

## TEXTES GENERAUX

**Dahir n° 1-21-49 du 14 chaoual 1442 (26 mai 2021) portant promulgation de la loi n° 71-18 relative à la police des ports**

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

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

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu la Constitution, notamment ses articles 42 et 50,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Est promulguée et sera publiée au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, la loi n° 71-18 relative à la police des ports, telle qu'adoptée par la Chambre des représentants et la Chambre des conseillers.

*Fait à Fès, le 14 chaoual 1442 (26 mai 2021).*

Pour contreseing :

*Le Chef du gouvernement,*

SAAD DINE EL OTMANI.

\*

\* \*

**Loi n° 71-18  
relative à la police des ports**

**Chapitre premier**

*Dispositions générales*

Article premier

Au sens de la présente loi, on entend par les termes et expressions suivants :

**Port** : l'ensemble des espaces terrestres, maritimes et fluviaux tels qu'ils sont définis par les législations et réglementations en vigueur, notamment les articles premier et 2 de la loi n° 15-02 relative aux ports et portant création de l'Agence nationale des ports et de la Société d'exploitation des ports ;

**Autorité portuaire** : l'autorité chargée de la gestion des ports, y compris, l'exercice des missions de la police portuaire conformément à la législation et à la réglementation en vigueur ;

**Autorité maritime** : l'autorité gouvernementale chargée de la marine marchande ou l'autorité gouvernementale chargée de la pêche maritime, selon leurs compétences respectives ;

**Capitainerie du port** : l'instance relevant de l'autorité portuaire et qui se compose des agents habilités à exercer la police portuaire ;

**Armateur** : toute personne physique ou morale qui assure l'armement d'un navire en vue d'une expédition maritime, qu'elle en soit ou non propriétaire dudit navire.

**Navire** : tout bâtiment, bateau, embarcation ou unité de servitude telle que les unités de remorquage, de pilotage, de sauvetage, d'entretien des ports, ou tout autre engin flottant pratiquant habituellement la navigation maritime, tel que défini dans le code de commerce maritime ;

**Exploitant** : toute personne morale soumise au droit public ou privé qui exerce une activité dans le port, soit dans le cadre du régime de la concession, soit dans celui du régime de l'autorisation conformément à la loi n° 15-02 précitée ;

**Marchandises dangereuses** : les marchandises soumises à la législation nationale ou aux Conventions internationales, relatives aux marchandises dangereuses, ratifiées par le Royaume du Maroc et légalement publiées ;

**Marchandises spéciales** : les marchandises destinées à l'Administration de la défense nationale ainsi que les explosifs, munitions et armes à usage civil ;

**Règlement d'exploitation du port** : l'ensemble des dispositions fixant les règles d'exploitation d'un port ;

**Rade** : la zone maritime ou fluviale du port, constituée de la zone de pilotage obligatoire et de la zone de mouillage, telle qu'elle est définie par la législation et la réglementation en vigueur ;

**L'équipage de garde** : l'équipage minimum du navire et qui est qualifié et suffisant pour effectuer toute manœuvre ordonnée par la capitainerie du port ;

**Service de garde** : la ou les personnes chargées de la garde d'un navire ou de plusieurs navires de pêche maritime désignées par l'armateur et qui sont qualifiées pour effectuer toute manœuvre ordonnée par la capitainerie du port ;

**Zone d'accès restreint (ZAR)** : la zone qui recouvre toute ou partie de l'installation portuaire ou du port, qui, en raison de sa sensibilité, nécessite la prise de mesures particulières de sûreté ;

**Zone contigüe intéressant la sûreté portuaire (ZCISP)** : la zone qui s'étend directement au-delà des limites du port, délimitée conformément à la législation et à la réglementation en vigueur et qui, en cas d'accident, pourrait compromettre la sûreté du port et ses installations.

**Article 2**

Les dispositions de la présente loi s'appliquent dans tous les ports du Royaume du Maroc à l'exception des zones et quais réservés à la Marine Royale ainsi que des ports militaires et installations portuaires y connexes.

**Chapitre II***La police portuaire***Article 3**

La police portuaire est exercée par le commandant du port, les officiers du port et les agents de la capitainerie. Toutefois, elle peut être exercée par les agents du concessionnaire commissionnés par lui et agréés par l'autorité portuaire conformément à la loi n° 15-02 précitée.

Les agents chargés de la police des ports prêtent serment, conformément à la législation relative au serment des agents verbalisateurs, devant le tribunal de première instance du ressort du port où ils exercent leurs fonctions.

Les agents chargés de la police des ports exercent les attributions qui leurs sont fixées dans la décision de leur commissionnement ou, le cas échéant, dans la décision de leur agrément, dans le ou les ports mentionnés dans la décision précitée.

L'autorité portuaire procède à l'affichage de la liste des agents chargés de la police portuaire au siège de la capitainerie du port où ils exercent leurs fonctions.

**Article 4**

Dans le cadre de l'exercice de leurs attributions, les agents chargés de la police des ports ont droit d'accès aux navires se trouvant au port, ainsi qu'aux établissements privés situés dans le port durant les horaires de travail.

Sous réserve de la législation relative à l'accès à l'information, les officiers du port ont le droit d'obtenir auprès des administrations, des établissements publics et des établissements privés, les informations et les documents dont ils ont besoin pour l'exercice de leurs missions.

**Article 5**

Pendant l'exercice de leurs attributions conformément à la présente loi, les agents chargés de la police des ports doivent porter un uniforme officiel dont les caractéristiques et les descriptions sont définies par voie réglementaire et être munis d'une carte professionnelle, délivrée par l'autorité portuaire, indiquant leur identité et le service dont ils relèvent. Ils doivent également porter un badge comprenant d'une façon claire et lisible, le nom et le prénom de l'agent chargé de la police des ports, son matricule professionnel et sa photo.

**Article 6**

Les agents chargés de la police des ports sont tenus au secret professionnel et de ne pas divulguer les informations qu'ils avaient obtenues pendant ou à l'occasion de l'exercice de leurs missions.

**Article 7**

En cas de danger imminent, l'autorité portuaire peut ordonner aux armateurs, capitaines de navires, marins, dockers, exploitants portuaires, pilotes, lamaneurs de fournir leurs prestations ou moyens appropriés pour faire face au danger.

L'ordre précité est donné par écrit ou par radio ou par de nouveaux moyens de communication et fixe les prestations et les moyens requis et la durée de la prestation lorsqu'il est possible de fixer cette durée.

Cet ordre est notifié aux intéressés par tous les moyens disponibles. Toutefois, les ordres écrits peuvent être adressés aux capitaines des navires concernés, soit directement, soit à travers leurs agents maritimes, leurs consignataires ou consuls de leurs pays.

Les personnes mentionnées au premier alinéa ci-dessus sont tenues d'obtempérer à l'ordre qui leur est donné ainsi qu'aux instructions des agents chargés de la police des ports.

**Chapitre III***Organisation des mouvements  
et stationnement des navires au port***Article 8**

Tout armateur, ou agent maritime d'un navire dont l'escale est prévue au port, est tenu d'en informer, avant l'arrivée de son navire, la capitainerie du port et l'exploitant concerné, sous peine de non-inscription du navire sur la liste des prévisions d'arrivée. Cette annonce est faite conformément aux conditions fixées par le règlement d'exploitation du port, et ce à travers la plateforme d'échange des informations et données électroniques spécifique du port.

En cas de panne de la plate-forme, les documents exigés sont adressés à la capitainerie du port par le biais de l'agent maritime du navire.

Les dispositions précitées ne s'appliquent pas aux navires de pêche maritime battant pavillon marocain.

**Article 9**

L'armateur, capitaine ou agent maritime d'un navire à destination d'un port marocain, est tenu d'annoncer l'heure d'arrivée du navire, et ce dans le délai fixé dans le règlement d'exploitation du port.

Tout navire, même s'il ne prévoit pas d'escale au port, est tenu de s'identifier auprès de la capitainerie du port dès son entrée en rade.

Les dispositions de cet article ne s'appliquent pas aux navires de pêche maritime battant pavillon marocain.

**Article 10**

Sous réserve des dispositions du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime et sous peine de se voir interdire l'accès au port, tout navire entrant au port doit arborer le pavillon de son pays, le pavillon marocain et les pavillons de signaux réglementaires.

Tout navire doit, à sa sortie du port, arborer le pavillon de sa nation.

## Article 11

Tout capitaine de navire est tenu de veiller à la continuité de la communication audiovisuelle ou numérique ou par tous les moyens disponibles avec la capitainerie du port via les canaux fixés par cette dernière, et ce pendant toute la durée des opérations d'entrée et de sortie du port, des manœuvres à l'intérieur du port et de mouillage en rade.

## Article 12

Aucun navire ne peut entrer au port, en sortir ou y effectuer des manœuvres, y stationner, sans l'autorisation préalable de la capitainerie du port, et le cas échéant, des administrations concernées, conformément aux conditions et modalités fixées par le règlement d'exploitation du port.

Les conditions et les modalités de stationnement et des mouvements des navires de pêche maritime dont la jauge brute est supérieure à trois unités de jauge, en fonction de la nature des navires et leurs caractéristiques techniques, sont fixées par voie réglementaire.

## Article 13

Il est interdit à tout navire d'emprunter le chenal d'accès du port si l'une de ses caractéristiques techniques dépasse le seuil maximum autorisé par l'autorité portuaire, ou s'il transporte des marchandises dont l'entrée au port est interdite.

## Article 14

Aucun navire soumis à l'obligation de pilotage conformément à la législation en vigueur ne peut emprunter le chenal d'accès qu'en présence d'un pilote à bord.

## Article 15

Les agents chargés de la police des ports organisent l'entrée, la sortie et le séjour des navires au port, émettent des ordres et orientent toutes les manœuvres des navires.

Les ordres des agents chargés de la police des ports sont émis par radio, par écrit, par signaux ou par tous les moyens disponibles.

Les ordres écrits sont valablement adressés soit directement aux capitaines des navires concernés, soit à travers leurs agents maritimes, leurs consignataires ou les consuls de leurs pays.

## Article 16

Les agents chargés de la police des ports peuvent interdire ou retarder l'accès de tout navire au port, si cette entrée est susceptible de porter atteinte à la sûreté et la sécurité du port, à son environnement ou à son hygiène, ou s'il est de nature à entraver l'exploitation optimale du port ou de nuire à la préservation des équipements et installations portuaires.

Les dispositions du premier alinéa, ci-dessus, ne s'appliquent pas aux navires de pêche maritime battant pavillon marocain.

## Article 17

A l'exception des navires de pêche maritime battant pavillon marocain, les navires mentionnés à l'article 16 ci-dessus peuvent être soumis à un examen effectué par l'autorité maritime sur demande de l'autorité portuaire, avant de l'autoriser à entrer au port.

## Article 18

Les capitaines de navires sont tenus d'obtempérer aux instructions des agents chargés de la police des ports et de prendre d'eux même, pendant les manœuvres qu'ils effectuent, toutes les précautions et mesures pour prévenir les accidents.

Les capitaines des navires sont tenus d'être présents à la passerelle, pendant toute la durée des manœuvres au port.

## Article 19

Tout capitaine de navire entrant au port, sortant du port ou mouillant sur rade doit déposer auprès de la capitainerie une déclaration d'entrée ou de sortie conformément aux conditions et modalités fixées par le règlement d'exploitation du port.

Pour les navires de pêche maritime, les conditions et modalités d'entrée, de sortie et d'accostage au port pour les unités de pêche dont la jauge brute est inférieure ou égale à trois unités de jauge ou équivalent, sont fixées par voie réglementaire.

## Article 20

Pour les navires de pêche ou de plaisance, la déclaration d'entrée est remplacée par un avis à communiquer conformément aux modalités et conditions fixées par le règlement d'exploitation du port.

## Article 21

L'entrée et la sortie des navires du port sont effectuées conformément à la signalisation maritime en vigueur.

## Article 22

A l'exception des navires bénéficiant du droit de priorité fixé par le règlement d'exploitation du port, les navires sont admis à entrer et à accoster au port selon l'ordre de leurs arrivées en rade, ou selon l'ordre de leur identification lorsque les conditions météorologiques ne permettent pas l'entrée des navires dans les limites du port.

Toutefois, l'autorité portuaire peut déroger aux règles de priorité fixées par le règlement d'exploitation du port. Toute décision prise par l'autorité portuaire à ce sujet doit être motivée.

## Article 23

Les navires ne peuvent être amarrés qu'aux bollards ou points d'amarrage prévus à cet effet.

## Article 24

Tout capitaine de navire est tenu de changer l'amarrage de son navire sur ordre de la capitainerie du port, lorsque ce changement est de nature à faciliter le mouvement ou le travail des autres navires.

## Article 25

A l'exception des navires de pêche maritime, les navires ne peuvent être amarrés ou larguer leurs amarres ou déhaler que par les lamaneurs autorisés par l'autorité portuaire et sur ordre express de la capitainerie du port.

**Article 26**

Tout capitaine ou armateur d'un navire doit en renforcer l'amarrage chaque fois que nécessaire, et prendre les précautions nécessaires ordonnées par les agents chargés de la police des ports.

**Article 27**

Tout navire amarré ou accosté au port doit avoir un service de garde suffisant et qualifié pour assurer la sécurité du navire et exécuter les manœuvres ordonnées pour éviter les dommages qui peuvent l'affecter ou affecter les installations du port ou les autres navires.

Les embarcations de pêche artisanale ne sont pas soumises aux dispositions du premier alinéa ci-dessus, à condition de disposer d'un ou de gardiens désignés par le propriétaire ou l'exploitant des embarcations mentionnées.

Lorsqu'il devient nécessaire de faire une manœuvre et qu'il n'existe pas d'équipage à bord du navire pour l'exécuter, l'autorité portuaire peut recourir, aux frais et sous la responsabilité de son armateur, aux services des organismes de pilotage, de remorquage, de lamanage et de dragage et aux services des navires de pêche et de plaisance ou tout autre organisme, et ce en vue de garantir l'exécution de la manœuvre précitée.

L'armateur du navire demeure directement redevable de la rémunération des services précités envers leurs prestataires.

**Article 28**

En fonction des caractéristiques des navires et de leur cargaison, des impératifs de l'exploitation et des dispositions du règlement d'exploitation du port, les agents chargés de la police des ports :

- déterminent l'emplacement de mouillage du navire dans la rade ;
- établissent la liste des navires par ordre d'arrivée sur rade ;
- établissent le plan prévisionnel général des mouvements des navires ;
- désignent les emplacements d'amarrage des navires ;
- imposent des mesures nécessaires de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement, pendant le séjour des navires au port.

**Article 29**

L'autorité portuaire peut refuser le chargement ou le déchargement de toute marchandise susceptible de compromettre la sûreté, la sécurité, l'environnement ou l'hygiène au port, ou qui n'est pas conforme aux dispositions prévues par la législation et la réglementation en vigueur.

Les dispositions visées ci-dessus ne s'appliquent pas aux navires de pêche maritime battant pavillon marocain.

**Article 30**

Sans préjudice des dispositions des articles 88 et 91 ci-dessous, tout navire doit quitter le port immédiatement dès que les opérations ayant justifiées son accostage au port ont été effectivement terminées.

Toutefois, le départ du navire peut être retardé ou avancé par la capitainerie du port, pour des raisons de sûreté ou sécurité.

Les dispositions visées ci-dessus ne s'appliquent pas aux navires de pêche maritime battant pavillon marocain.

**Article 31**

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux navires relevant de la défense nationale et navires de sauvetage. Toutefois, l'admission, l'accostage et les mouvements de ces navires sont soumis à des dispositions particulières fixées par le règlement d'exploitation du port, compte tenu des règles de sécurité et de bonne exploitation du port.

**Chapitre IV***Les marchandises dangereuses  
et les marchandises spéciales***Article 32**

Le transit des marchandises dangereuses ou spéciales, leur manutention, transbordement, dépôt, gardiennage et transport, dans l'enceinte du port, sont effectués conformément à la législation et la réglementation en vigueur, sous réserve des Conventions internationales ratifiées par le Royaume du Maroc.

**Article 33**

Tout capitaine d'un navire transportant des marchandises dangereuses ou spéciales, son agent consignataire, doit présenter à la capitainerie du port et à l'exploitant de l'installation portuaire concernée les déclarations prévues par le règlement d'exploitation du port et ce dans les délais fixés à cet effet.

**Article 34**

Les opérations de chargement, de déchargement et de transbordement des marchandises dangereuses ou spéciales ne peuvent être entamées qu'après accomplissement des mesures prévues par la législation et la réglementation en vigueur et après obtention d'une autorisation de la part de la capitainerie du port.

**Article 35**

Tout capitaine de navire est tenu de se conformer, lors du traitement des matières dangereuses ou spéciales, aux instructions de la capitainerie du port visant la préservation de la sécurité de son navire et des autres navires, et à la sécurité du port.

### Article 36

L'autorité portuaire peut imposer au capitaine du navire, à son armateur ou à son représentant, d'assurer une garde permanente et renforcée des marchandises dangereuses ou spéciales se trouvant à bord du navire, ou d'obliger l'exploitant de l'installation portuaire de le faire si ces marchandises se trouvent au port.

L'autorité portuaire peut obliger le capitaine, l'armateur ou le représentant du navire à utiliser des signaux réglementaires ou des marquages visibles pour les marchandises dangereuses ou spéciales pour attirer l'attention des utilisateurs du port sur leur danger, conformément au règlement d'exploitation du port concerné.

### Article 37

Il est interdit de garder les marchandises dangereuses ou spéciales dans le port. Cependant l'autorité portuaire peut, à titre exceptionnel, autoriser l'entrée et l'entreposage pour un délai qu'elle fixe des marchandises dangereuses ou spéciales à l'intérieur du port qui dispose d'emplacements spécialement aménagés à cet effet.

L'exploitant desdits emplacements est tenu de communiquer régulièrement à la capitainerie du port, l'état des marchandises dangereuses et spéciales dans la zone qu'il exploite.

Le titulaire de l'autorisation exceptionnelle précitée est tenu de faire sortir la marchandise du port avant l'expiration du délai fixé dans l'autorisation. En cas de manquement de sa part, l'autorité portuaire peut prendre, aux frais et sous l'entière responsabilité dudit titulaire, les mesures qu'elle juge nécessaires.

### Article 38

En cas d'éparpillement, déversement ou fuite de matières dangereuses sur les quais, dans les bassins ou sur les terre-pleins, en cours de manutention ou d'entreposage, l'exploitant doit immédiatement clôturer la zone concernée, prendre les mesures nécessaires pour circonscrire le danger et d'en informer l'autorité portuaire.

Il est également tenu de procéder aux opérations d'enlèvement, d'extraction et de nettoyage, sans porter atteinte à la santé, la sécurité et l'environnement, sur la base d'une expertise technique et dans des délais définis.

En cas de manquement, l'autorité portuaire prend, aux frais et sous l'entière responsabilité du défaillant, les mesures qu'elle juge nécessaires.

### Article 39

En cas de manutention de marchandises en vrac ou pulvérulentes, le capitaine et l'exploitant, doivent, chacun en ce qui le concerne, prendre toutes les mesures à même d'empêcher la propagation de ces produits ou l'émanation de poussières épaisses, ou toute forme de pollution.

Ils doivent, également, remettre les lieux à leur état initial, en procédant notamment aux opérations d'enlèvement des produits et de nettoyage du plan d'eau et des installations ayant été salis suite aux opérations de manutention, et le cas échéant, au rétablissement de profondeur des bassins sans porter atteinte à la santé, et à la sécurité, ou l'environnement, sur la base d'une expertise technique et dans des délais déterminés.

En cas de manquement, l'autorité portuaire prend, aux frais et sous l'entière responsabilité de la personne concernée, les mesures qu'elle juge nécessaires.

## Chapitre V

### *Protection de la signalisation maritime portuaire*

#### Article 40

Il est interdit à tout capitaine de navire :

- de s'amarrer sur un feu flottant, sur une balise, sur une bouée ou sur un corps flottant qui ne serait pas destiné à cet effet ;
- de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un feu flottant, d'une balise ou d'une bouée.

Cette interdiction ne s'applique pas à tout navire menacé de perte ou d'échouement, à condition que son capitaine en informe l'autorité portuaire concernée.

#### Article 41

Le capitaine de tout navire ayant coulé, déplacé, endommagé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise, même si c'est à cause d'un danger de perte ou d'échouement ou suite à un abordage ou toute autre cause, est tenu d'en informer la capitainerie du port et à l'autorité maritime, par les moyens les plus rapides et de faire la déclaration de l'incident au plus tard dans les 24 heures suivant son arrivée au premier port.

Cette déclaration est faite au Maroc auprès de la capitainerie du port et de l'autorité maritime, et dans les pays étrangers, auprès du représentant consulaire du Maroc le plus proche du port d'arrivée.

#### Article 42

Tout capitaine de navire, pilote ou autre personne ayant constaté la disparition ou la dérive des bouées ou balises, ou tout autre défaut dans le fonctionnement des feux de signalisation et de manière générale, toute autre anomalie apparente les concernant, est tenu d'en informer immédiatement la capitainerie du port ou l'autorité maritime, et ce par les moyens les plus rapides dont il dispose et prouvant la réception.

#### Article 43

Toute personne ayant détruit, endommager ou détériorer un phare, un feu flottant, une bouée, une balise, ou toute autre installation de balisage ou d'aide à la navigation, est tenue de supporter les frais de réparation des dommages causés.

En cas de manquement dans un délai déterminé, et sans préjudice des sanctions prévues par la présente loi, l'autorité portuaire prend, aux frais et sous l'entière responsabilité de la personne défaillante, les mesures qu'elle juge nécessaires.

**Chapitre VI***La sûreté portuaire***Article 44**

Sont établis des plans de sûreté portuaire pour chaque port qui fournit des services à des navires effectuant des voyages internationaux, et ce en fonction des degrés de sensibilité des zones ci-après :

- les installations portuaires ;
- les zones d'accès restreint ;
- les zones portuaires sensibles déterminées conformément à la législation et la réglementation en vigueur ;
- la zone contigüe intéressant la sûreté portuaire (ZCIS).

Des plans de sûreté portuaire peuvent être établis pour des ports autres que ceux mentionnés ci-dessus.

**Article 45**

Les plans de sûreté portuaire fixent les mesures et les dispositions applicables au port, pour chaque niveau de sûreté fixé par l'administration, en fonction du degré de gravité de tout incident de sûreté prévisible ou potentiel.

**Article 46**

L'autorité portuaire et les exploitants des installations portuaires veillent, chacun en ce qui le concerne, à l'élaboration du plan de sûreté portuaire spécifique au port et à l'installation portuaire.

Les modalités et les conditions d'élaboration et d'approbation des plans de sûreté portuaire, y compris l'accès terrestre et maritime au port, sont fixées par voie réglementaire.

**Article 47**

Dans les ports fournissant des services aux navires effectuant des voyages internationaux, l'autorité portuaire désigne, dans chaque port, un agent de sûreté portuaire et ses suppléants.

Elle désigne également, sur proposition de l'exploitant, l'agent de sûreté et ses suppléants dans chaque installation portuaire.

Les agents précités et leurs suppléants sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'appliquer les mesures et les dispositions de sûreté prévues par le plan de sûreté du port et de l'installation portuaire, en fonction des niveaux de sûreté applicables.

**Article 48**

La conformité de la sûreté des ports et des installations portuaires est déclarée par l'autorité gouvernementale chargée des ports.

**Article 49**

L'accès au port des personnes, engins roulants, des véhicules et des trains, est soumis à l'autorisation préalable de l'autorité portuaire fixant les zones du port dont l'accès est autorisé conformément au plan de sûreté portuaire, visé à l'article 46 ci-dessus.

**Chapitre VII***Protection des installations, infrastructures et superstructures portuaires***Article 50**

Nonobstant toutes les dispositions contraires, les propriétaires, les armateurs ou les affréteurs des navires sont tenus de réparer la totalité des dommages et pertes causés par leurs navires aux installations, infrastructures et superstructures du port, du fait des actes et fautes émanant du capitaine, les marins, le pilote et toutes autres personnes au service du navire et ce sur la base d'une expertise technique.

**Article 51**

Les propriétaires des véhicules, trains et engins roulants sont responsables des dommages et pertes qu'ils causent aux infrastructures et superstructures du port, et sont tenus de les réparer.

**Article 52**

Sans préjudice aux dispositions de l'article 56 du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime, susmentionné, tout capitaine d'un navire ayant causé la détérioration ou la destruction d'une infrastructure portuaire, est tenu de le signaler immédiatement à la capitainerie du port par les moyens les plus rapides possibles et prouvant la réception. Il doit également en adresser un rapport détaillé au sujet de l'incident à la capitainerie du port et, le cas échéant, à l'autorité maritime, et ce avant le départ du navire du port.

**Article 53**

Tout propriétaire ou conducteur d'un véhicule ou tout engin mobile dont le véhicule ou l'engin a causé des dommages, quel qu'en soit la nature, aux superstructures ou infrastructures ou porté atteinte à son environnement, est tenu de le signaler immédiatement à la capitainerie du port, par les moyens les plus rapides possibles. Il doit également en adresser une déclaration détaillée à la capitainerie du port et ce avant le départ du navire du port.

**Article 54**

Toute personne ayant constaté une destruction ou une détérioration d'une installation, infrastructure ou superstructure portuaire, est tenue de le signaler immédiatement à la capitainerie du port.

**Article 55**

L'autorité portuaire peut soumettre à autorisation préalable, les opérations de chargement ou déchargement de marchandises susceptibles de causer des dommages aux infrastructures ou superstructures du port.

Cet article n'est pas applicable aux opérations de déchargement des produits de la pêche maritime qui ne nécessitent pas d'équipement spécial.

## Article 56

Il est interdit de déposer des marchandises, objets ou matériel de quelque nature que ce soit, dans des emplacements autres que ceux réservés à cet effet.

En cas d'indisponibilité d'emplacements dédiés, l'autorité portuaire étudie, en accord avec le demandeur, la possibilité de placer les marchandises, objets ou équipements dans d'autres lieux.

## Article 57

Quiconque ayant causé un dommage à la surface, aux profondeurs des eaux, aux quais, aux infrastructures ou aux superstructures, supporte les frais de réparation, sans préjudice des poursuites dont elle pourrait faire l'objet.

**Chapitre VIII***Protection de l'environnement  
et préservation de l'hygiène*

## Article 58

Il est interdit de porter atteinte à l'environnement et la santé à l'intérieur du port.

Il est notamment interdit en dehors des lieux dédiés à cet effet selon le type de déchet ou de matières de :

- verser des eaux polluées ou des eaux usées dans les eaux du port et ses dépendances ou sur les terre-pleins ;
- jeter dans les eaux du port, ses dépendances ou sur les terre-pleins des matières salissantes, dangereuses ou nuisibles à la santé ou à l'environnement ;
- jeter des terreaux, des décombres, déchets, ou des matières quelconques dans les eaux du port, dans ses dépendances, sur la voirie ou sur les terre-pleins ;
- dégager des gaz, fumées denses ou odeurs nauséabondes, au-delà du seuil ou de la concentration tolérée en vertu des critères fixés par la législation et la réglementation en vigueur ;
- jeter des déchets contenant des matières radioactives ou toxiques.

L'autorité portuaire publie, par collage et par tous les moyens disponibles, la liste des lieux désignés pour la collecte des déchets solides, liquides et en vrac.

## Article 59

Il est interdit de procéder, sans autorisation préalable de la capitainerie du port :

- au chargement, déchargement ou transbordement de matières en vrac ;
- au ramonage des chaudières, au nettoyage des conduites de fumée ou de gaz.

## Article 60

Toute personne ayant causé une pollution à l'environnement portuaire est tenue d'en informer, sans délai, la capitainerie du port.

Elle doit également traiter la pollution qu'elle a causée et de remettre en état des lieux, selon les normes techniques utilisées dans des délais déterminés. A défaut, l'autorité portuaire y procède à la charge et sous l'entière responsabilité de la personne défaillante.

## Article 61

Les capitaines des navires ou leurs représentants sont tenus de déclarer à la capitainerie du port, les déchets d'exploitations et résidus des marchandises se trouvant à bord de leurs navires, notamment les huiles usées, les eaux usées ou polluées, et ce avant l'arrivée de ces navires au port.

Cette déclaration est faite conformément aux dispositions du règlement d'exploitation du port.

Toutefois, sont dispensés de cette déclaration :

1. les navires de pêche et ceux relevant de l'administration chargée de la pêche maritime ;
2. les navires de plaisance ;
3. les navires qui assurent des transports réguliers avec des escales fréquentes et régulières, à condition de prouver l'existence d'un contrat liant ces navires à des opérateurs ayant pour objet le dépôt des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison se trouvant à bord desdits navires, dans un port situé sur son itinéraire.

## Article 62

Les capitaines des navires faisant escale dans un port marocain sont tenus, avant de quitter le port, de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison, notamment les huiles usées, les eaux usées ou polluées, se trouvant à bord de leurs navires dans les installations de réception réservées à cet effet ou les livrer aux opérateurs portuaires autorisés.

La capitainerie du port peut interdire au navire de quitter le port, jusqu'à ce que ce dépôt soit effectué. Elle peut, le cas échéant, effectuer le contrôle nécessaire à bord dudit navire et ce, en présence de l'autorité maritime concernée.

## Article 63

Peuvent être dispensés de l'obligation de dépôt et de livraison prévus à l'article 62 ci-dessus, les navires qui apportent la preuve qu'ils disposent d'une capacité de stockage spécialisée et suffisante pour stocker tous les résidus de cargaison et les déchets d'exploitation qui auraient été accumulés ou qui sont susceptibles de s'accumuler pendant le trajet prévu jusqu'à l'arrivée au port de dépôt.

## Article 64

Il est interdit d'évacuer, en dehors des emplacements, des stations de réception, ou des citernes mobiles appartenant aux opérateurs autorisés, réservés à cet effet, des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, tel que les huiles usées, eaux de lavage des citernes des hydrocarbures, ainsi que les eaux usées ou polluées, les résidus de cales et tous déchets liquides ou solides.

## Article 65

Compte tenu des conventions internationales ratifiées par le Royaume du Maroc, il est interdit d'évacuer dans le port les eaux de ballast et leurs résidus, sans autorisation écrite émanant de la capitainerie du port.

La capitainerie du port peut demander, à tout moment, au capitaine du navire de lui remettre les documents attestant que les eaux de ballast du navire ne présentent aucune menace pour l'environnement portuaire.

Elle peut également interdire ou suspendre les opérations d'évacuation des eaux de ballast si ces opérations sont susceptibles de transporter des organismes ou des espèces aquatiques nuisibles ou pathogènes, ou de porter atteinte à la qualité des eaux et aux installations du port, au navire concerné ou aux autres navires se trouvant dans le port.

L'évacuation des résidus des eaux de ballast ne peut en aucun cas être faite que dans les installations réservées à cet effet.

## Article 66

Les marchandises décomposées, en cours de décomposition, ou nauséabondes ne peuvent être laissées sur les quais ou sur les terre-pleins avant ou après le chargement ou le déchargement, l'embarquement ou le débarquement, sous peine de les soumettre aux dispositions législatives et réglementaires applicables aux marchandises abandonnées.

## Article 67

Toute personne ayant constaté un incident ayant causé ou susceptible de causer une pollution à l'intérieur du port, est tenu d'en aviser immédiatement la capitainerie du port par tous les moyens possibles.

## Article 68

Pour faire face à toute sorte de pollution dans le port, l'autorité portuaire établit, pour chaque port, un plan d'urgence dit « Plan d'urgence portuaire de lutte contre la pollution (PUP) », et ce, en coordination avec tous les services concernés dans ce domaine. Ce plan doit être compatible avec le plan d'urgence national de lutte contre la pollution maritime.

Chaque exploitant établit dans sa zone d'intervention un plan d'urgence appelé « Plan d'organisation interne de lutte contre la pollution (POI) ». Ce plan doit être compatible avec le plan d'urgence portuaire de lutte contre la pollution et approuvé par l'autorité portuaire après consultation des services concernés en la matière.

## Article 69

Il est institué dans chaque port un comité de protection de l'environnement et de préservation de la santé, chargé de définir la stratégie de protection de l'environnement et de préservation de la santé dans le port concerné. Les attributions et la composition de ce comité seront déterminées par voie réglementaire.

## Article 70

Il est interdit, dans chaque port, de vendre en détail de tout matériel ou marchandise dans des lieux non-réservés à cet effet.

Il est également interdit toutes opérations de vente ou de manutention de produits de la pêche maritime à l'intérieur des ports dans des lieux autres que ceux dédiés à cet effet.

**Chapitre IX***La sécurité dans les ports*

## Article 71

Il est interdit d'effectuer toute opération de ballastage ou déballastage d'un navire sans autorisation de l'autorité portuaire.

## Article 72

Il est interdit dans le port, d'allumer du feu et des flammes à bord des navires, sauf autorisation de la capitainerie du port et sous réserve de prendre toutes les mesures de sécurité prévues par le règlement d'exploitation du port.

## Article 73

La pratique de la natation et du sport nautique est interdite dans le port. Toutefois, l'autorité portuaire peut, à titre exceptionnelle, accorder l'autorisation de cette pratique à l'occasion des manifestations sportives, culturelles ou explorations scientifiques.

## Article 74

La circulation et le stationnement des véhicules, trains, engins, matériels et outillages de chargement, de déchargement et de manutention des marchandises dans le port, sont soumis aux conditions et règles de sécurité fixées par le règlement d'exploitation du port, sans préjudice de la législation et de la réglementation relatives aux marchandises dangereuses et aux marchandises spéciales.

En cas de stationnement interdit de véhicules, trains, engins, matériels et outillages précités, l'autorité portuaire peut les faire déplacer à d'autres emplacements, et ce aux frais et sous la responsabilité de leurs propriétaires ou exploitants.



## Article 75

Lorsque la sécurité du port l'exige, le commandant du port ou la personne en tenant lieu, peut émettre un ordre écrit et motivé par les moyens les plus rapides dont il dispose tout en précisant le délai au capitaine du navire de changer de poste d'accostage ou le cas échéant de sortir son navire en rade, en prenant toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité du navire et la sécurité de la navigation et de l'environnement marin, y compris son accostage et sa signalisation à l'emplacement où il se trouve, et ce aux frais et sous l'entière responsabilité de l'armateur du navire.

Si le capitaine du navire n'obtempère pas aux ordres du commandant du port ou de la personne en tenant lieu ou s'il se trouve dans l'incapacité de les exécuter, ce dernier peut prendre toutes les mesures qu'il juge nécessaires pour le faire, en prenant toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité du navire et la sécurité de la navigation et de l'environnement marin, y compris son accostage et sa signalisation à l'emplacement où il se trouve, et ce aux frais et sous la responsabilité de l'armateur.

## Article 76

Toute entreprise exerçant une activité dans le port dans le cadre d'une convention de concession doit réaliser une étude sur les risques.

L'autorité portuaire peut imposer à toute entreprise exerçant une activité dans le port dans le cadre d'une autorisation d'exploitation, de réaliser une étude sur les risques en fonction de la nature de chaque activité.

## Article 77

L'autorité portuaire établit, pour chaque port, un plan de lutte contre l'incendie dit « Plan d'urgence de lutte contre l'incendie dans le port » et ce, après consultation de tous les services concernés.

Chaque exploitant établit, dans sa zone d'intervention, un plan d'urgence dit « Plan d'organisation interne de lutte contre l'incendie (POI) ». Ce plan doit être compatible avec le plan d'urgence de lutte contre l'incendie dans le port et approuvé par l'autorité portuaire.

## Article 78

Toute personne ayant constaté un incendie ou un début d'incendie dans une zone du port ou à bord d'un navire, est tenue d'en aviser immédiatement, par tous les moyens possibles, la capitainerie du port, les services de la protection civile ou l'exploitant.

## Article 79

En cas d'un incendie dans un navire dans le port, l'autorité portuaire prend, après consultation des services de la protection civile, toutes les mesures qu'elle juge nécessaires pour la sécurité du port, des installations et des équipements et celle des autres navires s'y trouvant, et ce aux frais et sous l'entière responsabilité de l'armateur du navire.

## Article 80

L'autorité portuaire est chargée de la coordination et l'organisation des opérations de lutte contre les sinistres survenus ou susceptibles de survenir dans le port, qu'ils soient d'origine terrestre ou maritime. En cas de danger imminent, elle est habilitée, à se faire assister par les administrations publiques, les exploitants, les armateurs, les entités et sociétés exerçant dans le port et utiliser leurs ressources humaines, moyens matériels et navires.

## Article 81

Chaque port, tout exploitant et tout navire se trouvant dans le port, doivent disposer de moyens de lutte contre les sinistres, en état de fonctionnement à tout moment conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.

## Article 82

Les agents chargés de la police portuaire peuvent apprécier les mesures à prendre pour éviter, limiter l'extension des sinistres y compris le déplacement du navire sinistré ou des navires y avoisinants, ou l'éloignement des marchandises.

Aucune mesure susceptible d'entraîner le sabordage, l'échouement, la déstabilisation du navire et, de manière générale, toute action susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité des ouvrages et des équipements du port, ne peut être prise sans l'ordre ou l'accord des agents chargés de la police portuaire.

La responsabilité de l'autorité portuaire ou des agents chargés de la police portuaire ne peut en aucun cas être engagée du fait des mesures précitées sauf en cas d'erreur attribuée auxdits services.

## Article 83

Tout exploitant est tenu d'appliquer et de respecter les mesures dont l'objectif est d'éviter ou faire face à tout incident susceptible de compromettre la sécurité du port. Il est également tenu d'en aviser l'autorité portuaire qui peut, le cas échéant, déclencher le plan d'urgence du port (PUP).

## Article 84

L'autorité portuaire, peut, pour des raisons de sécurité donner des consignes pour interdire toute entrée et /ou sortie du port.

**Chapitre X***Construction, entretien, réparation carénage et démolition des navires dans les ports*

## Article 85

La construction, l'entretien, la réparation, le carénage et la démolition des navires, sont interdits en dehors des emplacements réservés à cet effet dans le port.

Toutefois, l'autorité portuaire peut, autoriser à titre exceptionnel, l'entretien, la réparation ou le carénage des navires en dehors des emplacements réservés à cet effet, sous réserve de la législation en vigueur. Cette autorisation fixe les conditions à respecter pour entreprendre ces travaux.

Les opérations précitées sont exécutées conformément aux conditions prévues par le règlement d'exploitation du port et sous la responsabilité de l'armateur, ou le cas échéant, du propriétaire du navire et ce, sous réserve des dispositions de l'article 69 du dahir du 28 joumada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime.

En cas de danger imminent, pour les navires de pêche maritime et lorsque la durée de la réparation urgente ne dépasse pas 24 heures, l'autorisation prévue par l'alinéa 2 du présent article est remplacée par une déclaration établie par l'armateur ou le propriétaire du navire conformément aux modalités et formalités fixées par le règlement d'exploitation du port.

## Article 86

Il ne peut être procédé aux essais et au fonctionnement des hélices des navires accostés au port qu'en vertu d'une autorisation de la capitainerie du port fixant les conditions d'exécution de ces essais.

Pour les navires de pêche battant pavillon marocain, cette autorisation est remplacée par la notification de la capitainerie du port.

**Chapitre XI***Echouement et naufrage des navires dans les ports*

## Article 87

Lorsqu'un navire viendrait à s'échouer ou à couler dans le port, la capitainerie du port adresse au capitaine ou à l'armateur du navire un ordre, écrit ou par tout moyen avec accusé de réception, de l'enlever ou de le déplacer à un endroit où il ne constitue plus un danger pour le port et ses usagers. En cas de manquement, l'autorité portuaire y procède aux frais et sous l'entière responsabilité dudit capitaine ou armateur et ce, après avoir avisé les administrations concernées.

**Chapitre XII***Les navires désarmés et les navires abandonnés dans les ports*

## Article 88

Est considéré comme désarmé, tout navire apte à la navigation maritime mais en arrêt d'exploitation.

Sous réserve des attributions dévolues à l'autorité maritime, aucun navire ne peut être désarmé dans le port sans l'accord préalable écrit de l'autorité portuaire tenant en compte des impératifs de sécurité des installations et de l'exploitation portuaires, et sous peine d'être considéré comme navire abandonné.

Le navire désarmé autorisé à rester au port doit disposer des certificats de sécurité dont la durée de validité ne peut être inférieure à six mois à compter de la date de l'accord précité.

Les navires de pêche maritime peuvent être désarmés dans le port pendant les périodes de repos biologique fixées par l'administration, à condition du respect des exigences de sécurité liées à l'équipage ou au service de garde et à la validité des certificats de sécurité.

On entend par désarmement d'un navire de pêche maritime, l'enlèvement de l'équipements et du matériel de pêche et le dépôt du registre de l'équipage auprès de l'autorité maritime.

## Article 89

Lorsque l'occupation du poste à quai par le navire désarmé a des conséquences sur l'exploitation normale du port, ou compromet la sûreté, la sécurité ou l'environnement du port, la capitainerie du port peut ordonner au capitaine, l'armateur ou l'agent maritime d'en changer le poste d'accostage ou de le sortir en rade et ceux aux frais de l'armateur et sous son entière responsabilité. Si le capitaine, l'armateur ou l'agent maritime du navire n'obtempère pas aux ordres précités de la capitainerie du port, ou s'il est dans l'incapacité de les exécuter, l'autorité portuaire peut prendre toutes les mesures nécessaires pour changer le poste d'accostage du navire vers un autre poste à l'intérieur du port comme prévu dans les articles premier et 2 de la loi n° 15-02 précitée, et ce aux frais et sous l'entière responsabilité de l'armateur.

Si l'occupation d'un poste à quai par un navire de pêche maritime désarmé battant pavillon marocain, impacte ou affecte la sûreté, la sécurité ou l'environnement du port, la capitainerie du port peut ordonner au capitaine, l'armateur ou l'agent maritime du navire, de changer son emplacement vers un autre lieu à l'intérieur du port, et ce conformément aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 15 de la présente loi.

Si l'occupation d'un poste à quai par un navire de pêche maritime désarmé battant pavillon marocain affecte l'exploitation normale du port, la capitainerie du port ordonne au capitaine, l'armateur ou son agent maritime du navire, de changer son emplacement vers un autre endroit à l'intérieur du port, aux frais et sous la responsabilité de l'armateur, et ce via une décision écrite et motivée précisant le nouveau lieu et la durée de son séjour.

Si le capitaine ou l'armateur du navire de pêche maritime concerné ne se conforme pas à l'ordre de la capitainerie du port de changer son emplacement, ou s'il n'est pas en mesure de l'exécuter, l'autorité portuaire peut exécuter l'ordre précité, aux frais et sous la responsabilité de l'armateur.

Cependant, la responsabilité de l'autorité portuaire demeure engagée dans le cas où elle commet une erreur qui a mis en péril la sécurité du navire, la sécurité de l'environnement et la navigation maritime lors de l'opération de changement de l'emplacement de ce navire vers un autre endroit.

## Article 90

Sous réserve des dispositions du dernier alinéa de l'article 88 ci-dessus, aucun navire ne peut rester au port en état de désarmement au-delà de la période fixée par l'autorité portuaire, sans que cette période dépasse, en tout état de cause :

- six (6) mois pour les navires de commerce, de service et de passagers ;
- vingt-quatre (24) mois pour les navires de pêche maritime.

## Article 91

Est considéré comme abandonné, tout navire en état de flottabilité et ne disposant pas d'un équipage ou d'un service de garde, abstraction faite de sa navigabilité.

Est réputé également abandonné, tout navire désarmé pendant une période dépassant les délais fixés à l'article 90 ci-dessus, ainsi que les navires radiés du registre matricule du port d'attache conformément à la législation et la réglementation en vigueur.

Les administrations chargées de l'enregistrement des navires sont tenues d'informer, par écrit, l'autorité portuaire de toute radiation concernant tout navire.

## Article 92

Lorsque la capitainerie du port constate l'état d'abandon d'un navire, elle adresse une mise en demeure de mettre fin à l'état d'abandon dans un délai ne dépassant pas trois (3) mois.

La mise en demeure est notifiée par les voies de notification prévues au code de procédure civile, sous réserve de ce qui suit :

- lorsque le navire est de nationalité marocaine, la mise en demeure est notifiée au propriétaire, ou au capitaine ou à l'agent maritime du navire ;
- lorsque le navire est de nationalité étrangère et que son propriétaire a un domicile connu, soit au Maroc, soit à l'étranger, la mise en demeure est notifiée au capitaine du navire, s'il y en a, à son propriétaire et au consul de l'Etat de nationalité du navire ;
- lorsque le navire est de nationalité étrangère et que son propriétaire n'est pas connu ou n'a pas de domicile connu, la mise en demeure est notifiée au consul de l'Etat de nationalité du navire et fait l'objet de publicité par voie d'affichage dans les locaux de la capitainerie du port où se trouve le navire et dans les locaux de l'autorité maritime audit port, et par voie de publication dans trois (3) journaux à diffusion nationale dont l'un en langue arabe.

Une copie de cette mise en demeure est adressée au procureur du Roi et à l'autorité maritime où se trouve ce navire.

## Article 93

Si aucune suite n'est donnée à la mise en demeure prévue à l'article 92 ci-dessus, l'autorité portuaire peut intenter une action en référé en vue de la vente judiciaire du navire abandonné.

## Article 94

Le juge des référés ordonne la vente du navire abandonné après avoir eu la preuve de l'état d'abandon, et ce après expertise pour avoir une estimation du prix dudit navire

En cas de rejet de la demande en vente, l'autorité portuaire peut interjeter appel de l'ordonnance dans le délai de quinze (15) jours à compter de la date de notification.

Lorsque la vente du navire abandonné est ordonnée, l'ordonnance fixe le prix d'ouverture, et son prononcé est inséré par les soins du greffe du tribunal au « Bulletin officiel » (édition des annonces légales, judiciaires et administratives) et affiché pendant un mois au tableau du tribunal, réservé aux annonces judiciaires et au siège de l'autorité maritime.

La vente aux enchères a lieu à la date et au lieu mentionnés dans l'avis de vente judiciaire qui est affiché à la capitainerie du port où se trouve le navire abandonné et au siège de l'autorité maritime au même port, ainsi qu'au tableau des annonces judiciaires du tribunal du port d'accostage du navire abandonné, et inséré dans un journal quotidien national.

## Article 95

Est déclaré adjudicataire, le plus offrant qui doit s'acquitter du prix dans les trois (3) jours. A défaut, il est procédé à une nouvelle adjudication, auquel cas, l'adjudicataire défaillant est tenu de payer la différence entre le prix qu'il avait consenti et celui atteint par la remise en vente, sans pouvoir réclamer l'excédent s'il y en a un.

Si aucune offre n'est faite, le juge ordonne une nouvelle adjudication après abaissement du prix d'ouverture de l'adjudication précédente, et ce dans un délai maximum de deux (2) mois à compter de la première adjudication.

La nouvelle adjudication fait l'objet des mêmes mesures de publicité que l'adjudication qui l'a précédé.

Les formalités de la nouvelle adjudication consistent en une publicité pendant une durée de deux (2) mois dans les mêmes conditions prévues au troisième alinéa de l'article 94 ci-dessus, et portant l'indication de la date de la nouvelle adjudication et du prix obtenu lors de la première adjudication, ainsi que la mise à prix minoré en cas d'absence de toute offre.

Si, au titre de la deuxième adjudication, aucune offre n'a été faite ou en cas d'insuffisance de l'offre, les formalités prévues au deuxième alinéa du présent article s'appliquent pour toute nouvelle adjudication, avec réduction de moitié des délais y prévus, et ce jusqu'à la vente du navire abandonné.

Le produit de la vente est consigné à la caisse du tribunal. Il est réparti, au prorata, entre les créanciers du navire, s'il y en a, et le reliquat est mis à la disposition des ayants-droits.

## Article 96

Si une cargaison se trouve à bord du navire dont la vente judiciaire est ordonnée, et que ladite cargaison n'a pas été revendiquée, celle-ci est déchargée par l'exploitant portuaire désigné par l'autorité portuaire et remise à l'administration des douanes pour qu'elle procède à sa vente aux enchères conformément à la législation en vigueur.

**Chapitre XIII***Les navires saisis dans les ports*

## Article 97

Nonobstant toute disposition contraire, un officier du port ou agent chargé de la police du port ne peut être désigné séquestre du navire objet d'une ordonnance de saisie conservatoire.

La responsabilité de la capitainerie du port ne saurait être engagée du fait de l'autorisation donnée au navire saisi de quitter le port tant que la saisie ne lui a pas été notifiée avant que ledit navire ait largué ses amarres pour appareillage.

## Article 98

L'autorité portuaire désigne, seule, l'emplacement où le navire objet de la saisie conservatoire doit être mis.

## Article 99

Lorsque les nécessités de l'exploitation portuaire l'exigent, l'autorité portuaire peut ordonner au capitaine du navire saisi ou à l'armateur de le déplacer dans un autre poste ou de le sortir en rade, et ce, aux frais et sous l'entière responsabilité de son armateur.

En cas de manquement de sa part, l'autorité portuaire prend toutes les mesures qu'elle juge nécessaires pour y procéder, aux frais et sous l'entière responsabilité de son armateur.

En ce qui concerne les navires de pêche maritime battant pavillon marocain, si le capitaine du navire, son armateur ou son agent maritime ne se conforme pas aux ordres de la capitainerie du port susmentionnés, ou s'il n'est pas en mesure de l'exécuter, l'autorité portuaire peut prendre toutes les mesures nécessaires pour changer le lieu d'accostage du navire ou le sortir en rade aux frais et sous la responsabilité de l'armateur.

Cependant, la responsabilité de l'autorité portuaire demeure engagée dans le cas où elle commet une erreur qui a mis en péril la sécurité du navire et la sécurité de l'environnement et de la navigation maritime lors de l'opération de déplacement du navire vers un autre lieu sûr.

## Article 100

Sans préjudice des dispositions de l'article 91 de la présente loi, le juge des référés peut, sur demande de l'autorité portuaire, ordonner la vente aux enchères du navire saisi et de mettre le produit de la vente à la disposition des ayants droits à la caisse du tribunal, si ledit navire :

- constitue un danger réel sur la sécurité, la sûreté et l'environnement des installations portuaires ou des autres navires se trouvant dans le port ;
- entrave l'exploitation normale des installations portuaires.

La vente est effectuée conformément aux formalités mentionnées aux articles 94 et 95 de la présente loi.

## Article 101

Lorsque la saisie ne porte pas sur la cargaison du navire, celle-ci peut être déchargée et récupérée par son propriétaire conformément à la législation en vigueur.

**Chapitre XIV***Les infractions, les procédures et les sanctions*

## Article 102

Sont chargés de la recherche et du constat des infractions aux dispositions de la présente loi et aux textes pris pour son application, outre les officiers de la police judiciaire, les commandants des ports, les officiers des ports, les agents de la capitainerie et toute personne agréée par l'autorité portuaire conformément à la loi n° 15-02 précitée, tous désignés, ci-après par « agents verbalisateurs ».

Dans l'exercice de leurs missions, les agents verbalisateurs peuvent directement requérir la force publique.

## Article 103

Le procès-verbal de constat des infractions aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application doit contenir notamment les éléments suivants :

- le nom et la qualité de l'agent verbalisateur ;
- le nom et la qualité du contrevenant ;
- la nature de l'infraction et le lieu où elle a été commise ;
- la date et l'heure de l'infraction ;
- l'identité du navire concerné par l'infraction ;

- la date et l’heure d’établissement du procès-verbal ;
- en cas de saisie de véhicules, engins ou outillage ayant servi à commettre l’infraction ou de saisie d’objets provenant de l’infraction, la mention de leur nature, la date et le lieu où la saisie a eu lieu.

Le procès-verbal doit comporter la signature de l’agent verbalisateur et celle du contrevenant. En cas de refus par ce dernier de signer, mention en est faite dans le procès-verbal.

Copie du procès-verbal est remise au contrevenant.

#### Article 104

Le procès-verbal de constat de l’infraction est transmis au ministère public compétent dans un délai de dix (10) jours ouvrables à compter de la date de son établissement.

#### Article 105

Les procès-verbaux de constat des infractions font foi jusqu’à preuve du contraire.

#### Article 106

En cas d’infraction aux dispositions des articles 12, 13, 14, 18, 19 et 24 de la présente loi, l’armateur est puni d’une amende administrative fixée comme suit :

- 1.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute ne dépasse pas 500 tonneaux de jauge brute ;
- 5.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 501 et 1000 tonneaux de jauge brute ;
- 25.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 1001 et 5000 tonneaux de jauge brute ;
- 50.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 5001 et 10.000 tonneaux de jauge brute ;
- 90.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 10.001 et 50.000 tonneaux de jauge brute ;
- 100.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute dépasse 50.000 tonneaux de jauge brute.

Toute fraction de tonneaux de jauge brute est considérée comme un tonneau de jauge brute.

#### Article 107

Toute infraction aux dispositions des articles 25, 26 et 27 de la présente loi est punie d’une amende administrative de 1.000 dirhams, sans préjudice du droit de l’autorité portuaire de sommer le navire concerné de quitter le port.

#### Article 108

Toute infraction aux dispositions de l’article 35 de la présente loi est punie d’une amende administrative de 5.000 dirhams.

#### Article 109

Toute infraction aux dispositions des articles 34 et du premier alinéa de l’article 37 de la présente loi est punie d’une amende administrative de 5.000 dirhams.

#### Article 110

Toute infraction aux dispositions du premier alinéa des articles 38 et 39 de la présente loi est punie d’une amende administrative de 50.000 dirhams.

#### Article 111

Est puni d’une amende administrative de 20.000 dirhams, tout capitaine de navire qui commet une infraction aux dispositions de l’article 40 de la présente loi.

En cas de récidive, le contrevenant est puni d’une amende de 30.000 à 50.000 dirhams, ou de l’emprisonnement d’un mois à trois mois, ou des deux peines à la fois.

Est considéré en état de récidive, tout contrevenant qui commet la même infraction dans le délai d’un an à compter de la date où l’amende prévue au premier alinéa ci-dessus lui a été infligée.

#### Article 112

Est puni d’une amende administrative de 5.000 dirhams, tout capitaine d’un navire qui n’a pas informé la capitainerie du port prévu à l’article 41.

#### Article 113

Est puni d’une amende administrative de 5.000 dirhams, tout capitaine d’un navire qui ne dépose pas la déclaration prévue à l’article 41 de la présente loi.

#### Article 114

Tout contrevenant aux dispositions de l’article 49 de la présente loi, est puni d’une amende de 2.000 à 10.000 dirhams.

En cas de récidive, le contrevenant est condamné à une peine d’emprisonnement d’un mois à trois mois.

#### Article 115

Est puni d’une amende administrative de 5.000 dirhams, tout capitaine de navire qui n’aurait pas avisé l’autorité portuaire dans les formes et conditions prévues à l’article 52 de la présente loi.

#### Article 116

Est puni d’une amende administrative de 5.000 dirhams, tout propriétaire ou conducteur d’un véhicule ou tout engin mobile qui n’aurait pas avisé l’autorité portuaire dans les formes prévues à l’article 53 de la présente loi.

## Article 117

Toute infraction aux dispositions du premier alinéa de l'article 56 de la présente loi est punie d'une amende administrative de 2.000 dirhams.

## Article 118

Est puni d'une amende administrative de 2.000 dirhams, quiconque jette des terreaux, décombres, déchets ou matières quelconques dans les eaux du port, dans ses dépendances, sur la voirie ou sur les terre-pleins.

## Article 119

Est puni d'une amende administrative de 50.000 dirhams, quiconque déverse des eaux polluées ou usées dans les eaux du port, dans ses dépendances, ou sur les terre-pleins.

## Article 120

Est puni d'une amende administrative de 200.000 dirhams, quiconque rejette dans les eaux du port, ses dépendances ou sur les terre-pleins, des matières salissantes, dangereuses, ou nuisibles à la santé ou à l'environnement.

## Article 121

Est puni d'une amende administrative de 30.000 dirhams, tout propriétaire dont le véhicule, le navire ou l'installation industrielle a été à l'origine de l'émission de gaz, de fumée dense ou d'odeurs nauséabondes, au-delà du seuil ou de la concentration tolérée en vertu des critères fixés par la législation et la réglementation en vigueur.

## Article 122

Est punie d'une amende administrative de 2.000 dirhams, toute personne qui procède, sans autorisation de l'autorité portuaire, au chargement, au déchargement ou au transbordement de matières pulvérulentes, ou au ramonage des chaudières, des conduits de fumée ou de gaz.

## Article 123

Est puni d'une amende administrative de 10.000 dirhams, quiconque omet de faire la déclaration prévue au premier alinéa de l'article 61 de la présente loi.

## Article 124

Toute infraction aux dispositions de l'article 62 de la présente loi est punie d'une amende administrative de vingt dirhams par tonneau de jauge brute dans la limite de 200.000 dirhams au maximum.

## Article 125

Tout capitaine de navire ayant déversé des matières d'hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures, des eaux usées ou polluées, en violation des dispositions de l'article 64 de la présente loi, est puni de l'emprisonnement d'un mois à trois mois et d'une amende de vingt dirhams par tonneau de jauge brute sans que l'amende soit inférieure à 10.000 dirhams et sans qu'elle excède 1.000.000 dirhams, ou par l'une de ces deux peines.

## Article 126

Tout armateur dont le navire a déversé des résidus des cales et tous déchets liquides ou solides, en violation des dispositions de l'article 64 de la présente loi, est puni d'une amende administrative de dix dirhams par tonneau de jauge brute sans que l'amende soit inférieure à 6.000 dirhams et sans qu'elle excède 200.000 dirhams.

## Article 127

Tout capitaine de navire ayant évacué les eaux de ballast et leurs résidus dans le port, en violation des dispositions de l'article 65 de la présente loi, est puni d'une amende administrative de dix dirhams par tonneau de jauge brute sans que l'amende soit inférieure à 20.000 dirhams et sans qu'elle excède 400.000 dirhams.

## Article 128

Sans préjudice de sanctions plus graves, est punie d'une amende de 1.000 à 50.000 dirhams, toute personne ayant allumé du feu et des flammes nues dans le port ou à bord des navires, en violation des dispositions prévues à l'article 72 ci-dessus.

## Article 129

Toute infraction aux dispositions de l'article 74 de la présente loi est punie d'une amende administrative de 500 dirhams lorsque le contrevenant est une personne physique, et de 10.000 dirhams lorsque le contrevenant est une personne morale.

## Article 130

Toute infraction aux dispositions de l'article 73 de la présente loi est punie d'une amende administrative de 1.000 dirhams lorsque le contrevenant est une personne physique, et d'une amende de 5.000 dirhams si le contrevenant est une personne morale.

## Article 131

Le refus d'obtempérer aux ordres émis par le commandant du port ou par la personne en tenant lieu ou ceux émis par l'autorité portuaire, visés aux articles 75, 89 et 99 de la présente loi, est puni d'une amende administrative fixée comme suit :

- 1.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute ne dépasse pas 100 tonneaux de jauge brute ;
- 2.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 101 et 500 tonneaux de jauge brute ;
- 5.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 501 et 1.000 tonneaux de jauge brute ;

- 25.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 1.001 et 5.000 tonnes de jauge brute ;
- 50.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 5.001 et 10.000 tonnes de jauge brute ;
- 90.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute varie entre 10.001 et 50.000 tonnes de jauge brute ;
- 100.000 dirhams pour les navires dont la jauge brute est supérieure à 50.000 tonnes de jauge brute.

Toute fraction de tonnes de jauge brute est considérée comme un tonneau de jauge brute.

L'amende est portée au double pour chaque jour de retard.

#### Article 132

Quiconque collecte les moules dans les ports est puni d'une amende administrative de 500 dirhams.

Quiconque pratique la pêche à la canne dans les ports est puni d'une amende administrative de 1000 dirhams.

Quiconque pratique la pêche au filet dans les ports est puni d'une amende administrative de 5.000 dirhams.

Les agents verbalisateurs peuvent saisir les matières et outils utilisés dans la commission de l'infraction.

#### Article 133

Est punie d'une amende administrative de 100.000 dirhams, toute personne qui procède à la construction, à l'entretien, à la réparation, au carénage, ou au démantèlement des navires dans les ports, en violation des dispositions de l'article 85 de la présente loi.

#### Article 134

Est punie d'une amende administrative de 20.000 dirhams, toute personne qui procède aux essais de fonctionnement des hélices des navires accostés au port, en violation des dispositions prévues à l'article 86 ci-dessus.

#### Article 135

Les amendes administratives prévues par la présente loi sont payées au profit de l'autorité portuaire, sur la base des ordres de paiement qu'elle émet à cet effet.

Le paiement doit intervenir dans un délai ne dépassant pas trente (30) jours de la date de l'émission de l'ordre de paiement.

En cas de refus par le contrevenant de payer l'amende, il est procédé au recouvrement conformément à la procédure de recouvrement des créances publiques en vigueur.

#### Article 136

En cas de constatation de plusieurs infractions commises par la même personne, les amendes prévues pour chaque infraction sont cumulatives.

#### Article 137

Lorsqu'un ordre de paiement d'une amende ou des frais de travaux effectués par l'autorité portuaire aux frais du contrevenant défaillant, l'autorité portuaire peut interdire le navire concerné de quitter le port jusqu'au paiement de l'amende ou des frais précités, ou la constitution d'une caution garantissant ce paiement.

### Chapitre XV

#### Dispositions finales

#### Article 138

La présente loi entre en vigueur trois (3) mois après la date de sa publication au *Bulletin officiel*.

A compter de la date précitée, sont abrogées toutes les dispositions contraires, notamment le dahir n° 1-59-043 du 12 kaada 1380 (28 avril 1961) relatif à la police des ports maritimes de commerce et les textes pris pour son application.

Les références dans les textes législatifs et réglementaires en vigueur au dahir n° 1-59-043 précité, sont remplacées par les références correspondantes de la présente loi.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du « Bulletin officiel » n° 6995 du 3 kaada 1442 (14 juin 2021).

### **Décret n° 2-21-484 du 23 hija 1442 (3 août 2021) fixant la composition et les modalités de fonctionnement de la Commission nationale chargée de l'application des sanctions prévues par les résolutions du Conseil de Sécurité des Nations-Unies relatives au terrorisme, à la prolifération des armes et à leur financement.**

LE CHEF DU GOUVERNEMENT,

Vu la loi n° 43-05 relative à la lutte contre le blanchiment de capitaux, promulguée par le dahir n° 1-07-79 du 28 rabii I 1428 (17 avril 2007) telle que modifiée et complétée par la loi n° 12-18, notamment son article 32 ;

Et après délibération en Conseil du gouvernement, réuni le 16 hija 1442 (27 juillet 2021),

DÉCRÈTE :

#### Chapitre premier

#### Dispositions générales

ARTICLE PREMIER. – En application des dispositions de l'article 32 de la loi susvisée n° 43-05 telle que modifiée et complétée, le présent décret fixe la composition et les modalités de fonctionnement de la Commission nationale chargée de l'application des sanctions prévues par les résolutions du Conseil de Sécurité des Nations-Unies relatives au terrorisme, à la prolifération des armes et à leur financement, dénommée ci-après la « Commission ».