

Dahir n° 1-59-043 du 12 kaada 1380 (28 avril 1961) relatif à la police des ports maritimes de commerce (Bulletin officiel n° 2533 du 12/05/1961 (12 mai 1961))

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand sceau de S. M. Hassan II)

Loi 15-02 art 59

Les pouvoirs dévolus par le dahir no 1-59-043 précité au directeur du port, au chef d'exploitation du port et aux officiers de port **sont désormais exercés par le directeur de l'Agence nationale des ports** et les agents désignés et commissionnés par lui à cet effet.

Que l'on sache par les présentes- puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu le dahir du 2 jourmada I 1334 (7 mars 1916), sur la police des ports maritimes de commerce de l'ancienne zone de protectorat français tel qu'il a été modifié par les dahirs des 24 jourmada I 1345 (30 novembre 1926), 4 safar 1353 (18 mai 1934.), 1er hija 1366 (16 octobre 1947) et 9 jourmada II 1369 (28 mars 1950) ;

Vu la loi du 6 juillet 1931 réglementant la police maritime du port du Tanger telle qu'elle a été modifiée par les lois du 13 juillet 1949 et du 14 mars 1953 et par l'ordonnance du 10 mars 1950;

Vu le dahir khalifien du 23 safar 1363 (28 février 1944) portant approbation du statut organique des ports de l'ancienne zone de protectorat espagnol,

A décidé ce qui suit :

Chapitre premier : Mouvement et stationnement des navires.

Article Premier : Tout navire qui se présente sur rade devant un port du Royaume du Maroc est tenu d'arborer le pavillon de sa nation et de se faire reconnaître immédiatement par les services du port même s'il reste sur rade.

Tout navire qui sort du port doit arborer le pavillon de sa nation.

Article 2 : Les **officiers de port** règlent, en exécution des instructions du **chef de l'exploitation** du port, l'ordre d'entrée et de sortie des navires dans le port et dans les bassins. Ils ordonnent et dirigent tous les mouvements.

Ces ordres sont donnés oralement, par écrit ou par signaux. Les ordres donnés par écrit peuvent être valablement remis aux capitaines, maîtres ou patrons intéressés, soit directement, soit par l'intermédiaire de leur consul, de leur courtier ou de leur consignataire.

Les capitaines, maîtres ou patrons de navires, doivent obéir à toutes les injonctions des officiers et maîtres de port et prendre d'eux-mêmes, dans les manoeuvres qu'ils effectuent, les mesures nécessaires pour prévenir les accidents.

Article 3 : Tout capitaine de navire mouillant sur rade ou entrant dans le port remet, dans les vingt-quatre heures au bureau des **officiers de port**, une déclaration écrite indiquant le nom et la nationalité de son navire, le nom du capitaine, celui de l'armateur ou du consignataire, le tonnage du navire, son tirant d'eau, son genre de navigation, la nature de son chargement, sa provenance, sa destination, le nombre d'hommes de son équipage, le nombre de ses passagers réguliers et, le cas échéant, clandestins.

La même déclaration doit être faite avant la sortie du port ou le départ de la rade.

Une déclaration spéciale est faite pour les marchandises dangereuses, infectes ou putrescibles, mentionnées à l'article 15 ci-après. Celle-ci doit être notifiée aux services du port avant toute demande d'accostage ou de mise au travail, et de préférence avant l'arrivée du navire.

Les déclarations remises par les capitaines sont inscrites sur un registre spécial et affectées d'un numéro d'ordre. Les mises à quai ou au travail restent fonction du tour d'arrivée dans la zone de pilotage ou du tour de reconnaissance lorsque les conditions atmosphériques ne permettent pas aux navires de pénétrer dans les limites du port.

Article 4 : Sauf dans le cas de nécessité absolue, les navires ne peuvent mouiller dans les chenaux d'accès au port dont les limites sont données par les instructions nautiques.

Article 5 : Le **chef de l'exploitation** du port fixe la place que chaque navire doit occuper soit à quai, soit aux différents postes de mouillage conformément aux prescriptions fixées pour chaque port, par arrêté du ministre des travaux publics et aux usages du port. Toutefois, et sous réserve d'en rendre compte au **directeur du port** ; il est juge des circonstances qui peuvent motiver une dérogation à ces règles.

Article 6 : Les navires ne peuvent être amarrés qu'aux bollards ou points fixes, placés sur les quais à cette fin.

Article 7 : Le capitaine d'un navire ne peut se refuser, à recevoir une aussière ni à modifier l'amarrage de son navire pour faciliter les mouvements ou le travail des autres navires.

Article 8 : Tout navire amarré ou mouillé dans un port doit avoir un service de garde.

Dans le cas où le service de garde serait jugé insuffisant pour empêcher toute dégradation aux installations du port ou aux autres navires, les **officiers de port** peuvent le faire compléter suivant l'importance du navire. En outre, sauf lorsque le navire est désarmé, le capitaine est tenu de conserver à bord le personnel nécessaire pour effectuer toute manoeuvre qui pourrait être ordonnée par les services du port.

S'il devient nécessaire de faire une manoeuvre, et qu'il ne se trouve pas sur le navire assez d'hommes pour l'exécuter, les **officiers de port** peuvent adjoindre d'office, au personnel du navire, des hommes de corvée. Dans tous les cas, les **officiers de port** peuvent également faire appel aux services de pilotage et aux remorqueurs nécessaires pour assurer l'exécution de la manoeuvre ordonnée.

La responsabilité de l'Etat n'est pas engagée par l'intervention des **officiers de port**, en cas d'accident dû à l'insuffisance reconnue du service de garde ou à l'insuffisance en nombre ou qualité des hommes de corvée.

Le salaire des hommes de corvée, ainsi que les frais de pilotage et de remorquage afférents à la manoeuvre sont payés par le capitaine, l'armateur ou le consignataire du navire d'après un rôle dressé par les **officiers de port** et rendu exécutoire par le **directeur du port**.

Article 9 : Tout capitaine ou gardien doit renforcer l'amarrage et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites par les **officiers de port** en raison de nécessités dont ceux-ci sont seuls juges.

Chapitre II : Chargements et déchargements.

Article 10 : Dans chaque port les modalités d'embarquement et de débarquement des passagers ainsi que celles de chargement, de déchargement 'ou d'entreposage des marchandises, sont fixées par arrêtés du ministre des travaux publics.

Ces arrêtés fixent notamment par catégories de postes et de marchandises le temps accordé pour le déchargement et le chargement des navires. Le **chef de l'exploitation** du port est juge des circonstances exceptionnelles qui peuvent motiver une prolongation de délai.

Le navire est relevé dès que les opérations sont effectivement terminées et, au plus tard, à l'expiration du délai fixé pour le chargement et le déchargement.

Article 11 : Les délais pendant lesquels les marchandises pourront séjourner dans les magasins ou sur les terre pleins sont déterminés par les règlements particuliers de chaque port; ils pourront toutefois, dans certaines circonstances spéciales, être réduits ou allongés par le **directeur du port**.

Si la durée de stationnement dépasse le nombre de jours prévu, les marchandises pourront être vendues aux enchères publiques dans les conditions fixées par les règlements particuliers de chaque port.

Chapitre III : Lestage et délestage.

Article 12 : Nul ne peut embarquer ou débarquer du lest sans en avoir fait la déclaration écrite, vingt-quatre heures à l'avance aux **officiers de port** dans les conditions fixées par arrêté du ministre des travaux publics et avoir obtenu, le cas échéant, l'autorisation qui peut être exigée par les règlements de la douane.

Chapitre IV : Mesures contre l'incendie.

Article 13 : Des arrêtés du ministre des travaux publics régleront l'usage du feu et de la lumière sur les quais et à bord des navires. Ils pourront, le cas échéant, imposer l'application à bord des navires pendant leur séjour dans le port, de mesures de sécurité particulières contre l'incendie, indépendamment de celles prescrites par les règlements de navigation et par le présent dahir.

Article 14 : En cas d'incendie, soit à bord de navires amarrés à un môle ou mouillés sur rade ou dans les bassins, soit dans les magasins ou sur les terre-pleins, les capitaines des navires voisins doivent se tenir prêts à intervenir avec le maximum des moyens de lutte contre le feu, dont ils disposent et à appliquer toutes les mesures de précautions qui seront ordonnées par les **officiers de port**.

Article 15 : La manutention et le transport dans les ports maritimes des matières dangereuses (explosibles, inflammables, comburantes, toxiques, corrosives) et des matières infectes ou putrescibles, sont soumis à des conditions d'emballage, de garde, de manutention, de chargement et de déchargement, de transport qui seront fixées par arrêtés du ministre des travaux publics en application de la législation propre à ces matières.

Chapitre V. :Construction, carénage, démolition, échouement, naufrage des navires dans les ports.

Article 16 : Dans l'enceinte du port et de ses dépendances, aucun navire, canot ou embarcation, ne peut être construit, caréné, démolé ou désarmé que sur les points désignés par l'administration, et suivant les mesures de précautions prescrites par les **officiers de port** qui fixent également les heures et les délais s'il y a lieu.

Article 17 : Lorsqu'un bâtiment ou une embarcation vient à s'échouer ou à couler dans un port ou dans les passes d'accès les **officiers de port** doivent en rendre immédiatement compte aux ingénieurs du port, qui font adresser par leur entremise au capitaine ou au propriétaire toutes instructions utiles en vue de faire enlever ou déplacer ce bâtiment ou cette embarcation. Les **officiers de port** s'assurent qu'il a été satisfait auxdites injonctions dans les délais prescrits ; à défaut ils en réfèrent au **chef de l'exploitation** du port en vue de son enlèvement par les soins de l'administration en application de l'article 124 de l'annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime.

Les navires désarmés dont la présence deviendrait une gêne ou un danger pour les autres navires ou pour la bonne exploitation du port pourront être déplacés d'office par l'administration aux frais et risques du propriétaire sans toutefois que la responsabilité de ce dernier puisse dépasser la limite fixée par l'article 124 de l'annexe I du dahir précité du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919).

Chapitre VI : Police du port et des quais.

Article 18 : Est réglementé par arrêté du ministre des travaux publics la protection des eaux du port et de ses dépendances notamment la protection contre la pollution des eaux, la pratique de la pêche, l'organisation des compétitions sportives, le dépôt de marchandises ou objets quelconques, ne provenant pas des déchargements des navires amarrés aux quais ou non destinés à y être chargés, sur les parties de terre-pleins réservés à la circulation et sur les autres parties, etc. Cet arrêté pourra notamment fixer les obligations des capitaines de navires en ce qui concerne le balayage des quais devant chaque navire à la fin des opérations de chargement ou de déchargement ; faute par les intéressés de satisfaire à ces obligations ; il pourra être perçu une taxe de balayage dont le taux et les

modalités d'application sont fixés conformément aux prescriptions du dahir du 17 rejev 1366 (7 juin 1947) autorisant le directeur des travaux publics à fixer, par arrêtés, les taxes portuaires.

Article 19 : Il est interdit à toute personne étrangère à l'équipage d'un navire d'en larguer les amarres sans en avoir reçu l'ordre des **officiers de port**.

Chapitre VII : Police du plan d'eau.

Article 20 : Aucun navire ou embarcation de servitude ou de plaisance ne peut stationner d'une façon permanente dans un port sans autorisation préalable du ministère des travaux publics. Des arrêtés du ministre des travaux publics préciseront pour chaque port les conditions imposées pour l'obtention des autorisations ainsi que les conditions de séjour le long des quais ou sur les plans d'eau.

Ces arrêtés pourront également réglementer la circulation des embarcations sur les plans d'eau.

Article 21 : **Les navires ou embarcations circulant sur le plan d'eau seront soumis au contrôle de** la douane, de la santé, des **officiers de port**, des agents de la marine marchande et de **la police**.

Leurs patrons se conformeront aux instructions qui leur seront données par les représentants de ces services. En cas d'infractions réitérées, l'autorisation d'introduction et d'utilisation du bateau pourra être retirée aux propriétaires de ces navires ou embarcations.

Chapitre VIII : Police de la circulation et du roulage.

Article 22 : Des arrêtés du ministre des travaux publics détermineront, pour chaque port, les conditions dans lesquelles les personnes, les animaux et les véhicules pourront être admis à pénétrer, à circuler et à stationner à l'intérieur de l'enceinte du port.

Chapitre IX : Protection du balisage dans les eaux maritimes

Article 23 : Il est interdit à tout capitaine, maître ou patron d'un navire, bateau ou embarcation, de s'amarrer sur un feu flottant, sur une balise ou sur une bouée, qui ne serait pas destiné à cet usage.

Il est interdit de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un feu flottant ou d'une bouée. Ces interdictions ne s'appliquent pas au cas où le navire, bateau ou embarcation serait en danger de perte.

Article 24 : Le capitaine, maître ou patron de tout navire, bateau ou embarcation, qui, même en danger de perte, et par suite d'un amarrage, d'un abordage ou de toute autre cause accidentelle a coulé, déplacé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise, est tenu de signaler le fait par les moyens les plus rapides dont il dispose et doit en faire la déclaration au plus tard, dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port où il aborde.

Cette déclaration est faite, au Maroc, à **l'officier de port** et, en pays étranger, à l'agent consulaire du Maroc le plus rapproché du port d'arrivée.

Chapitre X : Pénalités.

Article 25 : A l'exception de celles prévues aux articles, 23 et 24 les infractions aux dispositions des chapitres premier à IX précédents et des arrêtés d'application sont punies d'une amende d'un montant de quarante (40) à sept cent vingt (720) dirhams à laquelle s'ajoute dans le cas d'infraction aux dispositions de l'article 2 0,08 à 0,16 dirham par tonneau de jauge brute des navires ou engins flottants.

Indépendamment des sanctions prévues ci-dessus, toute opération d'aconage pourra être suspendue, s'il y a lieu, à bord du navire en cause, sur simple décision du **chef d'exploitation** du port.

Article 26 : Toute infraction aux prescriptions de l'article 23 ci-dessus est punie d'une amende de vingt (20) à cinquante (50) dirhams.

Le contrevenant peut, en outre, être condamné à une peine d'emprisonnement de un à cinq jours.

La peine d'emprisonnement peut être portée au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsqu'il a été prononcé contre le contrevenant, dans les douze mois précédant l'infraction, une première condamnation définitive pour la même contravention.

Article 27 : Le défaut de la déclaration prévue à l'article 24 ci-dessus est puni, indépendamment de la réparation du dommage causé à l'ouvrage, d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de cinquante (50) à cinq cents (500) dirhams.

Article 28 : Quiconque a intentionnellement détruit, abattu ou dégradé le feu flottant, une bouée ou une balise, est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans, et d'une amende de cinq cents (500) à deux mille (2.000) dirhams, sans préjudice de la réparation du dommage causé.

Article 29 : Lorsque par la faute, la négligence, l'imprudence ou le mauvais état d'un navire, un dommage aura été cause aux ouvrages du port, le capitaine, maître ou patron du navire sera condamné à une amende de cinquante (50) à cinq cents (500) dirhams ; il sera de plus condamné à la réparation du dommage causé à l'ouvrage.

Article 30 : Lorsqu'une même contravention ou un même délit aura été constaté à plusieurs reprises, il ne sera prononcé contre le contrevenant ou le délinquant qu'une seule condamnation, pourvu qu'il ne se soit pas écoulé plus de vingt-quatre heures entre la première et la dernière constatation.

Sauf l'exception spécifiée ci-dessus, lorsqu'il aura été dressé plusieurs procès-verbaux, il sera prononcé autant de condamnations que d'infractions constatées.

Article 31 : Lorsqu'une infraction aux dispositions du présent dahir aura été constatée dans les conditions prévues à l'article 34 ci-après, le **directeur du port** pourra proposer à l'auteur de l'infraction d'effectuer entre les mains de l'agent verbalisateur le versement immédiat d'une amende transactionnelle qui sera dans tous les cas inférieure au maximum de l'amende prévue.

Ce versement aura pour effet d'arrêter toute poursuite.

Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables .

1° Si l'infraction constatée expose son auteur, soit à une autre sanction qu'une sanction pécuniaire, soit à la réparation des dommages causés aux personnes ou aux biens ;

2° Si, en raison de l'une des infractions prévues au présent dahir, le même individu a, dans les douze mois qui précèdent, soit encouru une condamnation pénale, soit effectué le versement d'une amende transactionnelle.

Article 32 : Les propriétaires des navires sont responsables des amendes, dommages et intérêts, frais et réparations prononcés en vertu du présent dahir contre les capitaines, maîtres ou patrons préposés par eux à la conduite de leurs navires, dans la limite fixée par l'article 124 de l'annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919), formant code de commerce maritime.

En cas de naufrage ou d'échouement d'un navire dans le port ou dans les eaux qui lui servent d'accès, comme aussi dans le cas d'avaries causées par le navire aux ouvrages du port, il est fait application pour déterminer la responsabilité du propriétaire vis à vis de l'administration des dispositions de l'article 124 de l'annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) précité.

Article 33 : Un arrêté du ministre des travaux publics déterminera les conditions d'application des dispositions des articles 31 et 32 ci-dessus notamment en ce qui concerne le montant et les modalités des versements des amendes transactionnelles, les règles concernant les cautions et séquestres, l'autorité habilitée à déterminer le montant de la caution ou de la garantie à fournir pour les sanctions pécuniaires encourues et les indemnités pour dommages.

Chapitre XI : De la procédure.

Article 34 : Les infractions au présent dahir ainsi qu'aux arrêtés du ministre des travaux publics relatifs à la police des ports maritimes et de leurs dépendances seront constatées par les officiers de police judiciaire ainsi que par les fonctionnaires et agents assermentés des travaux publics et d'une manière générale par toute personne commissionnée par l'autorité compétente pour la surveillance des ports maritimes.

Les infractions visées aux articles 23, 24 et 28 ci-dessus peuvent également être constatées par les officiers commandant les bâtiments de l'Etat, les capitaines commandant les bateaux garde-pêche, les agents des douanes assermentés, les agents de la force publique.

Les dommages prévus par les articles 23, 24 et 29 seront constatés par les ingénieurs ou agents des travaux publics, commissionnés à cet effet, sans préjudice du droit réservé à tous les fonctionnaires et agents mentionnés au présent article de dresser procès-verbal du fait de dégradation qui aurait eu lieu en leur présence.

Les procès-verbaux dressés en vertu du présent dahir font foi jusqu'à preuve contraire ; ils ne sont pas soumis à l'affirmation.

Article 35 : Lorsqu'on exécution du présent dahir il a été dressé un procès-verbal pouvant donner lieu à une amende à la charge du capitaine, de l'armateur ou du propriétaire d'un navire ou lorsqu'il doit être exécuté certains travaux de réparations à la charge de ce même capitaine, armateur ou propriétaire, le navire sera provisoirement retenu dans le port et le procès-verbal porté sans délai à la connaissance du **directeur du port**. Celui-ci arbitre provisoirement le montant de l'amende et, s'il y a lieu, les frais de réparation. Il en ordonne la consignation immédiate au receveur des douanes du port à moins qu'il ne lui soit fourni caution solvable.

A défaut de consignation ou de caution, le navire sera retenu jusqu'à ce qu'il soit statué sur le procès-verbal. Les frais qui en résulteront seront à la charge du capitaine, de l'armateur ou du propriétaire.

Lorsque le navire n'a pu être retenu, l'affaire est poursuivie devant le tribunal du lieu où l'infraction a été commise.

Chapitre XII : Prescriptions diverses

Article 36 : Des arrêtés du ministre des travaux publics fixeront :

Pour l'ensemble des ports les modalités générales d'application des dispositions du présent dahir ;

Pour chaque port la réglementation applicable à l'exploitation et aux opérations d'aconage, manutention, magasinage et autres opérations en application notamment des articles 5, 10, 11, 12, 13, 18, 20, 21, 22 et 23 ci-dessus.

Article 37 : Sont abrogés :

Les dispositions du dahir susvisé du 2 jourmada I 1334 (7 mars 1916)

Les dispositions de la loi susvisée du 6 juillet 1931 ;

Les articles 19, 22, 23, 24, 25 et 26 du dahir khalifien susvisé du 23 safar 1363 (28 février 1944).

Toutefois, les arrêtés pris en application des dispositions susvisés demeurent applicables jusqu'à leur remplacement par les arrêtés pris en application des dispositions du présent dahir

Fait à Rabat, le 12 kaada 1380 (28 avril 1961).