



## NOTE DE PRESENTATION

### DU PROJET DE LOI N°67-14 SUR LA POLICE PORTUAIRE

Parmi les objectifs escomptés de la réforme portuaire, figure celui relatif à la mise en place d'un arsenal de textes législatifs et réglementaires à même de répondre au développement croissant des ports et aux contraintes liées à leur gestion.

Dans ce contexte, la caducité, voire même la faiblesse normative de certains textes impose leur revue en vue de les réadapter à la réalité actuelle.

A la tête de ces textes figure le dahir du 28 Avril 1961 relatif à la police des ports maritimes.

Ce texte devait en principe asseoir, à côté de la loi 15-02, l'autorité portuaire.

#### **I- QUELLES SONT LES RAISONS QUI PRESIDENT A SA REFORTE ?**

Agé de plus de cinquante-deux ans, le dahir du 28 avril 1961 pêche par des lacunes et une faiblesse normative qu'on peut résumer comme suit :

- Le texte ne traite pas tous les aspects liés à la police portuaire tant du point de vue gestion efficiente des ports que du point de vue sûreté, sécurité et environnement.  
A titre d'exemple, l'épineux problème des bâtiments saisis, abandonnés, et épaves n'y est pas ou peu abordé.
- Les pénalités qui y figurent sont dénuées de tout caractère coercitif eu égard à leur modicité.
- Le dahir du 28 Avril 1961, prévoit, par référence à l'article 124 du DCCM, une limitation de responsabilité de l'armateur en cas de dommages causés aux infrastructures et installations portuaires.

#### **II- LES APPORTS DE L'ACTUEL PROJET DE LOI**

Le présent projet de loi qui concerne l'ensemble des ports du Royaume, vise essentiellement à doter ces ports d'un cadre législatif adéquat permettant d'en assurer la gestion et l'exploitation dans les meilleures conditions de sûreté, de sécurité, de protection de l'environnement, de qualité et de performance.

Le texte de ce projet de loi est structuré en 17 chapitres qui traitent tous les aspects liés à la police portuaire à l'intérieur des enceintes portuaires.

Dans ce cadre, le premier chapitre de la présente loi a été dédié aux définitions et au champ d'application de la loi.

La police portuaire objet du deuxième chapitre traite notamment des attributions des agents en charge de la police portuaire, leur hiérarchisation et les pouvoirs qui leurs ont été délégués. Le but

étant une définition sans ambages du statut juridique et administratif des agents de la police portuaire, afin de leur permettre d'exercer leurs fonctions d'autorité dans les meilleures conditions de célérité, d'efficacité et de coordination.

La police du plan d'eau fait l'objet des dispositions du chapitre 3 qui comprend notamment l'organisation des entrées, du stationnement, des sorties et des mouvements des bâtiments, bateaux ou engins flottants. Dans un souci d'amélioration de l'accueil et du séjour du bâtiment au port, il a été introduit dans ce chapitre le principe de la déclaration électronique sur la plate-forme d'échange des données informatisées du port par les agents consignataires des bâtiments escalant au port.

Ensuite, une place particulière a été réservée aux marchandises dangereuses (Chapitre 4) en mettant l'accent sur les modalités et les conditions de déclaration, de manutention, de stockage et du transit de ces marchandises et ce afin d'en atténuer les risques et de préserver la sécurité et l'environnement dans l'enceinte portuaire.

Les dispositions du chapitre 5 relatif à la police de signalisation maritime, visent la protection de l'outil d'aide à la navigation portuaire.

Le chapitre 6 aborde l'aspect de la sûreté portuaire, et ce en transposant certaines dispositions du chapitre XI-2 de la convention SOLAS, qui instaure le Code International relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires, communément connu sous le vocable Code ISPS.

Le chapitre 7 a pour objet de fixer les dispositions visant la protection des ouvrages des infrastructures et des superstructures portuaires contre toutes avaries ou dommages causés par les bâtiments, les exploitants et tout usager du port, et ce pour permettre leurs exploitations dans les meilleures conditions de sécurité et d'efficacité.

Un chapitre entier (Chapitre 8) a été réservé aux mesures de préservation du milieu marin et de protection de l'environnement portuaire. Le but recherché à travers les dispositions de ce chapitre est : (i) la sensibilisation sur l'importance de l'environnement portuaire ; (ii) la responsabilisation du capitaine du bâtiment, de l'exploitant et des usagers du port produisant tout acte portant atteinte à l'environnement portuaire et ce par l'instauration du principe pollueur /payeur.

La sécurité portuaire objet du chapitre 9, met l'accent sur la prévention et l'organisation d'intervention contre tout sinistre pouvant compromettre la sécurité du port.

Les dispositions des chapitres 10 fixent les conditions et les modalités relatives à la construction, carénage et démolition des bâtiments dans les ports.

Tous les aspects liés à la problématique des bâtiments échoués, abandonnés ou saisis dans les ports font l'objet des chapitres 11, 12 et 13.

Le chapitre 14 a pour objet de déroger aux dispositions de l'Art 124 du code de commerce maritime en matière de limitation de la responsabilité de l'armateur.

Les chapitres 15, 16 et 17 sont réservés respectivement aux procédures, pénalités et dispositions particulières et finales.

Tel est l'objet du présent projet de loi sur la police portuaire.

---

**PROJET  
DE LOI N°67-14  
SUR  
LA POLICE PORTUAIRE**

---

## Chapitre 1 : Définitions et champ d'application

### ARTICLE 1 :

Au sens de la présente loi, en entend par :

- **Autorité portuaire** : Autorité investie des pouvoirs de la police et de la gestion portuaires.
- **Autorités maritimes** : Les autorités gouvernementales chargées de la marine marchande et des pêches maritimes.
- **Agents en charge de la police portuaire** :
  - ✓ Le commandant du port, les officiers du port et les agents de la capitainerie ;
  - ✓ Toute autre personne agréée par l'autorité portuaire pour l'exercice de la police portuaire.
- **Armateur** : Toute personne physique ou morale, propriétaire ou non de navire, qui en assure l'armement et l'équipement en vue d'une expédition maritime.  
Le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur.  
En cas d'affrètement du navire, l'affréteur est considéré comme étant l'armateur dudit navire si le contrat qui lie cet affréteur au fréteur le prévoit.
- **armateur** : toute personne physique ou morale, propriétaire ou non du navire, qui en assure l'exploitation ;
- **Bâtiment** : Navire, bateau, embarcation, engin de servitude et tout autre engin flottant ;
- **Bâtiment abandonné** : tout bâtiment en état de flottabilité ou de navigabilité, sur lequel il n'est maintenu ni équipage ni un service de garde
- **Bâtiment désarmé** : tout bâtiment en arrêt d'exploitation et ne disposant à bord que d'un service de garde en mesure d'exécuter toute injonction qui pourrait lui être donnée par l'autorité portuaire.
- **Exploitation portuaire** : désigne l'ensemble des dispositions, règles, normes, mesures, et conditions qui régissent l'exploitation d'un port tel que définie par la réglementation en vigueur;
- **capitainerie**: Un corps relevant de l'autorité investie du pouvoir de la police portuaire et qui est composé d'agents en charge de la police portuaire.
- **Exploitants** : Les entités publiques ou privées qui exercent leurs activités au port, soit sous le régime de la concession, soit sous le régime de l'autorisation ;
- **Installation portuaire**: un emplacement où a lieu l'interface bâtiment/port; elle comprend le ou les terminaux portuaires et leurs abords à partir de la mer.
- **Marchandises** : sont réputées marchandises, tous objets de nature quelconque portés sur les manifestes et/ou connaissements des compagnies de navigation ainsi que ceux transportés à bord d'un Bâtiment autres que les provisions de bord, les pièces de rechange, les agrès ou appareils, les effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage et les bagages accompagnés de passagers. » ;
- **Marchandises dangereuses** : désignent l'une des marchandises qui relèvent du champ d'application de la législation nationale ou réglementation internationale relatives aux marchandises dangereuses.
- **Marchandises spéciales** : désignent toutes marchandises destinées à l'Administration de la Défense Nationale (A.D.N) et toutes marchandises à usage civil, tels que explosifs, munitions et armes.
- **Police portuaire** : C'est l'ensemble des règles et dispositions relatives :
  - A L'organisation des mouvements et stationnement des bâtiments au port ;
  - A La sécurité portuaire;
  - Aux Marchandises dangereuses et spéciales dans le port ;

- A La sûreté portuaire ;
  - A La protection de l'environnement portuaire;
  - A La signalisation maritime portuaire ;
  - A La protection des ouvrages, infrastructures et superstructures portuaires ;
  - A La construction, carénage et démolition des bâtiments dans le port;
  - A L'échouement et naufrage et bâtiments dans le port ;
  - Aux bâtiments désarmés, bâtiments abandonnés et bâtiments saisis dans le port.
- **Le Port** : l'ensemble des espaces terrestres et maritimes ou fluviales, tel que défini par la législation et la réglementation en vigueur notamment l'article premier et l'article 2 de la loi 15-02.
  - **Règlement d'exploitation du port** : C'est l'ensemble des dispositions qui fixent les règles d'exploitation d'un port ;
  - **La réquisition** : est un ordre qui consiste à mobiliser des personnes, des biens et des moyens techniques pour faire face à une situation d'urgence afin d'assurer la continuité des missions du service public portuaire.
  - **Zone non librement accessible au public** : désigne une zone qui recouvre tout ou partie du port ou de l'installation portuaire dont les activités nécessitent de prendre des mesures particulières de sûreté et dont l'accès nécessite une autorisation de l'autorité portuaire;
  - **Zone d'accès restreint (ZAR)** : une zone qui recouvre tout ou partie de l'installation portuaire ou du port dont la sensibilité nécessite de prendre des mesures particulières de sûreté.
  - **Zone contiguë intéressant la sûreté portuaire (ZCISP)** : c'est une zone qui s'étend au-delà des limites administratives du port et comprend le port dans ses limites administratives terrestre et maritime et des zones contiguës, qui pourraient avoir une incidence sur la sûreté du port et des opérations portuaires en cas d'incident.
  - **Zones portuaires sensible(ZPS)** : Les zones portuaires sensibles (ZPS) se sont des zones qui comprennent le port de commerce dans ses emprises terrestres et maritimes.

#### ARTICLE 2 :

Les dispositions de la loi s'appliquent dans tous les ports du royaume à l'exception des ports militaires qui demeurent régis par les textes qui les concernent.

## Chapitre 2 : La police portuaire

#### Article 3 :

La police portuaire est exercée par les agents en charge de la police portuaire.

Les agents en charge de la police portuaire sont nommés par l'autorité portuaire, ils agissent en son nom et pour son compte.

Les agents en charge de la police portuaire exercent leurs attributions sur l'ensemble du port où ils sont affectés. L'exercice des attributions des agents en charge de la police portuaires peut être étendu par décision de l'autorité portuaire à un ou plusieurs autres ports relevant de sa compétence.

#### Article 4:

Les agents en charge de la police portuaire prêtent serment devant le tribunal compétent du lieu dont relève le port où ils exercent. Ils veillent au respect de la présente loi et règlements relatifs à la police portuaire.

**Article 5 :**

La liste des agents en charge de la police portuaire exerçant dans chaque port est définie par décision de l'autorité portuaire.

**Article 6 :**

Dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions, les agents en charge de la police portuaire ont le droit d'accès à toutes les administrations, à tous les établissements publics et privés situés dans l'enceinte portuaire et à tous les bâtiments au port.

Ces agents sont munis d'une carte professionnelle, délivrée par l'autorité portuaire, qu'ils sont tenus de présenter en cas de besoin.

**Article 7 :**

Les agents en charge de la police portuaire portent, pendant l'exercice de leurs fonctions, un uniforme officiel dont les caractéristiques et la description sont définies par voie réglementaire.

**Article 8:**

Si l'urgence ou des circonstances l'exigent pour assurer la continuité du service public portuaire, l'autorité portuaire peut procéder à la réquisition des armateurs, capitaines de bâtiments, marins, dockers, exploitants portuaires, pilotes, lamaneurs et engins maritimes et portuaires pour qu'ils fournissent leurs services et les moyens correspondants.

La réquisition fait l'objet d'un ordre écrit et signé par l'autorité portuaire. Cet ordre mentionne la nature de la prestation imposée et, autant que possible, sa durée.

Les capitaines de bâtiments, marins, ouvriers, dockers exploitants portuaires, et toute personne dans les ports sont tenus de se soumettre aux réquisitions et injonctions des agents en charge de la police portuaire.

**Article 9:**

Les agents en charge de la police portuaire sont tenus au secret professionnel, et ne doivent communiquer ou divulguer les informations obtenues dans le cadre ou à l'occasion de l'exercice de leur fonction.

## **Chapitre 3 : L'organisation des mouvements et stationnement des bâtiments au port**

**Article 10 :**

Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux bâtiments d'Etat marocains.

Toutefois, pour faciliter les missions de ces derniers dans les ports, l'admission, l'accostage et les mouvements de ces bâtiments sont soumis à des dispositions spéciales fixées par le règlement d'exploitation du port en tenant compte des règles de sécurité et de bonne exploitation du port.

**Article 11:**

Tout bâtiment prévu escale au port doit, pour être porté sur la liste des prévisions d'arrivée, être annoncé par son armateur ou son agent maritime et/ou consignataire, à l'autorité portuaire et à l'exploitant concerné, avant son arrivée par la plate-forme d'échange des données informatisées du port. Les conditions de cette annonce sont fixées par le règlement d'exploitation du port.

**Article 12 :**

Tout bâtiment se rendant dans un port marocain est tenu de faire connaître son heure d'arrivée dans le délai fixé par le règlement d'exploitation du port.

Tout bâtiment doit se faire identifier à la capitainerie du port dès son entrée en rade, même s'il ne compte pas faire escale au port.

**Article 13:**

Sous peine de se voir interdire l'accès au port, tout bâtiment entrant au port doit arborer le pavillon de sa nation, le pavillon marocain et les pavillons de signalisations réglementaires. Il doit se faire reconnaître immédiatement par la capitainerie même s'il reste en rade.

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

**Article 14:**

Tout bâtiment entrant ou sortant d'un port, y faisant des mouvements ou y mouillant en rade est tenu d'assurer une veille visuelle et auditive sur les canaux édictés par la capitainerie pendant toute la durée de l'opération.

**Article 15 :**

Aucun bâtiment ne peut entrer dans le port, y faire des mouvements, y stationner ou en sortir sans autorisation préalable de la capitainerie.

Les conditions d'obtention de cette autorisation sont définies dans le règlement d'exploitation du port.

**Article 16 :**

Aucun bâtiment ne doit s'engager dans le chenal d'accès au port si l'une de ses caractéristiques technique est supérieure au maximum autorisé par l'autorité portuaire ou s'il transporte des marchandises auxquelles l'entrée au port est interdite. Si le bâtiment est soumis à l'obligation de pilotage, il ne doit s'engager dans le chenal d'accès qu'en présence du pilote à bord.

**Article 17 :**

L'accès au port peut être interdit ou retardé par les agents en charge de la police portuaire pour tout bâtiment susceptible de compromettre la sûreté, la sécurité, l'environnement ou l'hygiène du port ou de gêner la bonne exploitation ou compromettre la conservation des installations et ouvrages portuaires. Il peut aussi être subordonné à une visite préalable d'un agent de l'autorité maritime.

**Article 18 :**

Les agents en charge de la police portuaire règlent l'ordre d'entrée et de sortie des bâtiments et leurs séjours dans le port. Ils ordonnent et dirigent tous les mouvements des bâtiments.

Les ordres des agents en charge de la police portuaire sont donnés, par radio, par écrit ou par signaux. Les ordres donnés par écrit peuvent être valablement remis, soit directement aux capitaines de bâtiments concernés, soit par l'intermédiaire de leur agent maritime ou leur consul.

**Article 19:**

Les capitaines de bâtiments doivent obéir à toutes les injonctions des agents en charge de la police portuaire et prendre d'eux même dans les manœuvres qu'ils effectuent, toutes les précautions et toutes les mesures de sécurité pour prévenir les accidents.

Les capitaines de bâtiments doivent être présents sur la passerelle pendant toute la durée des manœuvres au port.

**Article 20 :**

Les capitaines de bâtiments demeurent entièrement responsables de leurs bâtiments, de leurs mouvements et de leurs amarrages dans le port.

**Article 21 :**

Tout capitaine de bâtiment entrant au port, sortant du port ou mouillant sur rade doit remettre à la capitainerie une déclaration d'entrée ou de sortie.

Le modèle, la procédure de dépôt de cette déclaration ainsi que les pièces devant l'accompagner, sont définies par le règlement d'exploitation du port.

**Article 22:**

Pour les bâtiments de pêche ou de plaisance, l'autorité portuaire peut faire remplacer la déclaration d'entrée par un simple avis dont la forme et le contenu sont fixés par le règlement d'exploitation du port.

**Article 23:**

Les entrées et sorties des bâtiments du port sont effectuées conformément à la signalisation maritime réglementaire.

**Article 24:**

A l'exception des bâtiments qui bénéficient de droit de priorités fixées par le règlement d'exploitation du port, l'admission et l'accostage des bâtiments dans le port se font selon l'ordre d'arrivée sur rade ou l'ordre de reconnaissance lorsque les conditions atmosphériques ne permettent pas aux bâtiments de pénétrer dans les limites du port.

Toutefois, l'autorité portuaire demeure seule juge des circonstances qui peuvent motiver une dérogation aux règles de priorités prévues. Cette dérogation doit être dûment justifiée.

**Article 25 :**

Les bâtiments ne peuvent être amarrés qu'aux bollards ou points d'amarrage, désignés à cette fin.

**Article 26 :**

Le capitaine d'un bâtiment ne peut refuser de modifier l'amarrage de son bâtiment pour faciliter les mouvements ou le travail des autres bâtiments.

**Article 27 :**

L'amarrage et le largage des amarres des navires ne peuvent se faire que sur ordre express de l'autorité portuaire et par les agents lamaneurs autorisés par l'autorité portuaire

Il est Interdit à toute personne étrangère à l'équipage d'un bâtiment ou aux services de lamanage de manœuvrer les amarres d'un bâtiment sans en avoir reçu l'ordre ou l'autorisation des agents en charge de la police portuaire.

**ARTICLE 28 :**

Tout capitaine ou armateur d'un bâtiment doit renforcer l'amarrage et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites par les agents en charge de la police portuaire en raison des nécessités dont ceux-ci sont seuls juges.



**ARTICLE 29:**

Tout bâtiment 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 bâtiments, l'armateur ou son représentant est tenu d'armer son bâtiment par un minimum d'équipage conformément à la réglementation en vigueur. En cas de défaillance, l'autorité portuaire peut faire compléter l'équipage existant par un service de garde suivant l'importance du bâtiment et ce aux frais, risques et périls de l'armateur.

S'il devient nécessaire de faire une manœuvre, et qu'il ne se trouve pas sur le bâtiment assez d'hommes pour l'exécuter, l'autorité portuaire peut faire appel au personnel et au service des entités exerçant des activités à vocation maritime tel que : le pilotage, le remorquage, le lamanage, le dragage, la pêche, la plaisance ou toute autre entité, et ce pour assurer l'exécution de la manœuvre ordonnée.

La responsabilité de l'autorité portuaire n'est pas engagée par son intervention, en cas d'incident.

Tous les frais engagés pour exécuter la manœuvre sont à la charge de l'armateur, du capitaine ou du consignataire du Bâtiment d'après un rôle dressé et rendu exécutoire par l'autorité portuaire.

**Article 30:**

En fonction des caractéristiques du bâtiment, de sa cargaison, des nécessités d'exploitation et des prescriptions du règlement d'exploitation du port, l'autorité portuaire:

- fixe la place de mouillage du bâtiment ;
- Etablit la liste des bâtiments par ordre d'arrivée sur rade ;
- établit le plan prévisionnel général des mouvements des bâtiments ;
- désigne les emplacements d'amarrage pour chaque bâtiment.
- Prescrit les mesures de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement nécessaires au séjour des bâtiments au port.

**Article 31:**

Dans chaque port, les modalités d'embarquement et de débarquement des passagers, de chargement, de déchargement et d'entreposage des marchandises sont fixées par son règlement d'exploitation.

**Article 32:**

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 du port ou ne respectant pas les dispositions prescrites par la réglementation en vigueur.

**Article 33:**

Le bâtiment quitte le port dès que les opérations commerciales sont effectivement terminées et après avoir pris les dispositions requises pour assurer le bon déroulement de l'expédition maritime.

Le départ d'un bâtiment peut être retardé ou avancé par la capitainerie pour des raisons de sûreté ou sécurité.

## Chapitre 4 : Marchandises dangereuses et spéciales

### Article 34 :

Les conditions de manutention, de transit, de transbordement, d'entreposage, d'empotage, de dépotage, de transvasement, de gardiennage et de transport des marchandises dangereuses et spéciales dans les enceintes portuaires sont soumises à des conditions spécifiques, qui sont fixées par voie réglementaire.

### Article 35:

Si le bâtiment transporte à bord des marchandises dangereuses et/ou spéciales, le capitaine du bâtiment ou son agent maritime et/ou consignataire doit annoncer à l'autorité portuaire et à l'exploitant concerné avant l'arrivée du bâtiment et dans le délai fixé par le règlement d'exploitation du port, les déclarations précisant les éléments fixés par le règlement d'exploitation du port.

### Article 36:

Durant toute la durée du déroulement des opérations de manipulation des marchandises dangereuses et spéciales, le capitaine du bâtiment est tenu de se conformer à toutes les dispositions que l'autorité portuaire lui prescrit dans l'intérêt de sa sécurité, de celle du port et/ou des autres bâtiments.

### Article 37 :

Les marchandises dangereuses et/ou spéciales autorisées par l'autorité portuaire à transiter par le port, doivent porter des marques apparentes sur l'emballage et doivent faire l'objet de la signalisation prescrite par la réglementation en vigueur afin d'attirer l'attention des usagers du port sur les risques qu'elles comportent.

L'autorité portuaire peut imposer un gardiennage permanent et renforcé des marchandises dangereuses et/ou spéciales, au Bâtiment si ces marchandises sont à son bord ou à l'exploitant si elles sont au port.

Les modalités de ce gardiennage sont définies par le règlement d'exploitation du port.

### Article 38 :

Les opérations de chargement, de déchargement, de transbordement et de transvasement des marchandises dangereuses et/ou spéciales ne peuvent être commencées sans l'autorisation de la capitainerie du port et qu'après accomplissement des formalités décrites par la législation en vigueur.

### Article 39:

Le séjour des marchandises dangereuses et/ou spéciales est interdit dans le port. Toutefois, la capitainerie peut autoriser, à titre exceptionnel, pour des délais qu'elle fixe, l'admission et l'entreposage des marchandises dangereuses et/ou spéciales dans les ports disposant de zones spécialement aménagées à cet effet.

L'exploitant est tenu de communiquer régulièrement l'état des marchandises dangereuses et ou spéciales dans sa zone d'exploitation.

### Article 40:

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

Il est aussi tenu de procéder aux opérations d'enlèvement et de nettoyage sans porter atteinte à la santé, à la sécurité ou à l'environnement.

En cas de carence, l'autorité portuaire prend, aux frais, risques et périls du contrevenant et sous l'entière responsabilité de ce dernier, les dispositions urgentes qu'elle juge nécessaires.

#### **Article 41:**

En cas de chargement et de déchargement de marchandises en vrac et pulvérulentes, le capitaine ou l'exploitant doivent prendre toutes les dispositions susceptibles d'empêcher la production des poussières épaisses, toute sorte de pollution ainsi que la propagation de ces produits hors des trémies de déchargement et des bandes transporteuses fixes ou mobiles.

Aussi, est-il tenu de procéder à la remise en état du domaine public portuaire notamment par les opérations d'enlèvement et de nettoyage du plan d'eau et des ouvrages souillés par ces opérations de chargement et de déchargement des marchandises en vrac et, le cas échéant, le rétablissement de la profondeur des bassins, sans porter atteinte à la santé, à la sécurité ou à l'environnement.

En cas de carence, l'autorité portuaire prend, aux frais, risques et périls du contrevenant et sous l'entière responsabilité de ce dernier, les dispositions urgentes qu'elle juge nécessaires

## **Chapitre 5 : La signalisation maritime portuaire**

#### **Article 42:**

Il est interdit à tout capitaine de bâtiment 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 usage.

Il est aussi interdit de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un feu flottant, d'une balise ou d'une bouée.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas au cas où le bâtiment serait en danger de perte ou d'échouement.

#### **Article 43:**

Le capitaine de tout bâtiment qui, même en danger de perte ou d'échouement et par suite d'un abordage ou de toute autre cause, a coulé, déplacé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise, est tenu de signaler le fait à l'autorité portuaire et l'autorité maritime par les moyens les plus rapides dont il dispose et doit en faire la déclaration au plus tard dans les 24 heures de son arrivée au premier port touché.

Cette déclaration est faite au Maroc à l'autorité portuaire, l'autorité maritime et en pays étranger à l'agent consulaire du Maroc le plus proche du port d'arrivée.

#### **Article 44**

Tout capitaine de bâtiment, pilote ou autre personne ayant constaté la disparition ou la dérive de bouées ou de balises ou toute autre défectuosité dans le fonctionnement des feux et d'une manière générale de toute anomalie apparente les concernant, est tenu d'informer immédiatement l'autorité portuaire par les moyens les plus rapides possibles et la cas échéant l'autorité maritime.

#### **Article 45:**

Toute personne ou tout bâtiment ayant, accidentellement et involontairement, détruit, détérioré ou endommagé un phare, un feu flottant, une bouée, une balise ou toute autre installation de balisage ou d'aide à la navigation, est tenu de réparer sans délai les dommages causés. En cas de carence, et sans préjudice des sanctions prévues par la présente loi, l'autorité portuaire prend, aux frais, risques et périls du contrevenant et sous l'entière responsabilité de ce dernier, les dispositions urgentes qu'elle juge nécessaires.

## Chapitre 6 : La Sûreté portuaire

### Article 46:

Sauf autorisation de l'autorité portuaire, il est interdit à toute personne, aux véhicules, aux engins roulants et aux trains d'entrer au port.

### Article 47:

Les zones de sûreté portuaire du port qui fournit des services à des navires effectuant des voyages internationaux sont :

- ✓ des Installations Portuaires (IP) ;
- ✓ des Zones d'Accès Restreint (ZAR) ;
- ✓ des Zones Portuaires Sensibles (ZPS) ;
- ✓ Les Zones Contigües Intéressant la Sûreté et portuaire (ZCIS).

Des mesures de sûreté sont appliquées aux différentes zones de sûreté, citées ci-dessus, selon leur sensibilité, et ce conformément aux prescriptions des plans de sûreté du port et des installations portuaires.

### Article 48:

Dans le port qui fournit des services à des navires effectuant des voyages internationaux, l'autorité portuaire et les exploitants veillent à ce que des plans de sûreté des ports et des installations portuaires soient élaborés, appliqués et mis à jour.

Les modalités d'élaboration et d'approbation des plans de sûreté portuaire sont fixées conformément à la réglementation en vigueur.

### Article 49:

Dans le port qui fournit des services à des navires effectuant des voyages internationaux, le niveau de sûreté désigne la qualification du degré du risque qu'un incident ou une tentative d'incident de sûreté se produise dans un port.

Les plans de sûreté des ports et des installations portuaires établissent des mesures applicables à chaque niveau de sûreté.

Les niveaux de sûreté et les modalités de notification de changement du niveau de sûreté sont définis conformément à la réglementation en vigueur.

L'autorité gouvernementale chargée de l'intérieur détermine les niveaux de sûreté portuaires applicables. Elle informe l'autorité gouvernementale chargée des ports des changements de niveaux de sûreté.

### Article 50:

Dans le port qui fournit des services à des navires effectuant des voyages internationaux, l'autorité portuaire désigne un agent de sûreté portuaire et ses suppléants dans chaque port

L'autorité portuaire, sur la base de la proposition de l'exploitant, désigne un agent de sûreté ou ses suppléants dans chaque installation portuaire.

**Article 51:**

La déclaration de conformité de la sûreté des ports et des installations portuaires qui fournissent des services à des navires effectuant des voyages internationaux, est prononcée par l'autorité gouvernementale chargée des ports

**Article 52:**

Sont institués un comité national de la sûreté des ports et du transport maritime et des comités locaux de sûreté des ports qui fournissent des services à des navires effectuant des voyages internationaux.

**Article 53:**

La forme et les modalités d'octroi, de renouvellement et de retrait des autorisations d'accès au port, aux Installations Portuaires, aux Zones d'Accès Restreint et aux Zones Portuaires Sensibles sont définis par l'autorité portuaire.

## **Chapitre 7 : Protection des ouvrages , infrastructures et superstructures portuaires**

**Article 54:**

Il est interdit de porter atteinte à l'état des ouvrages et infrastructures du port.

Les capitaines, armateurs de bâtiments sont civilement responsables des avaries et dommages causés par leurs bâtiments aux ouvrages et infrastructures du port.

Les propriétaires des véhicules et engins roulants sont responsables des dommages qu'ils causent aux infrastructures et aux superstructures du port.

**Article 55:**

Le capitaine de tout bâtiment ayant causé la destruction ou la détérioration d'un ouvrage ou d'une infrastructure portuaire, est tenu de le signaler immédiatement par les moyens les plus rapides possible à l'autorité portuaire. Ces événements doivent également faire l'objet d'un rapport détaillé du capitaine du bâtiment qui doit parvenir à la capitainerie et le cas échéant à l'autorité maritime avant le départ du bâtiment du port.

**Article 56:**

Toute personne au port ayant constaté une destruction ou une dégradation quelconque d'un ouvrage, d'une infrastructure ou d'une superstructure du port par un bâtiment, véhicule ou engins roulant est tenue d'en informer l'autorité portuaire sans délai.

**Article 57 :**

Il est interdit de charger ou de décharger des marchandises susceptibles d'endommager l'infrastructure et les ouvrages portuaires sans avoir obtenu une autorisation de l'autorité portuaire et ce après avoir pris les dispositions nécessaires pour éviter ces dommages.

**Article 58:**

Il est interdit de déposer des objets, du matériel de quelque nature que ce soit ou des marchandises sur les terre-pleins non réservés à cet effet.

**Article 59 :**

Sans préjudice des poursuites que l'autorité portuaire peut exercer, les frais de réparation des dommages ou des dégradations causés aux plans d'eau, à leur profondeur, aux quais, ouvrages, au infrastructure ou superstructures portuaire sont supportés par leurs auteurs.

## **Chapitre 8 : Protection de l'environnement portuaire**

**Article 60:**

Il est strictement interdit de porter atteinte à l'environnement portuaire par:

- le déversement dans les eaux du port, de ses dépendances et sur les terres pleins des eaux polluées ou usées ou des matières salissantes, dangereuses ou nuisibles à la santé ou à l'environnement ;
- le rejet des terres, décombres, détritrus, déchets, matières ou marchandises quelconques dans les eaux du port, dans ses dépendances, sur la voirie et sur les terres pleins ;
- le chargement, déchargement ou le transbordement des matières pulvérulentes ou friables sans l'autorisation préalable de l'autorité portuaire.
- Le ramonage des chaudières, des conduits de fumée ou de gaz.
- L'émission de gaz, de fumées denses et nauséabondes ou de suie.

**Article 61:**

Toute personne ayant commis un acte de nature à porter atteinte à l'environnement est tenu d'en informer, sans délai, l'Autorité Portuaire.

L'auteur de tout acte de pollution qu'il soit capitaine d'un bâtiment, exploitant ou usager du port, est tenu de nettoyer, dépolluer et remettre en état les lieux, à défaut l'autorité portuaire fait procéder, aux frais, risques et périls de ce dernier et sous son entière responsabilité au nettoyage, à la dépollution et à la remise en l'état des lieux.

**Article 62:**

Les capitaines des bâtiments ou leurs agents consignataires sont tenus de déclarer à la capitainerie, toutes les informations relatives aux déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leurs bâtiments avant leur arrivée. Les conditions et les modalités de cette déclaration sont fixées par le règlement d'exploitation du port.

Sont dispensés de cette déclaration :

1-Les navires de pêche ;

2-Les navires de plaisance ;

3-Les bâtiments qui assurent des transports réguliers avec des escales fréquentes et régulières, à condition, de prouver qu'il existe un contrat liant ces bâtiments à des opérateurs en vue du dépôt des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison dans un port situé sur son itinéraire.

**Article 63:**

Sous réserve de la dispense prévue à l'article 62 de la présente loi, les capitaines des bâtiments faisant escale dans un port marocain sont tenus, avant de quitter le port, de déposer les déchets d'exploitation et/ou résidus de cargaison de leur navire dans les installations de réception

disponibles. La capitainerie du port peut subordonner l'appareillage du navire à l'exécution de ce dépôt.

L'autorité portuaire peut obliger tout Bâtiment avant son départ, d'évacuer les huiles, eaux usées et les déchets se trouvant à son bord dans les emplacements et les installations réservés à cet effet ou de les livrer au port aux intervenants autorisés.

L'autorité portuaire peut également interdire la partance du Bâtiment du port jusqu'à exécution par ce dernier de cette prescription et effectuer à bord le contrôle nécessaire.

**Article 64 :**

Un navire peut être dispensé de l'obligation de dépôt visée à l'article 63 ci-dessus s'il dispose d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les déchets d'exploitation et résidus de cargaison qui ont été et/ou seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt. Il doit alors justifier sa solution.

L'autorité portuaire peut faire procéder au contrôle des conditions de stockage à bord par l'autorité maritime lorsqu'elle constate ou est informée de l'inobservation par le capitaine du navire de ses obligations en matière de dépôt des déchets d'exploitation et résidus de cargaisons.

Si les résultats de ce contrôle le rendent nécessaire, l'autorité portuaire peut imposer au navire de procéder effectivement, avant appareillage, au dépôt des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaisons auprès des installations de réception dans le port.

**Article 65:**

Il est interdit d'évacuer, en dehors des emplacements et des installations de réception réservée à cet effet, les déchets solides ou liquides et les mélanges d'hydrocarbures tels que les huiles et résidus de cales et eaux usées, les eaux de lavage des citernes ayant contenu des hydrocarbures.

Les conditions de collecte, de stockage, d'évacuation des déchets du port sont définies dans le règlement d'exploitation du port.

**Article 66:**

Les opérations de déballastage des bâtiments dans les eaux du port, sont interdites sauf autorisation spéciale et écrite de la capitainerie du port qui peut toutefois les interrompre lorsque les opérations autorisées sont susceptibles de porter atteinte à la qualité de l'eau du port, au domaine public portuaire ou à la sécurité du port, du bâtiment et des autres bâtiments dans le port.

La capitainerie du port peut demander à tout moment communication des documents de bord attestant que les eaux de ballast du bâtiment ne présentent pas de menace pour l'environnement portuaire.

**Article 67:**

Les marchandises en voie de décomposition ou nauséabondes ne peuvent rester en dépôt sur les quais et les terre-pleins du port avant ou après le chargement ou le déchargement, l'embarquement ou le débarquement. Elles devront faire l'objet de la procédure de traitement des marchandises abandonnées telle que définie par le règlement d'exploitation du port.

**Article 68:**

Il est interdit de procéder aux opérations de lestage ou délestage, sauf autorisation spéciale de l'autorité portuaire.

**Article 69:**

Tout incident à l'intérieur du port entraînant, ou susceptible d'entraîner, une pollution même légère, doit être immédiatement signalé à la capitainerie par tous les moyens possibles.

En cas de besoin l'autorité portuaire informe les autorités concernées.

**Article 70:**

L'autorité portuaire établit un plan d'urgence portuaire (PUP) de lutte contre tout type de pollution pour chaque port relevant de sa compétence, ce plan doit être compatible avec le plan d'urgence national de lutte contre la pollution.

Chaque exploitant dans sa zone d'intervention est tenu d'élaborer un plan d'organisation interne (POI) de lutte contre la pollution, approuvé par l'autorité portuaire, ledit plan doit être compatible avec le PUP.

## Chapitre 9 : Sécurité dans les ports

**Article 71:**

Toute personne qui constate un incendie ou un début d'incendie dans une zone du port ou sur un bâtiment est tenue d'en informer immédiatement, l'exploitant et l'autorité portuaire par les moyens les plus rapides possibles.

**Article 72:**

Lorsque la sécurité du port l'exige, les agents en charge de la police portuaire peuvent ordonner au capitaine de déplacer, d'office, son bâtiment à ses frais, risques et périls et sous son entière responsabilité.

Si le capitaine du bâtiment n'obtempère pas aux ordres des agents en charge de la police portuaire ou se trouve dans l'incapacité de les exécuter, ces derniers sont en droit de prendre les mesures qu'ils jugent nécessaires pour faire déplacer le bâtiment ou le faire sortir sur rade aux frais risques et périls de ce dernier et sous son entière responsabilité.

**Article 73:**

Sauf autorisation écrite, exceptionnelle, de l'autorité portuaire accordée à l'occasion de manifestations sportives ou culturelles, il est interdit dans le port, de pratiquer des sports nautiques, de se baigner, de ramasser les moules et de pratiquer la pêche.

Tout filet de pêche étalé dans les eaux portuaires sera enlevé et saisi d'office par les agents en charge de la police portuaire.

**Article 74:**

Sauf autorisation de l'Autorité Portuaire et sous réserve de prendre toutes les dispositions de sécurité édictées par les agents en charge de la police portuaire, l'usage du feu et flammes nues est interdit dans le port.

Les conditions d'usage du feu sur les terre-pleins, les quais et à bord des bâtiments sont fixées par le règlement d'exploitation du port.

**Article 75:**

Les règles de sécurité et les conditions, de circulation, d'arrêt et de stationnement des véhicules, trains, des engins et outillages de chargement, de déchargement et de manutention des marchandises dans l'enceinte portuaire sont fixées par le règlement d'exploitation du port.



En cas de stationnement interdit de véhicules, trains, engins roulants, ou outillage de chantier, chargement, de déchargement et de manutention, l'autorité portuaire peut les faire déplacer aux frais risques et périls de leurs propriétaires ou leurs exploitants.

La circulation et le stationnement des véhicules transportant des matières dangereuses sont soumis à la réglementation en vigueur relatif au transport des marchandises dangereuses.

**Article 76:**

Un comité de sécurité portuaire est institué dans chaque port ou groupe de ports.

La composition et les attributions de ce comité sont fixées par voie réglementaire.

**Article 77:**

Chaque port doit disposer d'un plan d'urgence portuaire (PUP) établi par l'autorité portuaire, dont le contenu et le champ d'application sont définis par le règlement d'exploitation du port.

L'autorité portuaire arrête, pour chaque port, la liste des intervenants exerçant dans le cadre d'une concession, d'une autorisation, ou sous le régime de l'occupation temporaire du domaine public portuaire, qui doivent disposer d'un plan d'organisation interne (POI).

Ce plan doit être compatible avec le plan d'urgence du port (PUP), et approuvé par l'autorité portuaire.

**Article 78:**

La coordination et l'organisation des opérations de lutte contre les sinistres survenant dans le port ou risquant de s'y propager en provenance de la terre ou de la mer incombe à l'autorité portuaire. Celle-ci, peut requérir l'aide de l'ensemble des administrations, exploitants, organismes, sociétés et bâtiments présents au port et ordonner l'utilisation de leurs moyens humains et matériels.

**Article 79:**

L'autorité portuaire peut exiger de toute entreprise autorisée à exercer une activité dans le port dans le cadre d'une concession ou d'une autorisation d'exploitation, de réaliser une étude de risques dont les modalités sont fixées par voie réglementaire.

**Article 80:**

Tout bâtiment au port doit avoir ses dispositifs de lutte contre les sinistres, disponibles et prêts à être mis en œuvre, à tout moment, conformément à la réglementation en vigueur.

**Article 81:**

En cas de déclaration d'un sinistre à bord d'un bâtiment, la responsabilité de la lutte à bord incombe à son capitaine.

**Article 82:**

Les agents en charge de la police portuaire restent seuls juges des mesures à prendre pour éviter ou limiter l'extension du sinistre, ainsi que de l'opportunité du déplacement du bâtiment sinistré, des bâtiments du voisinage, ou de l'éloignement des marchandises. Aucune mesure telle que sabordage, échouement, surcharge en eau compromettant la stabilité du bâtiment, et d'une manière générale toute action susceptible d'avoir une incidence sur les ouvrages et les équipements portuaires, ne doit être prise sans l'ordre ou l'accord de ces agents.

**Article 83:**

Chaque exploitant veille à l'application et au respect des mesures destinées à éviter tout incident ou accident pouvant compromettre la sécurité du port, et intervenir par tous les moyens nécessaires. Il est tenu d'aviser l'autorité portuaire qui déclenchera, le cas échéant, le plan d'urgence du port (PUP).

**Article 84:**

Lorsqu'un bâtiment prend feu au port, l'autorité portuaire prend, aux frais, risques et périls du bâtiment sinistré et sous l'entière responsabilité de ce dernier, toute mesure qu'elle juge nécessaire pour que soit assurée la sécurité du port, des installations et des équipements portuaires ou des autres bâtiments.

Dans tous les cas, la responsabilité de l'autorité portuaire ne peut être engagée.

**Article 85:**

Pour des raisons de sécurité l'autorité portuaire peut consigner le port à l'entrée, à la sortie ou à l'entrée et à la sortie.

## **Chapitre 10 : Construction, carénage et démolition des bâtiments dans les ports**

**Article 86:**

La construction, le carénage ou la démolition des bâtiments sont interdits en dehors des espaces réservés à cet effet dans le port.

Ils sont effectués sous la responsabilité de l'armateur ou, à défaut, du propriétaire ou de leur représentant, qui se signale comme tel à l'autorité portuaire.

L'autorité portuaire peut autoriser, à titre exceptionnel, la réparation et l'entretien des bâtiments en dehors de ces espaces en tenant compte de la législation en vigueur. Cette autorisation fixe les conditions à respecter pour entreprendre ces travaux telles qu'elles sont définies dans le règlement d'exploitation du port.

**Article 87:**

Les essais des machines et des hélices des Bâtiments accostés au port sont soumis à une autorisation de l'autorité portuaire. Cette autorisation fixe les conditions d'exécution de ces essais.

## **Chapitre 11 : Echouement et naufrage des bâtiments dans les ports**

**Article 88:**

Lorsqu'un bâtiment viendrait à s'échouer ou à couler dans un port, l'autorité portuaire adresse au capitaine ou à l'armateur toutes instructions utiles en vue de faire enlever ou déplacer ce bâtiment, à défaut, l'autorité portuaire procédera à son enlèvement aux frais risques et périls de son armateur.

L'autorité portuaire se réserve le droit de mettre le bâtiment en question dans des endroits qui ne gênent pas la sûreté, la sécurité, l'environnement et l'exploitation du port.

## Chapitre 12 : Bâtiments désarmés et bâtiments abandonnés dans les ports.

### Article 89:

Aucun bâtiment ne peut être désarmé dans le port sans autorisation préalable écrite de l'autorité portuaire.

Un bâtiment autorisé par l'autorité portuaire à être désarmé doit être muni à tout moment des certificats de sécurité délivrés par les administrations compétentes et dont la validité ne peut être inférieure à six mois.

Si l'occupation du poste à quai par le bâtiment désarmé est de nature à gêner, entraver l'exploitation normale ou à compromettre la sûreté, la sécurité ou l'environnement du port, l'autorité portuaire peut faire déplacer le bâtiment d'un poste à quai à un autre ou sur rade ou le faire déplacer à un autre port, aux frais risques et périls de l'armateur ou de son représentant.

Lorsqu'un bâtiment est désarmé sans l'accord écrit de l'autorité portuaire, il est considéré comme abandonné.

### Article 90:

Sous peine d'être considéré abandonné, aucun bâtiment ne peut rester désarmé au port au-delà du délai fixé par l'autorité portuaire. Ce délai ne doit en aucun cas dépasser six (6) mois.

### Article 91 :

Lorsque l'autorité portuaire constate l'état d'abandon d'un bâtiment, elle adresse une mise en demeure à l'armateur ou à son représentant pour mettre fin à l'état d'abandon dans un délai qu'elle lui fixe.

La mise en demeure est adressée conformément aux dispositions de la législation en vigueur.

L'état d'abandon du bâtiment peut également faire l'objet d'insertion dans la presse écrite et d'une publicité sous forme d'affichage dans les locaux de la capitainerie et les locaux de l'autorité maritime.

### Article 92:

L'autorité portuaire prend toutes les mesures qu'elle juge utiles pour parer aux dangers ou gênes que pourrait présenter le bâtiment abandonné, aux frais risques et périls de l'armateur et sous l'entière responsabilité de l'armateur ou de son représentant.

Si dans un délai de trois (3) mois après la date de mise en demeure, dûment notifiée à l'armateur, à son représentant légal ou à son mandataire, le droit de propriété est déclaré déchu sur le navire abandonné, et ledit navire reste sous le contrôle de l'autorité portuaire qui peut en disposer selon l'intérêt du service public portuaire.

### Article 93:

Si un bâtiment abandonné et dont la déchéance du droit de propriété est déclarée conformément aux dispositions de l'article **92 ci-dessus**, a une cargaison à bord, celle-ci est déchargée par l'exploitant portuaire désigné par l'autorité portuaire.

Si cette cargaison n'est pas revendiquée ou enlevée dans les conditions et délais requis, elle est transférée à l'administration de la douane qui procédera à sa vente aux enchères publiques conformément à la réglementation en vigueur.

## Chapitre 13 : Bâtiments saisis dans les ports.

### Article 94:

Aucun bâtiment ne peut être saisi dans un port marocain qu'en faveur d'un titulaire de créances maritimes ayant l'une des causes suivantes:

- a. Dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;
- b. Pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;
- c. Assistance et sauvetage;
- d. Contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;
- e. Contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;
- f. Pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;
- g. Avarie commune;
- h. Prêt à la grosse;
- i. Remorquage;
- j. Pilotage;
- k. Fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;
- l. Construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;
- m. Salaires des Capitaine, Officiers ou hommes d'équipage;
- n. Débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les Agents pour le compte du navire ou de son armateur;
- o. La propriété contestée d'un navire;
- p. La copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;
- q. Toute hypothèque maritime et tout mort-gage.

Tout Demandeur peut saisir soit le bâtiment auquel la créance se rapporte, soit tout autre bâtiment appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, armateur du bâtiment auquel cette créance se rapporte alors même que le bâtiment saisi est prêt à faire voile, mais aucun bâtiment ne pourra être saisi pour une créance prévue aux alinéas o, p ou q du présent article à l'exception du bâtiment même que concerne la réclamation.

Tout recours à la saisie conservatoire des bâtiments est conditionné par l'existence d'une créance maritime pour laquelle une action au fond a été entamée.

### Article 95:

Sauf défaillance du capitaine ou de l'armateur, l'ordonnance de saisie conservatoire désigne un de ces derniers comme gardien judiciaire du bâtiment saisi.

L'autorité portuaire n'est tenue de bloquer le bâtiment accosté à quai que si l'ordonnance de saisie lui a été dûment notifiée.

L'autorité portuaire est dès lors seule habilitée à fixer l'endroit où le bâtiment pourra être immobilisé suite à la saisie conservatoire.

Tout navire saisi au port dont la présence perturbe le fonctionnement normal du service public portuaire peut faire l'objet d'un déplacement, par l'autorité portuaire, à un autre poste à quai ou sur rade et ce sous la responsabilité, frais, risques et périls de son armateur.

Tout navire saisi qui présente un danger imminent pour les infrastructures, installations et les autres navires au port, peut faire, nonobstant la saisie conservatoire dont il est frappé, l'objet d'une ordonnance judiciaire autorisant sa vente et de mettre le produit net, quand il y en a un, est déposé dans les caisses du trésor, ou il reste à la disposition des ayants droit.

**Article 96:**

Si la saisie ne porte pas sur la cargaison du bâtiment saisi, celle-ci peut être déchargée et récupérée par le propriétaire dans le respect de la réglementation en vigueur.

**Article 97:**

Tout bâtiment saisi doit avoir en permanence son équipage à bord sous peine d'être considéré abandonné au sens de la présente loi.

**Article 98:**

Tous les frais portuaires du bâtiment saisi pendant toute la période de saisie sont supportés par la partie saisissante à charge pour elle de se retourner vers l'armateur.

**Article 99:**

Les bâtiments ayant à bord des passagers, ou des animaux vivants ou des produits périssables, et qui sont frappés de saisie conservatoire, compte tenu de leur caractère très sensible et périlleux, doivent être traités avec diligence et précautions requises.

Tout bâtiment ayant largué ses amarres et qui fait l'objet d'une saisie, ne peut être retenu au port.

## **Chapitre 14 : Responsabilité de l'armateur en cas de dommages causés au port.**

**Article 100:**

Par dérogation à l'article 124 de l'annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime, l'armateur du bâtiment est responsable de l'obligations d'enlever le bâtiment coulé, échoué et/ou de réparer totalement tous dommages directs et/ou indirects causés par le bâtiment au niveau de la rade, du chenal d'accès, des infrastructures et/ou superstructures portuaires tels qu'ils sont définis par la loi 15-02.

## Chapitre 15 : Infractions, procédures et sanctions

### Article 101:

Les infractions aux dispositions de la présente loi ainsi qu'aux textes pris pour son application sont constatées par les agents en charge de la police portuaire ainsi que par les officiers de police judiciaire. Les procès-verbaux constatant les infractions ne sont nullement soumis à l'affirmation.

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

### Article 102 :

Toute constatation d'une infraction doit être immédiatement suivie de l'établissement d'un procès-verbal dûment signé par l'agent verbalisateur et par le ou les auteurs de l'infraction. En cas de refus de ce ou ces derniers, mention en est faite au procès-verbal.

Le procès-verbal contient les éléments suivants :

- Le numéro du PV ;
- Les données relatives à l'infraction : la nature de l'infraction, le lieu, la date l'heure ;
- L'identification du navire concerné par l'infraction ;
- L'identification du contrevenant : son identité, le numéro de sa carte d'identité nationale et son adresse ;

### Article 103:

A l'exception de celles prévues aux articles 104, 105, 106, 107, 108, 109 et 110 les infractions aux dispositions de la présente loi, des textes pris pour son application et aux dispositions du port sont punies d'une amende de cinq cent à dix mille dirhams.

### Article 104:

Les infractions aux dispositions des articles 44.56 et 71 de la présente loi sont punies d'une amende de cinq cent à cinq mille Dirhams

### Article 105:

Les infractions aux dispositions des articles 11, 15, 16, 19, 21, 25, 26 et 38 de la présente loi sont punies d'une amende de dix mille à cent mille Dirhams.

### Article 106.

Sous réserve des dispenses prévues aux articles 62 et 63 de la présente loi, est puni d'une amende de 100 dirhams par unité de jauge, tout capitaine ou responsable à bord d'un navire qui se rend coupable de l'une des infractions suivantes :

- Le non dépôt des déchets d'exploitation et résidus de cargaisons de son navire dans les installations de réception existantes ;
- L'absence ou la fausse déclaration des déchets d'exploitation et résidus de cargaison de son navire.

Toutefois le montant total de l'amende ne peut dépasser la somme de cent mille dirhams (100.000,00 DH).

**Article 107 :**

Les infractions aux dispositions des articles 42, 43, 55, 57 et 58 de la présente loi sont punies d'une amende de mille à cinquante mille Dirhams.

**Article 108:**

Les infractions aux dispositions des articles 40, 41, 60, 65, 66, 86 et 87 de la présente loi sont punies d'une amende de mille à un million de Dirhams.

**Article 109:**

Les infractions aux dispositions de l'article 73 de la présente loi sont punies d'une amende de mille à cinq mille Dirhams

En plus de l'amende, tout autre personne ayant étalé un filet de pêche dans le port peut être passibles d'une peine d'emprisonnement d'un à trois mois.

**Article 110:**

Les infractions aux dispositions des articles 74 et 46 de la présente loi sont punies d'une amende de mille à dix mille Dirhams

En plus de l'amende, les infractions aux dispositions de l'article 42,66 et 74 peuvent être passibles d'une peine d'emprisonnement d'un à trois mois.

En plus de l'amende, les infractions aux dispositions de l'article 60 et 65 peuvent être passibles d'une peine d'emprisonnement d'un mois à un an si l'atteinte à l'environnement est intentionnelle.

En plus de l'amende, les infractions aux dispositions de l'article 46 peuvent être passible d'une peine d'emprisonnement d'un à six mois

**Article 111:**

Lorsque le contrevenant à une quelconque des dispositions de la présente loi ou des textes pris pour son application est en état de récidive au cours de cinq années précédentes, la peine est portée au double de celle initialement prononcée à son encontre.

**Article 112:**

Les amendes transactionnelles sont versées dans les caisses de l'Autorité Portuaire dans un délai ne dépassant pas trente jours.

Si le contrevenant refuse de payer l'amende transactionnelle fixée par l'autorité portuaire, le procès-verbal est transmis par ladite autorité au tribunal territorialement compétent.

**Article 113:**

Les peines sont cumulatives pour tout contrevenant ayant commis plusieurs infractions en même temps.

## Chapitre 16 : Dispositions particulières

### Article 114:

Lorsqu'en exécution de la présente loi, il a été dressé un procès-verbal pouvant donner lieu à une amende à la charge du capitaine ou de l'armateur d'un bâtiment, ou lorsqu'il doit être acquitté des droits de port sur navire ou exécuté certains travaux de nettoyage et dépollution ou de réparations d'ouvrages d'infrastructures ou superstructures à la charge de ce même capitaine ou armateur, le bâtiment sera provisoirement retenu au port, jusqu'au paiement de l'amende et le règlement des frais de nettoyage, de dépollution ou de réparation définis par l'Autorité Portuaire, à moins qu'une caution solvable ne lui soit fournie.

Si les dommages causés concernent un espace concédé, la caution doit être fournie au concessionnaire.

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

### Article 115:

Sont applicables les mêmes dispositions de l'article 114, aux conducteurs et propriétaires des véhicules et tout engin roulant ayant causé des dommages, de quelques natures que se soient, aux infrastructures et superstructures ou ayant porté atteinte à l'environnement portuaire.

### Article 116:

Les références dans les textes législatifs et réglementaires en vigueur au DAHIR N° 1-59-043 du 12 KAADA 1380 (28 avril 1961) relatif à la police des ports maritimes de commerce sont remplacés par les références correspondantes de la présente loi

## Chapitre 17 : Dispositions finales

### Article 117:

La présente loi entre en vigueur à compter de la date de sa publication au Bulletin officiel.

A compter de sa date d'entrée en vigueur, seront abrogées, toutes les dispositions légales contraires ou qui pourraient faire double emploi avec la présente loi et notamment :

- les dispositions du DAHIR N° 1-59-043 du 12 KAADA 1380 (28 avril 1961) relatif à la police des ports maritimes de commerce,
- et l'arrêté d'application dudit dahir.