port étranger, lesdites pièces sont remises à l'autorité consulaire française.

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

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

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

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

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

- 1° Les bateaux se livrant à la pêche sur les côtes de la zone française de l'Empire chérifien, quel que soit leur genre de pêche ;
- 2° Les embarcations momentanément employées au transit des passagers et des marchandises entre la terre et la rade et vice versa, ou affectées à l'exploitation de propriétés rurales, fabriques, usines, dans le cours inférieur des rivières ;
- 3° Les bateaux exclusivement destinés à une navigation de plaisance.

L'obligation de la remise des papiers et du visa reste entière pour les bateaux ci-dessus désignés qui se rendraient d'un port dans un autre ;

4° Les bateaux en relâche, lorsque la relâche ne dépasse pas six heures ;

5° Les bateaux appartenant aux administrations publiques.

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

Chapitre V : Du pavillon chérifien

Article 41 (*Modifié, D. 1^{er} septembre 1923 - 19 moharrem 1341 et D. 28 avril 1956 - 16 ramadan 1375*) :

Les bâtiments de mer inscrits dans le territoire marocain arborent en mer s'ils rencontrent un bâtiment de l'Etat ou dans les ports, s'ils sont requis par les autorités compétentes, le pavillon marocain de commerce. Ce pavillon se caractérise comme suit : un pavillon rouge portant au centre un sceau de Salomon à cinq branches de couleur verte. Le diamètre du cercle circonscrit au sceau de Salomon est égal au tiers de la hauteur du quindant du pavillon. Les types de pavillon normalement usités par les navires de commerce ou autres bâtiments seront les suivants :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Titre deuxième : De l'immatriculation des navires

Chapitre premier : Des quartiers maritimes

Article 43 (*Modifié, D. 18 août 1941 - 24 rejeb 1360 et D. n° 1-58-106, 15 février 1961 - 29 chaabane 1380*) : Le littoral du Royaume du Maroc est divisé en neuf quartiers maritimes avec chefs-lieux et sous-quartiers ainsi qu'il est indiqué ci-après :

1° Quartier de Nador :

Chef-lieu : Nador ;

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

2° Quartier d'Al Hoceïma :

Chef-lieu: Al Hoceïma ;

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

3° Quartier de Tanger :

Chef-lieu : Tanger ;

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

4° Quartier de Larache :

Chef-lieu : Larache ;

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

5° Quartier de Kenitra ;

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

6° Quartier de Casablanca :

Chef-lieu : Casablanca ;

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

7° Quartier de Safi :

Chef-lieu: Safi ;

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

8° Quartier d'Agadir :

Chef-lieu : Agadir, s'étendant de l'embouchure de l'oued Drâa au parallèle 27° 40' de latitude nord.

Article 44 (*Modifié, D. 18 août 1941 - 24 rejeb 1360 et D. n° 1-58-106, 15 février 1961 - 29 chaabane 1380*) : Un décret rendu sur la proposition du ministre chargé de la marine marchande fixera les indicatifs des ports d'attaches des navires immatriculés sous pavillon marocain.

Chapitre II : Des immatriculations et du registre matricule du pont d'attache, du nom et des marques des navires

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

Article 46 : Le service de la navigation du port de chaque chef-lieu de quartier ou sous-quartier tient un registre matricule qui signale : le nom de chaque bateau pourvu d'un acte de nationalité, son caractère, ses jauges brute et nette, le nom de son propriétaire, ses lieu et date de construction, les mutations dont il est l'objet et enfin la cause de sa radiation, disparition, destruction ou vente notifiée par pièces régulières. Il tient également un registre spécial sur lequel sont inscrits, comme ci-dessus, les bateaux munis d'un simple congé de police en vertu des dispositions de l'article 11 ci-dessus. Des registres similaires sont tenus à la direction générale des travaux publics. Ils reproduisent les indications portées sur les registres matricules des quartiers et sous-quartiers.

Article 47 (*Modifié, D. 24 septembre 1928 - 9 rebia II 1347*) : Tout navire armé en vue d'une expédition maritime doit porter, à la poupe, en lettres de couleur claire sur fond foncé, son nom et son port d'attache.

Ces lettres doivent avoir au moins 0,08 m de hauteur sur 0,02 m de largeur de trait sur les navires ayant une jauge brute inférieure à 2 000 tonneaux, et au moins 0,12 m de hauteur et 0,03 m de largeur de trait sur les navires ayant une jauge brute égale ou supérieure à 2 000 tonneaux.

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

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

Chapitre III : Des mutations

Article 48 : Le propriétaire peut obtenir le changement du port d'attache de son bateau, en le demandant au directeur général des travaux publics.

Si l'acte de nationalité et le congé du bateau sont en règle, le directeur général des travaux publics délivrera un certificat favorable et informera le service de la navigation du port intéressé.

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

Article 49 : Tout propriétaire désireux de changer le nom de son bateau adressera une demande détaillée au directeur général des travaux publics, qui fera instruire la demande par le service de la navigation du port intéressé. Le directeur général des travaux publics décidera s'il convient d'accorder ou de refuser le changement demandé. Si le changement est autorisé, un nouvel acte de nationalité et un nouveau congé sont exigibles.

Article 50 : Toute vente de bateau et de partie de bateau effectuée dans la zone française de l'Empire chérifien sera faite par-devant le secrétaire-greffier du lieu de l'opération.

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

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

Elle doit, dans tous les cas, être inscrite :

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

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

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

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

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

Article 51 (*Ainsi rétabli*, D. 18 mai 1930 - 19 hja 1348) : Si, hors la zone française, un Français ou un Marocain, ou une société française ou marocaine devient acquéreur d'un bateau étranger et que ce bateau soit susceptible de devenir marocain dans les conditions prévues par l'article 3 ci-dessus, il pourra, sur sa déclaration être délivré au propriétaire, en France, par l'inscription maritime du port, et dans les autres pays par l'autorité consulaire française, une autorisation provisoire de naviguer sous pavillon chérifien, à la condition que le premier port de destination du bateau soit un port de la zone française de l'Empire chérifien.

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

Titre troisième : De la conduite des navires

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

(Modifié, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372)

Article 52 *(Modifié, D. n° 1-58-106, 15 février 1961 - 29 chaabane 1380)* : 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 cote occidentale d'Afrique jusqu'à l'Equateur.

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

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

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

(Intitulé, modifié D. n° 1-58-106, 15 février 1961 - 29 chaabane 1380.)

Des diplômes exigés et des conditions requises pour commander et exercer les fonctions d'officier de pont et d'officier mécanicien à bord des navires de commerce et de pêche.

Article 53 (Modifié, D. n° 1-58-106, 15 février 1961 - 29 chaabane 1380) : Les diplômes exigés pour exercer le commandement ou les fonctions d'officier à bord des navires de commerce ou de pêche sont les suivants :

a) Brevets de pont

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

b) Brevets de pêche

Brevet de capitaine de pêche ;
Brevet de patron de pêche ;
Brevet de patron de pêche côtière ;
Licence de patron de pêche.

c) Brevets de la machine

Brevet d'officier mécanicien de 1^{re} classe de la marine marchande ;
Brevet d'officier mécanicien de 2^e classe de la marine marchande ;
Brevet d'officier mécanicien de 3^e classe de la marine marchande ;
Brevet de lieutenant mécanicien de 2^e classe de la marine marchande ;
Brevet d'élève-officier mécanicien de 1^{re} classe de marine marchande ;
Brevet d'élève-officier mécanicien de 2^e classe de la marine marchande ;
Brevet de mécanicien pratique ;
Permis de conduire les moteurs marins.

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

Les brevets, licences et permis sont délivrés dans les conditions prévues par A. min n° 101-97, 9 janvier 1997 - 29 Chaabane 1417 : BO 6 Mars 1997)

Article 53 bis (Abrogé, D. n° 1-58-106, 15 février 1961 - 29 chaabane 1380)

Article 53 teret53 quater (Abrogés, D. n° 1-58-106, 15 février 1961 - 29 chaabane 1380).

Article 54 (Modifié, D. n° 1-58-106, 15 février 1961 - 29 chaabane 1380) : Les conditions requises pour commander et exercer les fonctions d'officier de pont et d'officier mécanicien à bord des navires de commerce et de pêche sont fixées par décret rendu sur proposition du ministre chargé de la marine marchande ou de l'autorité déléguée par lui à cet effet.

Article 55 (Modifié, D. n° 1-58-106, 15 février 1961 - 29 chaabane 1380) : Les conditions de délivrance des diplômes visés à l'article 53 ci-dessus sont fixées par arrêté du ministre chargé de la marine marchande ou de l'autorité déléguée par lui à cet effet.

Article 56 : L'interdiction de commander ou d'exercer les fonctions d'officier à bord d'un navire battant pavillon chérifien peut être prononcée, à titre temporaire ou définitif, par arrêté viziriel rendu sur la proposition du directeur du commerce et de la marine marchande, à l'encontre de tout capitaine ou de tout officier d'un navire marocain, reconnu responsable, par une commission d'enquête, du sinistre survenu à son bâtiment.

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

Le dossier de l'enquête est transmis, avec l'avis motivé de la commission et du directeur du commerce et de la marine marchande, au Commissaire résident général qui décide s'il y a lieu de saisir le ministère public, au cas où la perte du bateau serait accompagnée de morts ou de blessures.

Chapitre III : Des règles pour prévenir les abordages

Article 57 (Abrogé et remplacé, Décret royal loi n° 441-65, 11 décembre 1965 - 17 chaabane 1385, article 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.

(V. cet arrêté n° 480-65, 11 décembre 1965 : B.O. 29 décembre 1965 p. 1761 et rectific. B.O. 2 mars 1966, p. 261.)

Titre quatrième : De la répression des infractions

Chapitre premier : Compétence et procédure

Article 58 (Modifié, D. 26 juillet 1922) : Les infractions aux dispositions du présent dahir seront constatées au Maroc par les agents de la direction générale des travaux publics, par les agents des douanes, par tous officiers de police judiciaire, par tous les agents assermentés de l'administration chérifienne, par tous les militaires de la gendarmerie et par les agents de police, en France, par l'administration maritime ; à l'étranger, par les consuls de France.

Les procès-verbaux constatant les infractions seront transmis au secrétaire général du protectorat, qui les fera parvenir aux tribunaux français de Notre Empire, seuls compétents pour connaître desdites infractions.

Article 59 : Le cinquième net des amendes infligées pour infraction au présent dahir est attribué à l'agent verbalisateur dans la limite de 25 francs pour l'ensemble des condamnations par un même jugement.

Chapitre II : Infractions et pénalités

Article 60 : Sera passible d'une amende de 50 francs, tout capitaine ou propriétaire de navire qui aura enlevé ou laissé enlever les chiffres de jauge d'un navire ou les marques destinées à faciliter la vérification de cette jauge.

Cette amende pourra être portée au double en cas de récidive, c'est-à-dire si, dans les douze mois qui ont précédé l'infraction, le délinquant a déjà été condamné en vertu du présent dahir.

Article 61 : Seront punis d'une amende de 50 à 3 000 francs et d'un emprisonnement de six jours à un an ou de l'une de ces deux peines seulement :

1° Tout propriétaire qui aura vendu, prêté ou fait don de l'acte de nationalité de son bateau, si ce bateau jauge plus de 20 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 chérifien. Dans ce cas, ainsi que dans celui prévu au paragraphe précédent, le capitaine sera déclaré incapable de commander un autre bateau ;

3° Toute personne qui, connaissant la fraude, disposera de la cargaison d'entrée ou en fournira une de sortie ;

4° Celui qui, après la délivrance de l'acte de nationalité, aura modifié son bateau dans la forme, dans le tonnage ou de quelque autre manière que ce soit ;

5° Toute personne qui aura commis une faute quelconque en violation des prescriptions édictées par l'article 26 du présent dahir, relatives au congé ;

6° Tout propriétaire de tout bateau naviguant avec un registre d'équipage incomplet, faux ou appartenant à un autre bateau, ainsi que toute personne ayant favorisé cette fraude.

Article 62 : Sera puni d'une amende de 25 à 100 francs tout capitaine qui aura fait de fausses déclarations concernant le nombre des passagers ou des marins embarqués à son bord.

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

Article 63 : Sera puni d'une amende de 50 à 200 francs :

1° Tout capitaine qui, pour quelque cause que ce soit, n'aura pas, sur leur réquisition, pu produire ou aura refusé

de produire ses papiers de bord ou son registre d'équipage aux agents des douanes, aux officiers de police judiciaire et aux autres agents et fonctionnaires qualifiés pour les exiger et contrôler.

Sera en outre puni d'une amende de 10 francs par jour de retard le capitaine qui, dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port, n'aura pas, dans le cas où cette formalité est exigée, remis ses papiers de bord aux autorités ci-dessus spécifiées ;

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

Article 63 bis (*Ajouté, D. 29 juin 1929 - 21 moharrem 1348*) : Sera puni d'une amende de 100 à 500 francs, s'il s'agit d'un bateau de moins de 100 tonneaux de jauge brute, et de 500 à 5 000 francs, s'il s'agit d'un bateau de jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux, tout propriétaire ou armateur (1) :

(1) *Rectif. B.O. 15 août 1930, p. 953,*

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, D. 24 septembre 1928 - 9 rebia II 1347*) : Sera puni d'une amende de 25 à 1 000 francs tout propriétaire, capitaine ou patron qui ne se conformera pas aux prescriptions de l'article 47 ci-dessus relatives aux marques extérieures d'identité des navires, ou qui aura effacé, couvert ou masqué lesdites marques.

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

Article 65 : Sera punie d'une amende de 100 à 500 francs toute infraction aux prescriptions qui régissent la vente des navires, leur acquisition en dehors de l'Empire chérifien, les changements relatifs à leur port d'attache.

Article 66 : Dans tous les cas, l'article 463 du Code pénal français sera applicable aux infractions prévues et réprimées par le présent dahir.

Livre deuxième : Des navires

Titre premier : Du régime juridique des navires

Chapitre premier : Des caractères et de la propriété des navires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 74 : En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires du navire, l'avis de la majorité est suivi.

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

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

(D. 26 juillet 1922) : Les décisions contraires aux clauses du contrat d'armement ou étrangères au but de l'armement, ne sont valables qu'autant qu'elles sont prises à l'unanimité des voix des copropriétaires.

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

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

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

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

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

Chapitre II : Des privilèges et hypothèques maritimes

Article 77 : Sont seuls privilégiés sur le navire et dans l'ordre suivant :

a) Les frais de justice pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente ou à la distribution du prix, les droits de quai et les taxes de péage payables par le navire ;

b) Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes embarquées au service du navire, pour une durée de douze mois au plus ;

c) (Modifié, D. 18 mai 1934 - 4 safar 1353) : Les frais de pilotage, de remorquage, de garde et d'entretien du navire et de ses agrès et appareils, en tant que ces frais ont été faits pour assurer l'entrée du navire dans le port où il a été vendu ; les frais engagés d'office par l'administration pour déplacer les navires dont la présence constituerait une gêne ou un danger pour les autres navires ou pour la bonne exploitation du port.

d) Les créances pour sauvetage et assistance, les créances provenant de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine en cas de nécessité hors du port d'attache, pour les besoins réels du navire ;

e) Le montant des primes d'assurances faites sur corps, quilles, agrès, appareils et sur les armement et équipement du navire, dues pour le dernier voyage assuré quand l'assurance est faite au voyage, ou pour la dernière période assurée quand l'assurance est souscrite à temps, mais jusqu'à concurrence au maximum, d'une année de prime, dans les deux cas.

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

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

- a) L'extinction de l'obligation principale ;
- b) La renonciation du créancier ;
- c) La vente en justice du navire ;
- d) La vente à l'amiable du navire, sous les conditions suivantes ;

Que la mutation soit accomplie ;

Qu'avis de cette mention ait été donné dans le *Bulletin officiel marocain*, avec indication du nom et du domicile de l'acquéreur ;

Qu'aucune opposition n'ait été notifiée par le créancier dans le mois de la publication. Le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente en justice ou à l'amiable, tant que le prix n'est pas distribué ou payé.

Article 79 : Les privilèges maritimes sont, en outre, soumis aux causes spéciales d'extinction ci-après énoncées :

a) (*Modifié, D. 18 mai 1934 - 4 safar 1353*) : Les privilèges des frais de justice, des droits de quai et taxes de péage, des frais de pilotage, de remorquage, de garde et d'entretien, des dépenses engagées par l'administration dans les conditions indiquées au paragraphe c) de l'article 77 ci-dessus, s'éteignent par le départ du navire du port où la créance est née.

b) Les privilèges des créances du capitaine, de l'équipage et des autres personnes au service du navire s'éteignent à l'expiration d'un délai de quatre mois à partir de la date d'exigibilité de la créance ;

c) Le privilège des créances pour assistance et sauvetage s'éteint à l'expiration d'un délai de quatre mois à partir de l'achèvement de l'opération de sauvetage ou d'assistance ;

d) Le privilège des créances nées de contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, pour les besoins du navire, s'éteint à l'expiration d'un délai de quatre mois à partir de l'exécution du contrat ou de la prestation des services ;

e) Le privilège des créances des assureurs sur corps s'éteint à l'expiration d'un délai d'un an à partir de l'expiration des primes.

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

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

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

Article 82 : Les navires de deux tonneaux de jauge brute et au-dessus sont susceptibles d'hypothèques ; ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 89 : L'hypothèque maritime peut être constituée sur un navire en construction.

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

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

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

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

- 1° Les nom, prénoms, domicile du créancier et du débiteur, et leur profession, s'ils en ont une ;
- 2° La date et la nature du titre ;
- 3° Le montant de la créance ;
- 4° Les conventions relatives aux intérêts et au remboursement ;

5° Le nom et la désignation du navire hypothéqué, la date de l'acte de nationalité ou de la déclaration de la mise en construction ;

6° L'élection de domicile par le créancier, dans le lieu de la résidence de l'agent du service public compétent.

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

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

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

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

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

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

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

Article 97 : L'inscription garantit, au même rang que le capital, deux années d'intérêts eu sus de l'année courante.

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

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

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

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

Article 100 : L'agent compétent est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent un état des inscriptions

subsistant sur le navire, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

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

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

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

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

a) Un extrait de son titre indiquant seulement la date et la nature de l'acte, le nom du vendeur, le nom de l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges en faisant partie ;

b) Un tableau sur trois colonnes, dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers, la troisième le montant des créances inscrites.

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

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

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

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

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

Les hypothèques consenties à l'étranger, comme celles consenties dans la zone française de l'Empire chérifien, n'ont d'effet à l'égard des tiers que du jour de leur inscription sur les registres du port d'immatriculation du navire.

Sont néanmoins valables les hypothèques consenties sur navire acheté à l'étranger avant son immatriculation au

Maroc, pourvu qu'elles soient inscrites par le consul de France sur le congé provisoire de navigation.

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

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

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

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

Article 109 bis (D. 4 mai 1920 - 14 chaabane 1338) : La responsabilité de l'administration de laquelle relèvent les agents compétents en matière d'hypothèque maritime, ne s'applique pas aux attributions qui sont conférées auxdits agents par les articles précédents.

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

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

Section première : De la saisie conservatoire

Article 110 : La saisie conservatoire d'un bâtiment peut être effectuée à toute époque, en vertu soit d'un titre exécutoire, soit d'une autorisation du juge compétent ; toutefois, cette saisie doit être immédiatement levée, s'il est fourni bonne et suffisante caution.

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

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

Section II : De la saisie-exécution et de la vente

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

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

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

Article 114 : L'agent d'exécution énonce dans le procès-verbal de saisie les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit ; le titre en vertu duquel il procède ; la somme dont il poursuit le paiement ; l'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siège le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie et

dans le lieu où le navire saisi est amarré ; les noms du propriétaire et du capitaine ; le nom, l'espèce, le tonnage et la nationalité du bâtiment.

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

Il établit un gardien.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les nom, profession et domicile du poursuivant ;

Les titres en vertu desquels il agit ;

La somme qui lui est due ;

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

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

Les caractéristiques du navire portées au certificat d'immatriculation ;

Le nom du capitaine ;
Le lieu où se trouve le navire ;
La mise à prix et les conditions de vente ;
Le jour, le lieu et l'heure de l'adjudication.

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

Section III : De la distribution des deniers

Article 122 : La distribution des deniers sera faite conformément aux dispositions des articles 357 à 362 du dahir sur la procédure civile. Toutefois, les délais portés auxdits articles seront réduits de moitié et ne seront pas augmentés en raison de la distance.

Article 123 : Le magistrat qui aura visé les bordereaux de distribution prévus à l'article 363 du dahir sur la procédure civile, autorisera par une ordonnance spéciale, la radiation par l'autorité préposée au bureau d'immatriculation, des inscriptions des créances non admises ou ne venant pas en ordre utile. Il sera procédé à cette radiation sur la demande de toute partie intéressée.

Titre Deuxième : Des propriétaires et armateurs

Article 124 (Alinéa 1er, modifié, D. 26 avril 1948 - 16 jomada II 1367) : Le propriétaire du navire est responsable personnellement, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur du navire et de ses accessoires, ci-après déterminés, et, au maximum, à raison de 13 800 F par tonneau de jauge, des obligations dérivant des actes accomplis et des contrats conclus par le capitaine dans l'exercice de ses pouvoirs légaux, ainsi que des faits et fautes du capitaine de l'équipage, du pilote, et de toute autre personne au service du navire.

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

(Modifié, D. 26 novembre 1926 - 21 jomada I 1345) : Le propriétaire d'un bâtiment échoué ou coulé dans les eaux territoriales, dans des conditions telles qu'ils constitue un obstacle ou un danger pour la navigation, est tenu de procéder à son enlèvement. S'il ne se conforme pas aux injonctions qui lui sont adressées à cet égard par l'administration, celle-ci a qualité pour se substituer à lui en vue de procéder à cet enlèvement. Tant qu'il n'a pas été satisfait à ses injonctions, l'administration peut s'opposer à ce que le propriétaire fasse valoir ses droits sur le navire, sauf audit propriétaire à provoquer la nomination d'un gardien séquestre.

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

Article 125 : Les accessoires visés à l'article 124 comprennent : 1° sous déduction d'un tiers, le fret et le prix du passage afférents aux marchandises et aux passagers se trouvant à bord au moment où la responsabilité est déterminée ; 2° sans aucune déduction, les sommes acquises depuis le départ du dernier port, à titre de

compensation de dommages ou d'indemnité d'assistance ou de sauvetage.

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

Article 126 (*Modifié, D. 26 avril 1948 - 16 jomada II 1367*) : En cas de mort ou de lésions corporelles causées par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire, le propriétaire du navire est, à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit, responsable au-delà de la limite fixée à l'article 124 jusqu'à concurrence de 12 000 francs par tonneau de jauge du navire.

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, D. 26 avril 1948 - 16 jomada II 1367*) : La jauge visée aux articles 124 et 126 se calcule sur le tonnage brut des navires, quel que soit le mode de propulsion de ceux-ci.

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

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

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, D. 26 juillet 1922*).

Article 134 (Abrogé, D. 26 juillet 1922).

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

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

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

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

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

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

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

Titre troisième : Du capitaine

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 149 (*Abrogé, D. 26 juillet 1922*).

Article 150 : En cas de besoins urgents pendant le voyage, le capitaine peut, au Maroc et en France, avec l'autorisation de justice, emprunter sur le corps du navire et le fret et, en cas d'insuffisance, sur la cargaison.

Il peut aussi, mais seulement s'il n'a pu trouver à emprunter, vendre, avec la même autorisation, les marchandises jusqu'à concurrence de la somme reconnue nécessaire.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 161 bis(Ajouté, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372) : 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, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372) : L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages-intérêts en cas de renvoi injustifié.

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

Titre quatrième : De l'équipage

Chapitre premier : Du contrat d'engagement maritime, de sa forme et de sa constatation

(Modifié et complété, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372.)

Article 165 : Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire de mer armé sous pavillon chérifien, est un contrat d'engagement maritime, régi par les dispositions du présent dahir.

Article 165 bis: Est considéré comme armateur, au sens de l'article précédent, toute personne physique ou morale, propriétaire ou non du navire, qui en assure l'exploitation.

Article 166 : § 1. Est considérée comme marin pour l'application du présent code, toute personne de l'un ou de l'autre sexe, servant à bord d'un navire de mer.

(Paragraphe 2 et 3, modifiés, D. n° 1-61-219, 4 décembre 1961 - 25 joumada II 1381, article 1^{er}) :

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

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

Article 166 bis: Aucune opération de placement en vue d'un engagement maritime ne peut donner lieu à une rémunération quelconque de la part du marin.

Article 166 ter : Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime s'il n'est libre de tout autre engagement maritime.

Article 167 : Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement maritime doivent, à peine de nullité, être constatées par écrit devant l'autorité maritime.

Elles sont inscrites ou annexées au registre d'équipage.

Article 167 bis: L'inscription du marin au registre d'équipage d'un navire de plus de 50 tonneaux de jauge brute, faisant habituellement des sorties en mer de plus de soixante-douze heures, est subordonnée à une visite médicale passée, aux frais de l'armateur, par le médecin du navire, ou, à défaut de médecin à bord, par un médecin agréé par l'autorité maritime, et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa santé ou pour celle de l'équipage.

Dans les cas d'urgence, ou dans les circonstances exceptionnelles dont l'autorité maritime est juge, le marin peut être inscrit au registre d'équipage sans avoir été soumis à la visite médicale prévue à l'alinéa précédent, mais à la condition que cette visite soit passée au premier port, où le bâtiment touchera ultérieurement.

Article 168 (Modifié, D. n° 1-61-223, 24 octobre 1961 - 14 jourmada I 1381, article 1^{er}) : Le contrat d'engagement doit contenir des dispositions indiquant s'il est conclu pour une durée indéterminée ou pour un voyage.

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

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

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

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

Article 169 : Le contrat d'engagement maritime doit, en outre, mentionner expressément :

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

Article 170 : L'autorité chargée de la police de la navigation doit s'assurer, par l'interpellation des parties et, s'il y a lieu, par la lecture à haute voix des clauses et conditions du contrat, que celles-ci sont connues et comprises des parties.

Article 171 : Le contrat d'engagement est signé par l'armateur et le marin. Si l'une des parties ne sait signer, mention en est faite au contrat.

Article 172 : L'autorité maritime vise le contrat et y appose son cachet si le contrat ne contient rien de contraire aux dispositions d'ordre public.

Article 172 bis : Le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doit, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande.

Chapitre II

(Modifié, D. 1^{er} décembre 1930 - 9 rejeb 1349, puis D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372.)

Des obligations du marin envers l'armateur, de la composition des équipages et de la réglementation du travail à bord

Article 173 : Le marin est tenu de se rendre sur le navire à bord duquel il doit exécuter son service au jour et à l'heure qui lui sont indiqués, par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

Il ne peut s'absenter du bord sans autorisation.

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

Article 174 : Sauf circonstances de force majeure, et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu, à moins d'une convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

Article 175 : Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

Article 176 : En l'absence d'une clause du contrat l'y autorisant, le marin ne peut, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour son propre compte sans la permission de l'armateur.

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

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

Article 176 bis : A bord des navires autres que ceux armés à la pêche maritime, la durée du travail effectif des marins ne peut excéder, quelle que soit la catégorie du personnel à laquelle ils appartiennent, soit huit heures par jour, soit quarante-huit heures par semaine soit une durée d'une limitation équivalente établie sur une période de temps autre que la semaine.

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

1° La répartition des heures de travail dans la semaine de quarante-huit heures ou dans une période de temps autre que la semaine ;

2° Les dérogations permanentes qu'il y a lieu d'admettre pour les travaux préparatoires ou complémentaires qui doivent être nécessairement exécutés en dehors de la limite assignée au travail général à bord des navires, ou pour certains genres de navigation où le travail ordinaire est intermittent ;

3° Les dérogations temporaires qu'il y a lieu d'établir pour permettre aux capitaines de faire face à des surcroûts de travail extraordinaires ou à des nécessités impérieuses ;

4° Les mesures de contrôle des heures de travail et de repos et de la durée du travail effectif, ainsi que la procédure suivant laquelle les dérogations seront accordées ou utilisées.

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

Article 176 ter : La durée et l'organisation du travail à bord des navires de pêche seront réglées, s'il y a lieu, par arrêtés viziriels.

Article 176 quater : Un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin embarqué sur les bâtiments autres que ceux armés à la pêche maritime.

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

Article 176 quinquies (Modifié D, n°: 1-61-219, 4 décembre 1961 - 25 jomada II 1381, article 2) : 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 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

(Modifié, D. 5 juillet 1953 - 24 chaoual 1372.)

Des obligations de l'armateur

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

Article 177 : Tout contrat d'engagement aux termes duquel la rémunération du marin consiste, en tout ou en partie, en une part sur le profit ou sur le fret, détermine les dépenses et charges à déduire du profit brut pour former le profit net.

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

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

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

Article 178 : Lorsque les marins sont payés au mois, ils sont, en cas de prolongation ou d'abréviation du voyage, rétribués en proportion de la durée effective de leurs services.

Article 179 : Lorsque les marins sont payés au voyage, l'abréviation volontaire du voyage n'entraîne aucune diminution de salaire.

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

Article 180 : Lorsque les marins sont rémunérés au profit ou au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement pour le retardement, la prolongation ou l'abréviation du voyage, occasionné par force majeure.

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

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

Article 180 bis : Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant un salaire plus élevé que le sien a droit à une augmentation de salaire calculée d'après la différence existant entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie.

Article 181 : Le règlement des salaires doit être fait, lorsque les circonstances le permettent, dans tous les cas où

il y a contestation, devant l'autorité maritime.

Article 182 : Lorsque le paiement n'a pas lieu en présence de l'autorité maritime dûment appelée, un procès-verbal relatant le paiement et, le cas échéant, les réclamations auxquelles il a donné lieu, doit être transmis dans les quarante-huit heures à cette autorité.

Article 182 bis : La liquidation des salaires est effectuée lorsque le navire arrive au port où il termine son voyage.

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

1° Pour les navires armés au long cours et au grand cabotage, dont la durée du voyage est supérieure à un an : annuellement, au premier port touché par le bâtiment ;

2° Pour les navires armés au cabotage marocain dont la durée du voyage est supérieure à un mois : mensuellement, au premier port touché par le bâtiment.

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

Article 182 ter : Si la liquidation des salaires a lieu dans un port de la zone française du Maroc ou dans un port de France, paiement en est effectué immédiatement.

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

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

Article 182 quater : En cas de perte sans nouvelles, il est dû aux ayants droit du marin, outre les salaires échus jusqu'aux dernières nouvelles, un mois en sus, si le marin était payé au mois.

Article 182 quinquies : Les marins d'un navire qui a prêté assistance, à l'exception des équipages des bâtiments affectés aux entreprises de sauvetage, ont droit à une part de la rémunération allouée au navire assistant.

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

Section II : Des avances, rétentions, délégations et saisies sur les salaires

Article 183 : L'armateur a droit à la restitution des avances et acomptes par lui versés, déduction faite du salaire échu :

1° En cas de rupture de l'engagement par le fait du marin, sans préjudice des sanctions disciplinaires et de tous dommages-intérêts. Cette disposition s'applique également aux primes d'engagement ou avances perçues ;

2° Lorsque, au moment du décompte des salaires, le montant des avances ou acomptes perçus excède le montant

des salaires ou parts effectives dus au marin.

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

Article 184 : Les avances et les délégations ne sont pas sujettes à restitution en cas de rupture du contrat d'engagement par le fait de l'armateur, du capitaine ou des officiers. Il en est de même en cas de rupture du contrat d'engagement par force majeure, à moins de convention contraire.

Article 184 bis : Les avances, quel qu'en soit le montant, ne sont imputables sur les salaires et parts à échoir au marin que jusqu'à concurrence d'un mois de salaires seulement.

Article 184 ter : Aucun acompte ne peut, en cours de route, être versé au marin que s'il est préalablement mentionné sur le livre de bord sous la signature du marin ou, à défaut, sous celle de deux membres de l'équipage.

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

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

Article 184 quater : Le marin peut, lors de l'engagement, déléguer une partie de ses gains en faveur de la ou des personnes se trouvant légalement ou en fait à sa charge.

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

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

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

Article 185 : Les salaires et profits des marins sont insaisissables et incessibles, si ce n'est pour les causes et dans les limites déterminées à l'article suivant.

Article 186 : Les salaires et profits des marins peuvent être saisis et cédés, mais seulement jusqu'à concurrence du quart :

1° En cas de dette envers l'Etat ou envers les caisses des invalides ou de prévoyance, pour ce qui est des inscrits français navigant sous pavillon chérifien ;

2° En cas de dette préalablement autorisée par l'autorité maritime, pour fournitures de vivres, hardes ou logement ;

3° En cas de dette envers l'armement pour paiement indu sur un décompte de salaires antérieurs, avance ou acompte indu, dommages et intérêts.

Article 187 : Les mêmes salaires et profits peuvent être saisis jusqu'à concurrence d'un second quart pour pension alimentaire due en exécution d'un jugement.

Article 188 : En dehors des biens, sommes et valeurs déclarés insaisissables par tous autres dahirs, sont insaisissables pour quelque cause que ce soit :

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

Section III : De la nourriture et du couchage

Article 188 bis : Le marin engagé sur un navire au long cours, au cabotage ou au bornage a droit, pendant toute la durée de son engagement, à la nourriture ou à une allocation équivalente dont le taux et les conditions d'attribution sont fixés par les contrats et usages.

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

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

Article 188 ter : Les dispositions de l'article précédent pourront être étendues, par voie d'arrêtés viziriels, à certaines catégories d'armements à la pêche, en particulier aux entreprises de pêche industrialisée.

Article 188 quater : Nul ne peut introduire de boissons alcooliques à bord sans l'autorisation du capitaine.

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

Article 188 quinquies : Sur les navires armés au long cours et au grand cabotage, les objets de couchage et le matériel de plat sont fournis par l'armateur dans les conditions déterminées par les dispositions réglementaires relatives à l'hygiène à bord des navires, et placés sous la responsabilité des marins. Des dommages-intérêts sont dus en cas de détériorations anormales ou de perte desdits objets imputables à la faute des marins.

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

Section IV : Des maladies et blessures et du rapatriement des marins

Article 189 (Modifié, D. n° 1-61-360, 30 décembre 1961 - 22 rejeb 1381, article 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, D. 13 avril 1957 - 12 ramadan 1376) : Les soins à donner aux marins cessent d'être dus lorsque le marin est guéri ou lorsque la blessure est consolidée ou encore lorsque l'état du malade, après la crise aiguë, a pris un caractère chronique.

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

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

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

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

Pendant les dix premiers jours suivant le débarquement, de son salaire de base effectif augmenté, s'il y a lieu, de l'indemnité de nourriture ;

A partir du onzième jour, et dans la limite des obligations fixées par l'alinéa premier du présent article, d'une allocation égale à la moitié de son salaire de base effectif majorée, s'il y a lieu, de la moitié de l'indemnité de nourriture.

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

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

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

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

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

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

d'après le taux moyen des salaires des marins du commerce au port d'armement du navire.

Article 190 bis :Le marin qui a dû cesser son travail pour blessure ou maladie est laissé à terre et hospitalisé au port où se trouve le navire ou au premier port touché par le navire.

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

Article 190 ter(*Modifié, D. n° 1-61-360, 30 décembre 1961 - 22 rejeb 1381, article 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 tonneaux, ni aux armements n'exploitant que des bateaux armés à la petite pêche.

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

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

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

Article 191 : Si un marin meurt d'une maladie ou d'une blessure dont les frais de traitement sont à la charge du navire, celui-ci doit supporter les frais de sépulture et le retour du corps au port d'armement ou au lieu de rapatriement tel qu'il est prévu par l'article 193 ci-dessous.

Article 191 bis : (*ajouté, D. Portant loi N° 1-73-407, 5 août 1974 - 15 Rejeb 1394, article 1er*) 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, D. Portant loi N° 1-73-407, 5 août 1974 - 15 Rejeb 1394, article 1er*) Dès l'arrivée du navire dans un port marocain, les biens, effets et valeurs visés à l'article 191 bis sont remis, accompagnés de l'inventaire, par l'officier instrumentaire à l'autorité maritime locale qui lui en donne décharge.

Article 192 : Lorsque le marin est débarqué pour cause de blessure ou de maladie dans un port français ou dans un port étranger, l'autorité maritime ou consulaire française peut exiger le dépôt par le capitaine à telle caisse qui lui sera assignée, et sous réserve de régularisation ultérieure, de la somme présumée nécessaire au traitement et au rapatriement du marin.

Article 192 bis:Les dispositions des articles 189 à 192 ci-dessus ne sont pas applicables si la maladie ou la

blessure a été déterminée par un fait intentionnel ou par une faute inexcusable du marin ou encore si elle a été contractée par lui sous l'influence de l'ivresse ou si elle résulte d'un acte d'indiscipline de sa part.

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

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

Article 192 ter : (ajouté, D. Portant loi N° 1-73-407, 5 août 1974 - 15 Rejeb 1394, article 1er) :Le capitaine est tenu de prendre toutes mesures utiles en vue d'assurer la sauvegarde des biens se trouvant à bord et appartenant au marin malade ou blessé en voyage jusqu'au débarquement du marin.

Article 193 :(*Annulé et remplacé, D. n° 1-62-069, 19 juillet 1962 - 16 safar 1382, article 1er*) 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 : 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

(Modifié, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372)

De la fin du contrat d'engagement

Article 195 : Le contrat d'engagement prend fin s'il a été conclu pour une durée déterminée, par l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

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

Il prend fin, quelle que soit la durée prévue, par le décès du marin, par la résiliation ou la rupture dans les conditions et les circonstances prévues aux articles 78 et 82 ci-dessus, par la résiliation prononcée par justice au

cas où une des parties n'aurait pas satisfait à son engagement.

Article 196 : Lorsque l'engagement a été contracté pour un temps déterminé et que le terme vient à échoir au cours d'un voyage, sans qu'aucune prolongation n'ait été prévue au contrat, l'engagement continue, s'il s'exécute sur un navire de commerce ou de pêche, jusqu'à l'arrivée de ce navire dans le premier port de la zone française où il fait escale pendant une durée de quarante-huit heures au moins.

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

Article 197 : En cas de mort du marin pendant la durée du contrat, ses salaires, s'il est payé au mois, sont dus à sa succession jusqu'au jour de son décès.

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

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

Article 198 : Le congédiement prononcé par l'armateur ou le capitaine pour motif légitime n'ouvre aucun droit au profit du marin. Sont notamment des motifs légitimes de congédiement :

1° Le fait par le marin de ne pas se présenter pour l'embarquement à la première réquisition de l'armateur ou de son représentant ;

2° L'arrestation d'un marin inculpé de crime ou de délit si le navire est en partance ; ou si le navire n'est pas en partance, la détention du marin pendant plus de cinq jours ;

3° La désobéissance, dans le cas où elle constitue, d'après la législation disciplinaire en vigueur, une faute grave contre la discipline ;

4° L'ivresse constatée au moins trois fois et dans les cas où elle constitue, d'après la législation disciplinaire en vigueur, une faute grave contre la discipline ;

5° L'absence irrégulière du bord pendant plus de trois jours ;

6° L'absence du bord au la continuation d'absence du bord, quelle qu'en soit la durée, si elle a lieu entre le moment auquel le capitaine a fixé le commencement du service par quarts en vue de l'appareillage, et celui auquel le capitaine a fixé la cessation du service par quarts, ou si le marin a quitté le bord étant aux arrêts ;

7° Le fait par le marin de se trouver dans l'impossibilité de reprendre son service pour le départ du navire, par suite de blessure ou de maladie, quelle qu'en soit d'ailleurs la cause ;

8° La prise, le naufrage, l'innavigabilité du navire sur lequel le contrat doit recevoir ou reçoit son exécution, à

moins de convention contraire, la rupture du contrat par les affréteurs en cas d'affrètement total.

Article 199 : En cas de congédiement prononcé sans motif légitime par le capitaine ou l'armateur avant le commencement du voyage, les marins, quel que soit leur mode d'engagement, conservent à titre d'indemnité les avances reçues ; ils sont en outre payés des journées passées par eux au service du navire.

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

Article 200 : En cas de congédiement prononcé sans motif légitime par le capitaine ou l'armateur après le commencement du voyage, les marins payés au mois reçoivent les salaires stipulés pour le temps qu'ils ont servi et, en outre, à titre d'indemnité, la moitié des salaires tels qu'ils peuvent être évalués, d'après la durée présumée du voyage ; s'ils sont payés au voyage, ils reçoivent l'intégralité des salaires stipulés.

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

Article 201 : La rupture du contrat d'engagement par le marin sans motif, donne droit à indemnité au profit de l'armateur.

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

1° Le non-paiement des salaires aux époques et dans les conditions fixées par la loi ou par le contrat ;

2° Le fait d'avoir été victime d'un abus d'autorité de la part du capitaine, si cet abus d'autorité a été constaté et puni conformément à la législation disciplinaire et pénale en vigueur ;

3° L'appel ou l'engagement au service militaire dans les armées de terre, de mer ou de l'air.

Article 201 bis (Modifié, D. n° 1-69-177, 20 janvier 1970 - 12 kaada 1389, article 1^{er}) : 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, D. n° 1-61-223, 24 octobre 1961 - 14 joumada I 1381, article 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 : Lorsque la rupture du voyage arrive par le fait des chargeurs, les marins rémunérés au fret participent aux indemnités qui seront adjugées au navire.

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

Article 203 : Si par suite d'un cas de force majeure le voyage devient impossible avant d'avoir commencé, la rupture de ce voyage ne donne droit à aucune indemnité au profit des marins.

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

Article 204 : Si par suite d'un cas de force majeure la continuation du voyage commencé devient impossible, les marins rémunérés au mois ou au voyage sont payés de leurs salaires jusqu'au jour de la cessation de leurs services, ceux qui sont rémunérés au profit ou au fret reçoivent la part leur revenant en vertu du contrat, sur le profit réalisé ou le fret gagné pendant la partie du voyage effectuée.

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

Article 205 : Dans le cas où les indemnités sont allouées par des gouvernements ou des autorités administratives ou judiciaires en réparation du préjudice causé, les marins qui par application des deux articles précédents, n'ont pas reçu la totalité des salaires auxquels ils avaient droit pour la durée présumée du voyage, ont part aux indemnités.

Chapitre V

(Modifié, D. 6 juillet 1953 - 24 chaoual 1372)

Des litiges entre armateurs et marins

Article 205 bis : Les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne les contrats d'engagement régis par le présent dahir entre les armateurs et leurs représentants et les marins, à l'exception des capitaines, sont portés, aux fins de conciliation devant l'autorité maritime compétente. Cette tentative de conciliation se substitue à celle qui devrait avoir lieu devant le juge de paix conformément au droit commun.

Article 205 ter : Quand le litige naît dans un port de la zone française du Maroc, l'autorité maritime compétente visée à l'article précédent s'entend du fonctionnaire de la marine marchande chef du quartier maritime dont relève ce port.

Dans tous les autres cas, et aussi lorsque, par suite du départ du navire, l'instance ne peut être portée devant le

fonctionnaire désigné à l'alinéa précédent, l'autorité maritime compétente s'entend du fonctionnaire de la marine marchande chef du quartier maritime dont relève le port d'armement habituel du navire.

Article 205quater : Si, pour la tentative de conciliation, les parties ne se présentent pas spontanément l'une et l'autre devant l'autorité maritime compétente, celle-ci les convoque par voie administrative.

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

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

Livre troisième : Des transports maritimes, des risques de mer et des assurances maritimes

Titre premier : Du contrat de transport maritime en général

Chapitre premier : De la formation et de la preuve du contrat de transport

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

Article 207 : L'affrètement ou contrat de transport maritime se constate par charte-partie, connaissance ou tout autre écrit.

Article 208 : La charte-partie est faite, soit par acte authentique, soit par acte sous seing privé.

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

Article 209 : Le connaissance est une reconnaissance écrite des marchandises reçues par le capitaine.

Article 210 : Le connaissance doit exprimer :

La désignation des marchandises remises au transporteur, avec indication de leur quantité et de leurs marques distinctives ;

La date à laquelle il a été délivré ;

Le nom et le domicile du chargeur ;

Le nom et le domicile de l'armateur ou du fréteur ;

Le lieu du départ et celui de la destination ;

Le prix du fret, sauf référence de la charte-partie ou de toute autre convention ;
Le nombre des exemplaires du connaissement créés par le capitaine.

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

Article 211 : Le connaissement peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur.

Article 212 : S'il a été dressé à la fois une charte-partie et un connaissement, les clauses manuscrites l'emportent sur les clauses imprimées, alors même qu'elles figureraient sur la charte-partie ; en cas de conflit entre clauses imprimées et clauses manuscrites, le connaissement l'emporte sur la charte-partie.

Chapitre II : Des obligations réciproques des parties

Article 213 : Le fréteur du navire est tenu de le délivrer en bon état de navigabilité, c'est-à-dire capable, sous tous les rapports, d'entreprendre en toute sécurité la navigation à laquelle il est destiné.

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

Article 214 : La preuve de l'innavigabilité peut être admise, nonobstant et contre les certificats de visite au départ.

Article 215 : Dans tous les cas où un navire a été consigné, le fréteur ne peut en fournir un autre, à moins que, par suite de force majeure, ce navire se perde ou devienne innavigable après le commencement du voyage.

Article 216 : S'il est trouvé, dans le navire, des marchandises qui n'aient pas été déclarées, le capitaine peut les faire mettre à terre dans le lieu du chargement ou en taxer le fret au plus haut prix payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature, et ce, sans préjudice de dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Article 217 : Celle des parties par le fait de laquelle le navire s'est trouvé arrêté ou retardé, au départ, pendant sa route, ou au lieu de débarquement, doit en indemniser l'autre partie.

Article 218 : Le navire doit, à l'époque convenue, être prêt à recevoir les marchandises au lieu d'embarquement usuel. Le capitaine doit prendre les marchandises le long du bord aux frais de l'armateur, et, au port de destination, les représenter sous palan aux réceptionnaires.

Article 219 : L'affrètement de la totalité d'un navire ne comprend pas les cabines et les autres lieux réservés au capitaine et à l'équipage ; mais le capitaine et l'équipage ne peuvent y charger aucune marchandise, sans le consentement de l'affrèteur.

Article 220 : En cas d'affrètement de la totalité ou d'une partie déterminée d'un navire, le capitaine ne peut, sans l'autorisation de l'affrèteur, prendre d'autres marchandises dans le navire ou la partie du navire ainsi affrétée. En cas d'infraction, le fret des marchandises ainsi chargées appartiendrait à l'affrèteur, sans préjudice de dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Article 221 : Le fréteur est responsable de toutes pertes ou avaries occasionnées aux marchandises, aussi

longtemps qu'elles sont sous sa garde, à moins qu'il ne prouve la force majeure.

Article 222 : Les marchandises employées ou vendues par le capitaine, au cours du voyage, pour les besoins du navire, doivent être remboursées par le fréteur d'après leur valeur au port de destination, sous déduction des dépenses épargnées à l'affréteur si le navire arrive à bon port, et dans le cas contraire, d'après leur prix de vente effectif.

Article 223 : Le fréteur a le droit de retenir son fret pour toutes les marchandises dont il est tenu de rembourser la valeur.

Article 224 : Si les chargeurs dont les marchandises ont été employées pour les besoins du navire ne sont pas remboursés de leur valeur, la perte en résultant pour eux sera répartie au marc le franc sur la valeur de ces marchandises et de toutes celles qui sont arrivées à destination ou ont été sauvées du naufrage postérieurement aux événements qui ont nécessité la vente ou la mise en gage.

Article 225 : Si personne ne se présente pour se faire délivrer les marchandises ou si le destinataire refuse de les recevoir, le capitaine pourra, par autorité de justice, les faire vendre jusqu'à concurrence du montant de son fret et faire ordonner le dépôt du surplus. S'il y a insuffisance, il conserve un recours contre le chargeur pour le solde.

Article 226 : Le chargeur qui n'a pas chargé la quantité de marchandises convenue doit le fret en entier, et pour tout chargement stipulé au contrat, il doit en outre les frais qui ont pu en résulter pour le navire ; mais, réciproquement, il doit lui être déduit les dépenses épargnées au navire, ainsi que les trois quarts du fret des marchandises prises en remplacement.

Article 227 : Celui qui a embarqué des marchandises dangereuses, nuisibles ou prohibées, est responsable à l'égard du fréteur de la cargaison et de tous les gens qui y sont intéressés, des dommages qu'elles ont pu causer. L'acceptation de telles marchandises par le capitaine ne fait disparaître cette responsabilité qu'à l'égard du fréteur.

Article 228 : Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui n'ont pas été délivrées ou mises à la disposition du réceptionnaire au port de destination.

Article 229 (Modifié, D. 6 février 1933 - 11 chaoual 1351) : Toutefois, le fret est dû dans les cas suivants:

a) Lorsque le défaut de livraison provient de la négligence ou de la faute des affréteurs, chargeurs ou de leurs ayants droit ;

b) Lorsque les marchandises se sont perdues par vice propre ;

c) Pour les animaux morts en cours de route en dehors de toute faute du transporteur ;

d) Lorsque des marchandises dangereuses ou prohibées ont dû être détruites en cours de route, pourvu que le transporteur ait ignoré leur nature au moment de l'embarquement ;

e) Lorsque, au cours du voyage des marchandises ont dû être vendues à raison de leur état d'avarie, quelle qu'en soit la cause ;

f) Lorsque la perte des marchandises a été admise en avarie commune.

Article 230 : Dans tous les cas où le fret n'est pas dû, les avances faites au capitaine avant le départ sur ce fret doivent être restituées par lui, s'il n'y a convention contraire.

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

Article 231 : Lorsque, par suite de fortune de mer, le navire a besoin d'être réparé en cours de voyage, l'affréteur ou le chargeur est tenu d'attendre ou de payer le fret entier.

Article 232 : Lorsque le navire est arrêté durant le voyage par suite du fait d'une puissance ou de tout autre événement non imputable au capitaine ou au fréteur, les conventions subsistent et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts, ni à augmentation du fret spéciale.

Article 233 : Le chargeur peut, pendant l'arrêt du navire, faire décharger ses marchandises à ses frais, à condition de les faire recharger ou d'indemniser le capitaine des frais de rechargement.

Article 234 : Lorsqu'un cas de force majeure, survenant après le départ du navire, l'empêche de se rendre à sa destination et que le navire est obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû que le fret de l'aller, quoique le navire ait été affrété pour l'aller et le retour ;

Article 235 : Dans le cas de blocus du port pour lequel le navire est destiné, ou d'une autre force majeure qui l'empêche d'entrer dans ce port, le capitaine est tenu, s'il n'a pas reçu d'ordres ou si les ordres qu'il a reçus ne peuvent être mis à exécution, d'agir au mieux des intérêts des chargeurs, soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au port de départ.

Article 236 : Si, dans le cas de naufrage ou d'innavigabilité du navire en cours de voyage, les marchandises parviennent à destination moyennant un fret moindre que celui qui avait été convenu avec le capitaine du navire, la différence en moins, entre les deux frets, doit être payée au capitaine.

Mais il n'est rien dû au capitaine si le nouveau fret est égal à celui qui avait été convenu avec lui ; et si le nouveau fret est supérieur, la différence en plus est supportée par le chargeur.

Article 237 : Le chargeur ne peut pas abandonner en paiement du fret les marchandises diminuées de valeur pour quelque cause que ce soit.

Si, toutefois, des futailles contenant du vin, de l'huile, du miel, ou autres liquides ont tellement coulé qu'elles sont vides ou presque vides, ces futailles pourront être abandonnées pour le fret.

Article 238 : Les jours de planches ou de staries commencent à courir : pour le chargement, le lendemain du jour où l'affréteur a reçu avis que le navire est prêt à prendre ses marchandises ; pour le déchargement, le lendemain du jour où le destinataire est mis à même de commencer le déchargement, dans les conditions prévues au contrat. Lorsqu'il n'est pas fixé par la convention, le point de départ et la durée des staries restent soumis à l'usage des lieux. Les jours ouvrables entrent seuls dans le calcul des staries.

Article 239 : Si le chargement ou le déchargement n'est pas terminé pendant les jours de planches, alors que la

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

Article 240 : Les jours de staries ne sont interrompus que pendant le temps où il a été impossible de charger ou de décharger. Les jours de surestaries ne sont pas interrompus même en cas de force majeure.

Article 241 : Les dispositions applicables au fret s'étendent de plein droit aux surestaries.

Article 242 : Pour garantir le paiement du fret et des accessoires, le fréteur a, même en cas de faillite du destinataire, un privilège sur les marchandises composant le chargement, pendant une quinzaine après leur délivrance, si elles n'ont pas été passées en mains tierces.

Article 243 : Le fréteur peut retenir les marchandises faute de paiement du fret, à moins qu'il ne lui soit fourni une bonne et valable caution.

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

Article 244 (*Abrogé, D. 26 juillet 1922*).

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

Article 246 (*Modifié D. 21 mars 1930*) : Le connaissement à ordre est négociable par endossement. Le capitaine ne peut délivrer la marchandise qu'au porteur du connaissement endossé, même en blanc.

Article 247 : Le connaissement au porteur est négociable par simple remise. Le capitaine doit délivrer la marchandise à toute personne qui se présente à lui en possession de ce connaissement.

Article 248 : Les exemplaires du connaissement à ordre ou au porteur doivent porter la mention " négociable " ou " non négociable ", avec l'indication du nombre d'exemplaires et la mention que, l'un étant accompli, l'autre ne pourra l'être.

Article 249 : Le transporteur ne peut opposer au porteur d'un exemplaire négociable endossé les exceptions opposables au chargeur, à moins qu'il ne prouve que ce porteur agit comme mandataire du chargeur.

Article 250 : En cas de conflit entre porteurs de divers exemplaires négociables du même connaissement, avant toute délivrance de la marchandise par le capitaine, la préférence est donnée à celui qui se prévaut de l'exemplaire dont l'endossement est le plus ancien.

Article 251 : Après délivrance de la marchandise au porteur de l'un des exemplaires négociables, le porteur d'un autre exemplaire, même en vertu d'un endossement antérieur, ne peut pas lui être préféré.

Article 252 : En cas de divergences entre la charte-partie et le connaissement d'un navire affrété, la préférence doit être donnée aux stipulations de la charte-partie, dans les rapports entre le fréteur et l'affréteur. Mais dans les

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

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

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

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

Chapitre III : De l'extinction et de l'exonération des obligations

Article 255 : Le contrat d'affrètement ou de transport est résilié de plein droit, sans indemnité de part ni d'autre, lorsqu'avant tout commencement d'exécution, il se produit un cas de force majeure qui empêche complètement cette exécution.

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

Article 256 : Si la force majeure n'empêche que temporairement la sortie du navire, les conventions subsistent, sans augmentation de fret ni indemnité, à la condition toutefois que ce retard n'ait pas eu pour conséquence de rompre l'opération commerciale en vue de laquelle l'une ou l'autre des parties, ou toutes deux, avaient contracté.

Article 257 : En cas d'affrètement total du navire, l'affréteur peut résilier le contrat en payant la moitié du fret stipulé, à la condition qu'il n'ait pas encore donné au capitaine l'ordre du départ ou, s'il a chargé tout ou partie de la cargaison, que les jours de staries ne soient pas encore expirés. Dans ce dernier cas, l'affréteur est tenu en outre de supporter les dépenses de chargement et de déchargement, et de payer des dommages-intérêts pour le retard qui a pu être occasionné.

Article 258 : En cas d'affrètement partiel ou de transport maritime, le chargeur a le même droit, mais il doit alors le fret entier. Toutefois, il ne serait dû que le demi-fret si tous les chargeurs étaient d'accord pour résilier.

Article 259 : Sauf le cas prévu par l'article 257, l'affréteur ne peut résilier le contrat, à moins de payer le fret entier, les surestaries et tous autres frais grevant la cargaison. De plus, l'affréteur est tenu d'indemniser le fréteur, si ce dernier subit un dommage ou encourt des frais extraordinaires par le fait du déchargement des marchandises.

Article 260 : Le droit de résiliation prévu par les trois articles précédents n'est pas applicable aux affrètements à temps, ni à ceux conclus pour plusieurs voyages successifs.

Article 261 : Dans les cas où il doit le fret entier pour résiliation de contrat, l'affréteur peut en déduire les dépenses épargnées au fréteur, ainsi que le fret des marchandises qui ont été embarquées ou offertes en remplacement, sans que cette déduction puisse dépasser la moitié du fret.

Article 262 (Modifié, D. 17 mars 1953 1^{er} rejeb 1372) : Toutes actions en dommages-intérêts pour avaries particulières ou pertes partielles, exercées, soit contre le capitaine ou l'armateur, soit contre les propriétaires des

marchandises, sont non recevables si, au plus tard dans les huit jours, jours fériés non compris, de la date à laquelle la marchandise a été mise à la disposition effective du destinataire, il n'a pas été fait et signifié par acte extrajudiciaire ou lettre recommandée, une protestation motivée et si cette protestation n'a pas été suivie d'une action en justice dans le délai de quatre-vingt-dix jours.

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

Article 264 : Est nulle et de nul effet toute clause de connaissance ou titre quelconque de transport maritime, créé au Maroc ou à l'étranger, ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire l'armateur à sa responsabilité, de déroger aux règles de la compétence ou de renverser la charge de la preuve.

Toutefois l'armateur peut s'exonérer des fautes commises par le capitaine, le pilote et l'équipage, dans l'accomplissement de leurs fonctions en ce qui concerne le navire.

Article 265 : Les clauses " que dit être ", " ...poids, qualité et contenu inconnus " et toutes autres équivalentes ont pour effet exclusif de mettre la preuve des manquants à la charge de l'expéditeur ou du réceptionnaire.

Article 266 (Modifié D. 29 avril 1946 - 27 jourmada I 1365 ; D. 16 septembre 1954 - 17 moharrem 1374) : Lorsqu'une déclaration de valeur ne figure pas au connaissance, la responsabilité de l'armateur et du capitaine est limitée à 100 000 francs par colis, et ce, nonobstant toute convention contraire.

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

Article 267 : Les dispositions ci-dessus s'appliquent à tout transport de marchandises à destination ou en provenance des ports de la zone française du Maroc, et ce, alors même que le connaissance ou le titre de transport est créé à l'étranger, entre étrangers, ou que les parties stipulent que le contrat de transport sera régi par une loi étrangère. Toute stipulation de cette nature est nulle et de nul effet.

Article 268 : L'insertion de clauses non conformes aux dispositions ci-dessus dans un connaissance ou titre quelconque de transport, est punie d'une amende de 100 à 200 francs pour chaque infraction ; le capitaine, l'armateur, le propriétaire du navire, le consignataire et l'agent du navire seront tous conjointement et solidairement responsables du paiement de cette amende.

Article 269 : Sera puni des peines portées à l'article 405 du Code pénal français quiconque, par déclaration faite de mauvaise foi et insérée au connaissance, aura trompé ou tenté de tromper l'armateur ou ses préposés sur la nature, la valeur ou la quantité des marchandises embarquées.

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

Titre deuxième : De certains contrats particuliers

Chapitre premier : De l'affrètement à temps

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

Article 271 : Le fréteur peut laisser ou non à l'affrètement le droit de choisir ou de congédier le capitaine ; il peut abandonner à l'affrètement la gestion nautique et commerciale du navire, ou seulement la gestion commerciale.

Article 272 : L'affrètement qui a, à la fois, la gestion nautique et la gestion commerciale du navire, doit pourvoir à tous les approvisionnements, aux réparations d'entretien, ainsi qu'à tous les frais d'exploitation, et supporter les contributions d'avaries communes à la charge du navire et du fret.

Article 273 : Si l'affrètement a, à la fois, la gestion nautique et la gestion commerciale du navire, la perte du navire ainsi que les avaries, quelle qu'en soit la gravité, sont à sa charge, à moins qu'il ne trouve qu'elles sont dues à une fortune de mer.

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

Article 274 : Le fret est dû par l'affrètement pour tout le temps durant lequel le navire est à sa disposition. En cas de prise, de condamnation ou de perte du navire, le fret est dû jusqu'au moment où ces événements se sont produits.

Article 275 : En cas de perte sans nouvelles, le fret est dû intégralement jusqu'à la date des dernières nouvelles et, en outre, pour la moitié du temps qui restait normalement à courir depuis les dernières nouvelles jusqu'à l'achèvement du voyage.

Article 276 : Si le fret est calculé par période de temps, toute période commencée est due en entier.

Article 277 : Le fret commence à courir du jour où le navire a été mis à la disposition de l'affrètement et cesse de courir le jour où il a été remis en état de première charge, à la disposition du fréteur.

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

Chapitre II : Du transport des passagers

Article 279 (Modifié, D. 14 novembre 1923 - 4 rebia II 1342, puis D. 24 novembre 1941 - 5 kaada 1360) :

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

b) Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention faire une traversée de long cours ou de cabotage international est punie d'une amende de 16 à 500 francs et d'un emprisonnement de six jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, l'amende sera de 500 à 1000 francs et l'emprisonnement de six mois à deux ans.

c) Toute personne qui, soit à bord, soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager

clandestin, l'a dissimulé ou lui a fourni des vivres à l'insu du capitaine, est punie d'une amende de 100 à 3 000 francs, et d'un emprisonnement de six jours à six mois. Le maximum de ces deux peines doit être prononcé à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

En cas de récidive, l'amende sera de 3 000 à 10 000 francs et l'emprisonnement de six mois à deux ans. La peine sera du double du maximum à l'égard des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins.

d) Toute personne autre que les fonctionnaires et agents des services publics qui pénètre à bord d'un navire sans billet ou sans autorisation du capitaine ou de l'armateur, ou sans y être appelée par les besoins de l'exploitation, est punie d'une amende de 16 à 1 000 francs. En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double et le tribunal pourra prononcer, en outre, une peine de trois jours à un mois d'emprisonnement.

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

(D. 22 mai 1929 - 12 *hija* 1347) : Tout Marocain de la zone française qui, hors du territoire de cette zone, s'est rendu coupable du délit ci-dessus spécifié, peut être poursuivi et jugé dans la zone française de Notre Empire si le fait est puni par la législation du pays où il a été commis.

Aucune poursuite n'aura lieu si l'inculpé justifie qu'il a été jugé définitivement dans ce pays et, en cas de condamnation, qu'il a subi ou prescrit sa peine ou obtenu sa grâce.

Aucune poursuite n'a lieu avant le retour de l'inculpé dans la zone française de l'Empire chérifien.

f) (Ajouté D. 8 septembre 1936 - 20 *joumada II* 1355) : Les frais occasionnés par le refoulement hors de la zone française des passagers clandestins de toute nationalité sont imputés au navire à bord duquel le délit a été commis.

Le navire qui a transporté des passagers clandestins pourra être retenu au port tant que le montant de ces frais n'aura pas été versé ou tant qu'il n'aura pas été fourni une caution suffisante pour en garantir le versement.

Le consignataire du navire sera personnellement responsable du paiement desdits frais.

Article 280 : Les frais de nourriture du passager sont compris dans le prix de passage, sauf convention contraire.

Dans ce dernier cas, le capitaine est tenu de fournir au passager les aliments nécessaires moyennant un juste prix.

Article 281 : Le transport des bagages du passager est régi par les mêmes dispositions que le transport des marchandises, à moins toutefois que le passager en ait conservé la garde, auquel cas les pertes et dommages éprouvés par ces bagages n'engagent la responsabilité du capitaine que s'il est établi qu'ils ont été causés par le fait de l'équipage.

Article 282 : Le passager est tenu de se conformer aux instructions du capitaine pour tout ce qui concerne le maintien de l'ordre à bord.

Article 283 : Les effets du passager qui se trouvent à bord sont affectés, à titre de gage, au paiement du prix de

passage et des frais d'entretien, s'il y a lieu.

Article 284 : Le capitaine est tenu, sous peine de résiliation du contrat et de dommages-intérêts, de transporter le passager au lieu de destination fixé par le billet de passage.

Article 285 : Le passager qui ne se rend pas à bord en temps utile, avant le commencement ou pendant le cours du voyage, n'en est pas moins tenu de payer intégralement le prix du passage, alors même que le capitaine se serait mis en route ou aurait continué son voyage sans l'attendre.

Article 286 : La résiliation du contrat peut être prononcée et le passager a droit à des dommages-intérêts si, par le fait du capitaine, le départ n'a pas lieu au jour fixé.

Article 287 : Lorsque, au cours du voyage, le passager débarque soit volontairement, soit pour cause de maladie, ou qu'il vient à décéder, le prix du passage n'en reste pas moins dû en entier.

Article 288 : Lorsque, par suite d'un événement de force majeure, le navire n'arrive pas à destination, le capitaine, n'a droit qu'au remboursement des frais d'entretien, s'il y a lieu, et il n'est payé du prix du passage que s'il pourvoit par ailleurs au transport du passager à destination.

Lorsque, au contraire, l'interruption du voyage provient d'une faute du capitaine, celui-ci supporte tous les frais d'entretien et est tenu, en outre d'assurer le transport du passager à destination, à quelque prix que ce soit.

Article 289 : Si le capitaine est contraint de faire réparer le navire pendant le voyage, le passager est tenu d'attendre ou de payer le prix entier du passage.

Le passager a droit, pendant la durée des travaux, au logement gratuit et à l'exécution des conventions relatives à l'entretien, à moins que le capitaine n'offre de lui faire achever son voyage sur un autre navire de même qualité.

Article 290 : En cas d'accident survenu au passager pendant le voyage, il incombe au passager de prouver que l'accident est dû à une faute de l'armateur, du capitaine ou de l'équipage, à moins toutefois qu'un fait anormal survenu dans l'exploitation du navire ne crée une présomption de responsabilité à la charge de ces derniers.

Chapitre III : Du remorquage

Article 291 : Le capitaine du navire remorqué, lorsque ce navire dispose de ses moyens de propulsion, est responsable vis-à-vis des tiers de la faute du capitaine du navire remorqueur, à moins qu'il ne prouve que celui-ci n'était pas à son service. Mais il conserve, en pareil cas, son droit de recours contre ce dernier.

Titre troisième : Des risques de mer

Chapitre premier : De l'abordage

Article 292 : En cas d'abordage survenu entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires et aux choses ou personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Article 293 : Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition est applicable dans le cas où les navires ou seulement l'un d'entre eux sont au mouillage au moment de l'accident.

Article 294 : Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

Article 295 : S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est supportée par parts égales.

Les dommages causés soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement, à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter.

Article 296 : La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque la présence de celui-ci est obligatoire.

Article 297 : L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt ni à aucune formalité spéciale.

Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

Article 298 : Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

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

Article 299 : En cas d'abordage, le demandeur pourra à son choix assigner devant le tribunal du détenteur ou devant le tribunal du port d'attache du navire.

Le tribunal du premier port marocain de la zone française où l'un ou l'autre des deux navires est entré après la collision et, si l'abordage est survenu dans la limite des eaux territoriales de cette zone, le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite, sont également compétents pour procéder à la requête de la partie la plus diligente, à toutes mesures provisoires ou urgentes telles que expertises ou enquêtes.

En cas de nécessité, le juge des référés peut, par ordonnance rendue sur simple requête, abréger dans la mesure qu'il juge convenable des délais de distance fixés par le Code de procédure civile, sommation de comparaître devra être adressée au défendeur, le cas échéant, par télégramme avec accusé de réception expédié par le

secrétaire-greffier.

Chapitre II : De l'assistance et du sauvetage

Article 300 : L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix du passage, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

Article 301 : Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Article 302 : N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Article 303 : Le remorqueur n'a droit à une rémunération, pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison, que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement normal du contrat de remorquage.

Article 304 : Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Article 305 : Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties, et à défaut, par le juge. Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs.

La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs, sera réglée par la loi nationale du navire.

Article 306 : Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge, à la requête de la partie intéressée.

Article 307 : La rémunération est fixée par le juge suivant les circonstances, en prenant pour bases:

a) En premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours ; le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par les sauveteurs et par le navire sauveteur ; le temps employé ; les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs ; la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ;

b) En second lieu, les choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 305, alinéa 2.

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

Article 308 : Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées, sans que cependant il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance, ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Article 309 : L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans, à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

(2e alinéa abrogé, D. 26 juillet 1922.)

Article 309 bis : *(Ajouté, D. 26 juillet 1922)* : Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre et ce, sous peine d'une amende de 50 francs à 3 000 francs et d'un emprisonnement de un mois à deux ans ou de l'une de ces deux peines. L'article 463 du Code pénal français est applicable à ce délit.

Chapitre III : Des avaries

Article 310 : Tous dommages et pertes subis par le navire, la cargaison et le fret, conjointement ou séparément, toutes dépenses extraordinaires faites pour eux, sont réputées avaries.

Article 311 : A défaut de conventions spéciales entre les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après :

Article 312 : Les avaries sont de deux classes : avaries communes et avaries particulières.

Article 313 : Sont avaries communes, à la condition d'avoir eu un résultat utile, les dommages soufferts volontairement et les dépenses extraordinaires faites pour le salut commun du navire et de la cargaison.

Article 314 : Sont notamment avaries communes, lorsque les conditions fixées par l'article 313 se trouvent remplies :

- 1° Les choses jetées à la mer et les dommages causés par le jet au navire et à la cargaison ;
- 2° Les câbles, mâts et agrès rompus ou coupés et les dommages causés par leur chute ;
- 3° Les ancres et autres objets abandonnés ;

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

Article 315 : Toute dépense, quelle qu'en soit la nature effectuée en substitution d'une autre dépense qui aurait le caractère d'avarie commune, est réputée elle-même avarie commune, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense ainsi évitée.

Article 316 : Quiconque réclame l'admission d'un dommage ou d'une dépense en avarie commune, doit prouver que tous les caractères constitutifs de l'avarie commune sont réunis, et que le dommage ou la dépense a été la conséquence directe des mesures de salut commun.

Article 317 : Il n'y a lieu à contribution d'avaries communes qu'autant que le navire et la cargaison ont été, l'un et l'autre, au moins partiellement sauvés, à moins que l'un d'eux n'ait été entièrement sacrifié pour le salut de l'autre.

Article 318 : Lorsque le péril commun a été la conséquence soit d'un vice propre du navire ou des marchandises soit d'une faute du capitaine ou des chargeurs, les dommages et dépenses ayant le caractère d'avaries communes n'en donnent pas moins lieu à contribution au profit des autres intéressés. Ceux-ci conservent leurs recours, pour le montant des contributions par eux payées, contre ceux auxquels incombe la responsabilité du vice propre ou de la faute ; ces derniers ne peuvent, en aucun cas, réclamer l'admission en avaries communes de leurs propres dommages ou dépenses.

Toutefois, l'armateur qui est exonéré, par une clause de la charte-partie ou du connaissement, de la responsabilité des fautes du capitaine, est admis à former une demande en contribution, mais seulement lorsque le péril commun a été la conséquence d'une faute nautique du capitaine.

Article 319 : Les objets pour lesquels il n'a été établi ni connaissement, ni reçu du capitaine, ne sont pas admissibles en avaries communes, s'ils sont sacrifiés ; ils contribuent néanmoins, s'ils sont sauvés.

Article 320 : Les marchandises chargées sur le pont contribuent, si elles sont sauvées.

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

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

Article 321 : Les marchandises sacrifiées sont estimées suivant le prix courant du lieu de déchargement, à charge par leur propriétaire de payer le fret, mais, sous déduction des frais de déchargement, ainsi que des droits de douane, s'il y a lieu.

Article 322 : Le coût des réparations du navire ou de ses accessoires, admissibles en avaries communes, est sujet

à des réductions pour différences du neuf au vieux. L'importance de ces réductions varie, suivant la nature des parties ou objets endommagés, le mode de réparation, l'âge du navire, celui des chaudières, sans toutefois que ces réductions puissent dépasser le tiers du montant des réparations qui en font l'objet.

Article 323 : Les avaries communes sont supportées:

Par les marchandises sacrifiées et les marchandises sauvées, sur leur valeur au port de destination, déduction faite des frais de déchargement, des droits de douane, ainsi que du fret à moins qu'il n'ait été stipulé payable ou acquis à tout événement ;

Par le navire, sur sa valeur au port de reste ;

Par le fret et le prix de passage en risques pour l'armateur, sur les deux tiers de leur montant brut.

Article 324 : Les provisions de bord, les munitions de guerre, les effets et salaires des gens de l'équipage et les bagages des passagers ne contribuent pas.

S'ils sont sacrifiés, leur valeur est remboursée par voie de contribution.

Article 325 : Le règlement d'avaries communes s'établira, sauf stipulation contraire, au port de reste, suivant la loi de ce port ;

A défaut d'entente amiable entre tous les intéressés, le tribunal ou, à son défaut, le juge de paix désigne, à la demande de la partie la plus diligente, des experts répartiteurs chargés d'examiner s'il y a lieu à règlement d'avaries communes et, dans l'affirmative, d'établir ce règlement. A l'étranger, ces experts-répartiteurs sont désignés par le consul de France ou le magistrat du lieu ;

La répartition est rendue obligatoire par homologation du tribunal compétent ou du consul.

Article 326 : L'armateur est privilégié, pour le montant des contributions qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont pas passé en mains tierces.

Les propriétaires des marchandises sacrifiées sont privilégiés sur le navire, pour le montant des contributions incombant au navire et au fret en risques pour l'armateur.

Article 327 : Le capitaine peut se refuser à délivrer les marchandises puisqu'à ce que les propriétaires aient acquitté le montant des contributions à leur charge, à moins que ceux-ci ne lui aient fourni bonne et valable caution pour la garantie du paiement de ces contributions.

Article 328 : Lorsque, à la suite d'un naufrage, les marchandises seules ont été sauvées, le fret doit contribuer, sur les deux tiers de son montant brut, aux frais de sauvetage des marchandises.

Article 329 : Tous dommages et dépenses extraordinaires qui ne réunissent pas les conditions exigées par les articles précédents pour constituer des avaries communes, sont avaries particulières.

Article 330 : Les avaries particulières sont supportées et payées par le propriétaire de la chose qui a éprouvé le dommage ou occasionné la dépense.

Article 331 (Abrogé D. 26 juillet 1922).

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

Chapitre V : Du prêt à la grosse

Article 333 : Le prêt à la grosse ne peut être fait qu'au capitaine, en cours de voyage, pour subvenir à des dépenses de réparations ou autres besoins du navire ou de la cargaison.

Il doit être autorisé, dans la zone française du Maroc, par le juge de paix ; à l'étranger, par l'autorité consulaire ou, à défaut, par le magistrat du lieu.

Article 334 : L'emprunt a lieu par adjudication aux conditions déterminées par le magistrat, à moins qu'en raison des circonstances, celui-ci n'ait autorisé l'emprunt amiable.

Article 335 : L'emprunt à la grosse peut être effectué sur le navire, sur le fret, sur la cargaison, conjointement ou séparément. Toutefois, la cargaison ne peut être engagée que conjointement avec le navire et le fret, à moins qu'il ne s'agisse de dépenses la concernant exclusivement.

Article 336 : Le capitaine n'est pas personnellement responsable de l'emprunt s'il s'est conformé aux conditions de l'autorisation. Dans le cas contraire, il engage sa responsabilité personnelle.

Le propriétaire du navire affecté à l'emprunt en est responsable, sauf la faculté d'abandon, prévue au présent dahir.

Les propriétaires des marchandises affectées à l'emprunt en sont également responsables, sauf la faculté d'en faire abandon au prêteur.

Article 337 : Les objets sur lesquels a été fait l'emprunt sont affectés, par privilège, au remboursement du capital et de la prime à la grosse.

Article 338 : S'il a été contracté plusieurs prêts à la grosse sur les mêmes objets, celui qui est postérieur en date est préféré à celui qui le précède.

Les prêts de même date conservent le même rang.

Article 339 : L'acte de prêt à la grosse peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur.

Article 340 : Lorsque l'acte de prêt à la grosse est à ordre, la garantie des endosseurs ne s'étend pas à la prime de grosse, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé.

Article 341 : Si les objets affectés au prêt à la grosse sont entièrement perdus et que la perte ait eu lieu par cas fortuit, baraterie de patron ou vice caché, la somme prêtée ne peut être réclamée.

Article 342 : Le prêteur ne contribue pas aux avaries particulières des objets affectés au prêt.

Toutefois, en cas de naufrage, il supporte, dans les frais de sauvetage des objets affectés au prêt, une part proportionnelle au montant de la créance.

Article 343 : En cas d'avaries communes, le montant du prêt ne s'ajoute pas aux valeurs contributives ; le règlement de répartition entre le navire, le fret et la cargaison est établi comme s'il n'y avait pas de prêt à la grosse. Mais le prêteur contribue à la décharge des propriétaires des objets affectés au prêt, proportionnellement au montant de la créance.

Article 344 : Toute action dérivant d'un contrat de prêt à la grosse est prescrite, après deux ans, à compter de la date d'exigibilité de la créance.

Titre quatrième : Des assurances et du délaissement

Chapitre premier : Du contrat d'assurance, de sa forme et de son objet

Article 345 : Le contrat d'assurance doit être rédigé par écrit.

Il énonce :

- 1° La date à laquelle l'assurance est contractée, et si c'est avant ou après-midi ;
- 2° Le nom et le domicile de celui qui fait assurer, pour son compte ou pour le compte d'autrui ;
- 3° Les risques que l'assureur prend à sa charge, le moment où ces risques commencent et celui où ils finissent ;
- 4° La somme assurée ;
- 5° La prime ou le coût de l'assurance ;
- 6° La soumission des parties à des arbitres en cas de contestation, si elle a été convenue.

Chacune des parties intéressées a le droit de se faire délivrer une copie certifiée de la police d'assurance.

Article 346 : Toute personne intéressée peut faire assurer le navire et ses accessoires, les frais d'armement, les victuailles, les salaires des gens de mer, le fret, les sommes prêtés à la grosse et le profit maritime, les marchandises chargées à bord et le profit espéré de ces marchandises, le coût de l'assurance, et généralement toutes choses estimables à prix d'argent sujettes aux risques de la navigation.

Toute assurance cumulative est interdite.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La prime demeure acquise à l'assureur.

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

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

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

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

Article 357 : L'assureur ne répond pas des recours exercés contre le navire assuré soit pour dommages causés à la chose d'autrui, soit pour pertes de vies ou blessures.

Article 358 : Les risques de guerre civile ou étrangère ne sont pas à la charge de l'assureur. En cas de convention contraire, l'assureur répond de tous les dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés par hostilités,

représailles, arrêts, prises et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre.

Article 359 : L'assureur ne répond pas des conséquences des fautes ou négligences de l'assuré ou de ses ayants droit.

Est nulle toute convention contraire ayant pour objet de garantir les fautes lourdes ou la fraude.

Article 360 : Les dommages et pertes résultant du vice propre de l'objet assuré ne sont pas à la charge de l'assureur, sauf en cas d'assurance sur corps, s'il s'agit d'un vice caché du navire que l'armateur le plus diligent ne pouvait ni prévoir ni empêcher.

Article 361 : Un contrat d'assurance ou de réassurance consenti pour une somme excédant la valeur des objets assurés est nul, à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a eu fraude ou dol de la part de celui-ci.

S'il n'y a eu ni dol, ni fraude, le contrat est valable jusqu'à concurrence de la valeur des objets assurés, d'après l'estimation qui en est faite ou convenue. En cas de perte, les assureurs sont tenus d'y contribuer à proportion des sommes respectivement assurées par eux, sans préjudice de leurs droits à des dommages-intérêts s'il y a lieu. La prime est réduite proportionnellement.

Article 362 : S'il existe deux ou plusieurs contrats d'assurance faits sans fraude, sur les mêmes choses, contre les mêmes risques, par l'ordre des mêmes intéressés, et que le premier en date de ces contrats couvre l'entière valeur des choses assurées, c'est ce premier contrat qui subsiste seul. Les assureurs qui ont signé les contrats subséquents sont libérés. Si l'entière valeur des choses assurées n'est pas couverte par le premier contrat, les assureurs qui ont signé les contrats subséquents répondent de l'excédent en suivant l'ordre de date des contrats.

Si les divers contrats assurent ensemble une somme supérieure à la valeur des choses assurées et sont de même date, ils subsistent tous, mais subissent une réduction proportionnelle à la somme couverte par chacun d'eux.

En cas d'assurance sur facultés par police flottante, l'ordre des dates se règle d'après la date, non du contrat, mais de la mise en risques des facultés assurées.

Nonobstant les dispositions qui précèdent, l'assurance conclue par celui aux risques duquel voyagent les choses assurées est seule valable, quelle qu'en soit la date, à l'exclusion de toute autre assurance qui aurait été conclue par un tiers, pour son compte, mais sans mandat ni ratification de sa part.

Article 363 : Toute assurance faite après la perte ou l'avarie des choses assurées est nulle, s'il est prouvé que la nouvelle de la perte ou celle de l'avarie est parvenue au lieu où se trouvait l'assuré, avant qu'il eût donné l'ordre d'assurance, ou au lieu où a été signé le contrat avant la signature.

Article 364 : Si, cependant, l'assurance est faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré connaissait la perte, ou l'assureur l'arrivée du navire, avant la signature du contrat.

En cas de preuve contre l'assuré, celui-ci paie à l'assureur une double prime. En cas de preuve contre l'assureur, celui-ci paie à l'assuré une somme double de la prime convenue.

Article 365 : La prime stipulée par le contrat, soit pour une assurance en voyage, soit pour une assurance à

temps, est acquise en entier à l'assureur lorsqu'il a commencé à couvrir les risques.

Article 366 : En cas d'événements pouvant donner lieu à recours contre l'assureur, l'assuré doit prendre ou requérir toutes les mesures de conservation ou de sauvetage que comporte la situation. L'assureur peut, de son côté, prendre ou requérir lui-même ces mesures sans qu'on puisse lui opposer d'avoir fait ainsi acte de propriété. Il peut également prendre, en son nom propre, toutes mesures utiles à la constatation des avaries du navire ou des marchandises assurées, ainsi que des causes de ces avaries.

Article 367 : Le paiement par l'assureur des indemnités à sa charge entraîne de plein droit subrogation à son profit dans tous les droits, actions et recours pouvant appartenir à l'assuré contre des tiers à raison des pertes ou avaries qui ont fait l'objet de ce paiement.

L'assureur tenu du paiement de pertes ou avaries dont la responsabilité incombe à un tiers, peut également, même avant paiement, agir en son nom propre contre ce dernier.

Article 368 : Dans les assurances sur marchandises souscrites par police dite " flottantes " ou " d'abonnement ", l'assuré est tenu de déclarer en aliment, pendant la durée de la police et en tant qu'elles y sont applicables, toutes les expéditions faites pour son compte ou pour le compte des tiers qui lui auraient régulièrement donné mandat de pourvoir à l'assurance. Faute par lui de se conformer à cette obligation, toute réclamation sera de plein droit irrecevable, sans préjudice du droit, pour l'assureur d'exiger le paiement des primes afférentes aux expéditions non déclarées. L'assureur peut, en outre, résilier le contrat.

L'assuré est tenu de faire ses déclarations d'aliment dans le délai de trois jours au plus tard, non compris les jours fériés, après la date de la réception, par lui, des avis d'expédition.

Lorsque la déclaration d'aliment concerne des marchandises assurées pour compte de tiers, elle ne peut produire aucun effet, qu'elle que soit sa date, lorsqu'elle a été faite après sinistre.

Article 369 : Tous dommages et pertes qui ne donnent pas ouverture au délaissement sont réputés avaries et se règlent entre assureurs et assurés conformément aux dispositions ci-après.

Article 370 : Le coût des réparations du navire ou de ses accessoires est sujet à des réductions pour différence du neuf au vieux. L'importance de ces réductions varie suivant la valeur des parties ou objets endommagés, le mode de réparation, l'âge du navire, celui des chaudières, sans toutefois que ces réductions puissent être supérieures, au tiers du montant des réparations qui en font l'objet.

Article 371 : Les gages et vivres de l'équipage sont réputés à charge du fret et n'incombent en aucun cas aux assureurs du navire.

Article 372 : La contribution aux avaries communes incombe aux assureurs, proportionnellement à la valeur assurée par eux, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge.

Article 373 : Dans les règlements d'avaries sur marchandises, l'importance des avaries est déterminée par la comparaison entre la valeur qu'auraient eue ces marchandises à l'état sain et leur valeur en état d'avarie ; le taux de dépréciation ainsi obtenu est appliqué sur leur valeur assurée.

La valeur des marchandises avariées peut également être déterminée au moyen d'une vente publique que les assureurs ou leurs représentants ont seuls le droit d'exiger. Ce droit leur appartient alors même que les

marchandises auraient été antérieurement expertisées avec leur assentiment.

Dans l'un et l'autre cas, la comparaison entre les valeurs saines et les valeurs en état d'avaries, doit être faite sur la base de ces valeurs, soit à l'entrepôt si la vente ou l'expédition a eu lieu à l'entrepôt, soit à l'acquitté si la vente ou l'expertise a eu lieu après dédouanement.

Chapitre III : Du Délaissement

Article 374 : Le délaissement du navire assuré peut être fait :

1° En cas de disparition ou de destruction totale du navire ;

2° Lorsque le montant total des réparations à faire au navire pour avaries provenant de fortune de mer, dépasse les trois quarts de sa valeur agréée ;

3° Lorsque le navire est condamné faute de moyens matériels de réparations, mais seulement s'il est établi qu'il ne pouvait pas relever avec sécurité au besoin après allègement ou par l'aide d'un remorqueur, pour un autre port où il eût trouvé les ressources nécessaires, et, de plus, s'il est établi que les armateurs ne pouvaient pas faire parvenir au lieu de la relâche les pièces de rechange indispensables qui y faisaient défaut ;

4° Pour défaut de nouvelles après l'expiration des délais fixés par l'article 378 ci-dessous ;

Et, si l'assurance couvre les risques de guerre :

5° En cas de prise ;

6° En cas d'arrêt par ordre de puissance.

Aucun autre cas ne donne droit à délaissement.

Article 375 : Le délaissement des marchandises assurées peut être fait :

1° En cas d'innavigabilité du navire par naufrage ou autre fortune de mer, si, après les délais fixés ci-après, les marchandises n'ont pu être remises à la disposition des destinataires ou des assurés, ou au moins, si leur chargement à bord d'un autre navire n'a pas été commencé dans les mêmes délais.

Ces délais sont :

De quatre mois, si l'événement a eu lieu sur les côtes ou îles de l'Europe, ou sur le littoral d'Asie ou d'Afrique bordant la Méditerranée et la Mer Noire, ou sur les côtes ou îles de l'Océan Atlantique hors d'Europe ;

De six mois, si l'événement a eu lieu sur les autres côtes ou îles.

Ces délais courent du jour de la notification d'innavigabilité faite par les assurés aux assureurs.

Si l'événement a eu lieu sur un point avec lequel la navigation a été interrompue par la glace ou par une cause de force majeure, le délai est prolongé du temps pendant lequel l'accès du lieu de l'événement aura été impossible ;

2° Pour défaut de nouvelles, après l'expiration des délais fixés par l'article 378 ;

3° En cas de vente de marchandises pour les trois quarts au moins de leur valeur, lorsque cette vente a été ordonnée ailleurs qu'aux points de départ ou de destination, pour cause d'avaries matérielles provenant d'une fortune de mer à la charge des assureurs ;

4° Dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, la perte ou la détérioration des marchandises absorbe les trois quarts de leur valeur, déterminée comme il est dit à l'article 373 ;

Et, si l'assurance couvre les risques de guerre :

5° En cas de prise ;

6° En cas d'arrêt par ordre de puissance.

Aucun autre cas ne donne lieu à délaissement.

Article 376 : Le délaissement du fret assuré peut être fait :

1° En cas de perte totale du fret par suite de fortune de mer ;

2° En cas de défaut de nouvelles après l'expiration des délais fixés par l'article 378 ;

3° En cas de prise, si l'assurance couvre les risques de guerre.

Aucun autre cas ne donne lieu à délaissement.

Article 377 : Si le navire a été reconnu innavigable, l'assureur des marchandises en conserve les risques jusqu'à leur arrivée à destination et supporte, en outre, les frais de déchargement, magasinage et rembarquement de ces marchandises, ainsi que l'excédent de fret occasionné par leur réexpédition et tous frais de sauvetage y afférents.

Article 378 : Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait après quatre mois pour tous navires, après six mois pour tous navires à voile autres que ceux qui franchissent les caps Horn et de Bonne-Espérance, après huit mois pour ces derniers.

Les délais courent de la date des dernières nouvelles reçues.

Le retour du navire, après l'expiration de ces délais ne dispense pas l'assurance de payer la somme assurée.

Article 379 : Dans le cas d'une assurance à temps limité, après l'expiration des délais fixés par l'article 378, la perte du navire est présumée s'être produite pendant la durée de l'assurance, à la condition que les risques aient commencé avant la date du départ ou celle des dernières nouvelles.

Article 380 : Si les risques de guerre sont couverts, au cas d'arrêt par ordre de puissance, l'assuré est tenu d'en faire la notification à l'assureur dans les trois jours de la réception de la nouvelle.

Le délaissement des objets arrêtés ne peut être fait qu'après un délai de trois mois à dater de cette notification.

Ce délai est réduit à un mois et demi, lorsque les objets arrêtés sont des marchandises de nature périssable.

Pendant les délais fixés ci-dessus, l'assuré est tenu de faire toutes diligences possibles à l'effet d'obtenir la mainlevée des objets arrêtés. L'assureur peut, de son côté, de concert avec l'assuré ou séparément, faire toutes démarches à même fin.

Article 381 : Le délaissement des objets assurés ne peut être ni partiel, ni conditionnel.

Il ne s'étend qu'aux choses qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

Article 382 : L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire, ou ordonnées, ainsi que les sommes qu'il a empruntées à la grosse, soit sur le navire, soit sur les marchandises ; faute de quoi, le délai du paiement, qui doit commencer à courir du jour du délaissement, sera suspendu jusqu'au jour où il fera notifier ladite déclaration, sans qu'il en résulte aucune prolongation du délai fixé pour instituer l'action en délaissement.

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé du bénéfice de l'assurance.

Article 383 : Après que le délaissement a été signifié et accepté, ou jugé valable, les objets assurés appartiennent à l'assureur, du jour où s'est produit l'événement qui donne lieu au délaissement.

Chapitre IV : Des Fins De Non-recevoir et des Prescriptions

Article 384 : Dans tous les accidents susceptibles de donner lieu à un recours contre l'assureur, l'assuré est tenu de faire connaître à ce dernier les avis qu'il a reçus, dans les trois jours de leur réception, non compris les jours fériés.

Article 385 : L'assureur est tenu de payer les indemnités à sa charge dans les trente jours de la remise par l'assuré de toutes les pièces justificatives. Il ne peut être poursuivi en paiement avant l'expiration de ce délai.

L'admission de l'assureur à la preuve des faits contraires à ceux qui sont consignés dans les pièces justificatives ne suspend pas sa condamnation au paiement provisoire des indemnités lui incombant, à charge pour l'assuré de donner caution.

L'engagement de la caution est éteint après deux ans révolus, s'il n'y a pas eu de poursuite.

Article 386 : Les assureurs du navire sont privilégiés pour le montant des primes d'assurances faites sur corps, quille, agrès, apparaux, armement et équipement du navire, et dues pour le dernier voyage assuré quand l'assurance est souscrite au voyage, ou pour la dernière période assurée, quand l'assurance est souscrite à temps, mais jusqu'à concurrence au maximum d'une année de primes dans les deux cas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dispositions Finales

Article 391 : Sont abrogées les dispositions du dahir du 7 mars 1917 (13 jourmada I 1335) sur la marine marchande chérifienne et la police de navigation dans la zone française de l'Empire chérifien, ainsi que toutes dispositions antérieures contraires aux présentes.