

Projet de Loi n°... relative à la surveillance de la navigation maritime et à la gestion des situations d'urgence liées aux navires en difficulté en mer ou à la dérive le long des côtes marocaines qui pourraient avoir besoin d'assistance

Chapitre I : Dispositions Générales

Article 1 : Champ d'application

La présente loi fixe le cadre juridique applicable pour la gestion des situations d'urgence liées aux navires en difficulté en mer, quel que soit leur pavillon, dans les eaux territoriales marocaine, et fixe principalement les modalités d'intervention et de coordination qu'entreprendra l'autorité compétente pour remédier aux risques inhérents à ces situations.

Elle s'applique spécifiquement à tout navire qui, situé à une distance égale ou inférieure à 3 milles marins (mn) de la côte, n'est plus maître de sa manœuvre en raison d'une avarie ou accident et présente un risque de dérive dangereuse vers le littoral, lorsque :

- Le capitaine n'a pas réussi à réparer l'avarie du navire ou à corriger la situation par les moyens du bord ; Ou
- Le capitaine refuse de se conformer aux ordres ou aux mesures de sécurité prescrites par l'autorité compétente après mise en demeure.

Les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas dans les ports, à l'intérieur de leurs limites administratives.

Article 2 : Définition

Autorité compétente : l'autorité gouvernementale chargée de la Marine Marchande ;

Services D'assistance Maritime (MAS) : Organisme désigné par l'autorité compétente, agissant comme point de contact unique entre le capitaine d'un navire et l'État côtier pour recevoir, suivre et coordonner les informations en cas d'incident maritime, et ce conformément aux instruments pertinents de l'OMI ;

Créance : Toute somme due à l'État ou à ses prestataires, résultant des frais engagés pour les mesures d'expertise, de remorquage d'office ou de toute autre intervention effectuée en application de la présente loi. Cette créance est garantie par un privilège sur le navire conformément aux dispositions du Code de Commerce Maritime ;

Navire : le bâtiment de mer tel que défini à l'article 2 de l'annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime, quel que soit son type, ainsi que les plates-formes fixes ou flottantes en mer ;

Pas mettre de sa manœuvre : désigne tout navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manœuvre et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.

Eaux territoriales marocaines : Désigne l'espace maritime qui s'étend sur une largeur de douze (12) milles marins à partir des lignes de base, telles qu'elles sont définies par la législation nationale en vigueur, et sur lequel le Royaume du Maroc exerce sa pleine souveraineté.

Navire en situation d'urgence : tout navire pas mettre de sa manœuvre au niveau des eaux territoriales marocaines quelque soit son pavillon dérivant dangereusement vers le cotes marocaines pour lequel le capitaine n'a pas pu ou s'est refusé de prendre les mesures nécessaires pour remédier à la situation ;

Lieu de Refuge : tout port, mouillage, zone abritée ou installation maritime susceptible d'accueillir un navire en difficulté afin de permettre la stabilisation de son état, la réduction des risques pour la navigation et la protection de la vie humaine et de l'environnement.

Chapitre II : Dispositifs de séparation de trafic et surveillance de la navigation maritime

Article 3 : Dispositifs de séparation de trafic et surveillance du respect des règles de circulation maritime

L'autorité compétente peut instaurer, dans les eaux territoriales marocaines, des dispositifs de séparation de trafic maritime (DST), voies recommandées, zones à vitesse limitée et, plus généralement, toute mesure de régulation de la circulation visant à renforcer la sécurité de la navigation, la protection des personnes, des biens et du milieu marin.

Les dispositifs de séparation de trafic, les mesures connexes ainsi que leurs périmètres, leurs caractéristiques nautiques, les règles d'utilisation et, le cas échéant, les catégories de navires concernées seront définis par voie réglementaire.

Article 4 : Centres de surveillance de la navigation maritime

Des centres de surveillance de la navigation maritime veilleront au respect, par les navires, des règles de circulation maritime en vigueur dans la zone de compétence, y compris l'observation des dispositifs de séparation de trafic. À ce titre, ils :

- assurent la surveillance, l'information et l'assistance à la navigation ;
- émettent, en tant que de besoin, des instructions nautiques pour prévenir les abordages et les situations de danger ;
- signalent aux autorités compétentes les manquements constatés et déclenchent les mesures prévues par la réglementation en cas de risque grave et imminent.
- requièrent la transmission d'informations relatives à l'identité du navire, à sa cargaison, à son état de navigabilité et à ses intentions de route.
- assurent les missions de Service d'Assistance Maritime (MAS) en agissant comme point de contact unique pour recevoir, suivre et coordonner les alertes des navires en difficulté.

L'organisation, les missions et les modalités de fonctionnement des centres de surveillance de la navigation maritime seront définies par voie réglementaire.

Tout capitaine est tenu de se conformer aux règles de circulation applicables, aux caractéristiques des dispositifs de séparation de trafic et aux instructions nautiques dûment émises par les centres de surveillance, sans préjudice des obligations prioritaires de sécurité de la vie humaine en mer.

Article 5 : Constatation des infractions et mesures conservatoires

Les manquements aux dispositions du présent chapitre sont constatés par procès-verbal par les agents de surveillance de la navigation maritime et exposent leurs auteurs aux sanctions prévues par la présente loi et ses textes d'application.

En cas d'infraction, l'autorité maritime compétente peut ordonner toute mesure conservatoire appropriée, y compris la modification de route, la réduction de vitesse, l'entrée dans un port ou le refus de sortie, sans préjudice des poursuites.

Chapitre III : Du Signalement et de l'Évaluation du Risque

Article 6 : Obligation de notification

Tout capitaine d'un navire en situation d'urgence a l'obligation de notifier sans délai au Centre de surveillance de la navigation maritime compétent, agissant en qualité de Service d'Assistance Maritime (MAS), tout événement de mer, avarie ou perte de propulsion, susceptibles de présenter un risque sur la navigation maritime et sur l'environnement marin. Le défaut de notification est passible de sanctions pénales au titre du chapitre VI de la présente loi.

Tout capitaine d'un navire naviguant dans les eaux territoriales marocaines qui constate un danger pour la navigation, une pollution marine ou un navire présentant un comportement anormal, est tenu d'en informer immédiatement le Centre de surveillance de la navigation maritime compétent par les moyens de communication les plus appropriés.

Article 7 : Évaluation du risque et droit d'expertise

L'autorité compétente procède à l'évaluation des risques présentés par le navire en situation d'urgence. Cette évaluation s'appuie sur les informations notifiées au Centre de surveillance de la navigation maritime compétent, ainsi que sur toute autre donnée technique disponible.

Lorsque les informations transmises par le capitaine sont jugées insuffisantes, ou non concluantes pour permettre une évaluation précise du risque, ou en cas de doute sur la réalité de la situation à bord, l'autorité compétente impose lorsqu'il le juge nécessaire la montée à bord d'une commission d'évaluation et d'intervention. Les conclusions de cette expertise technique servent de base à la décision d'intervention de l'État.

La composition, les missions, les modalités de désignation ainsi que le mode de fonctionnement de ladite commission seront fixés par voie réglementaire.

Le capitaine est tenu de prêter assistance à ladite commission et de lui fournir l'accès à tous les compartiments du navire ainsi qu'à tous les titres et documents de bord.

Chapitre IV : Des Mesures d'intervention

Article 8 : Mise en demeure

Lorsqu'un navire se trouve en situation d'urgence, l'autorité compétente pourrait adresser au capitaine, au propriétaire ou à l'exploitant une mise en demeure leur enjoignant de prendre les mesures nécessaires pour mettre fin à ce danger dans un délai fixé par l'autorité compétente selon la gravité de la situation.

Cette mise en demeure peut être matérialisée par courrier officiel et/ou par la communication radio de l'opérateur de surveillance de la navigation maritime.

Article 9 : Intervention d'office

Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet, ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'autorité compétente peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls du propriétaire ou l'exploitant du navire ou recouvrer le montant de leur coût auprès de ces derniers.

L'autorité compétente peut notamment :

1. Imposer le recours à un remorquage ;
2. Prescrire une route ou une zone d'attente ou un lieu de refuge ;
3. Faire procéder au délestage du navire.

Article 10 : Consignation d'office

En cas de carence, d'absence de représentant légal au Maroc, ou d'incapacité déclarée du capitaine, du propriétaire ou de l'exploitant à désigner un agent consignataire dans un délai fixé par la mise en demeure, l'autorité compétente peut désigner d'office un consignataire ou un prestataire de services pour accomplir les formalités administratives, douanières et techniques nécessaires à l'exécution des mesures mentionnées à l'article 9.

Les frais et honoraires résultant de cette désignation sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire. Ces frais constituent une créance sur le navire, conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente loi.

Article 11 : Moyens de remorquage forcé

L'autorité compétente peut, pour les besoins de la sécurité maritime, constituer une flotte de remorqueurs d'État ou recourir à l'affrètement permanent de Remorqueurs d'Intervention et d'Assistance privés. Ces moyens sont placés sous l'autorité opérationnelle de l'autorité compétente et peuvent être mobilisés d'office pour toute opération d'assistance ou de remorquage forcé.

Les frais, risques et pénis résultant de l'utilisation de ces moyens sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire

Les modalités de gestion nautique et commerciale et mobilisation de ces moyens, ainsi que les conditions de leur tarification et de recouvrement des frais engagés, sont fixées par voie réglementaire

Article 12 : Pouvoir de Réquisition

Pour les besoins des opérations mentionnées à l'article 6, l'autorité désignée par voie réglementaire est habilitée à réquisitionner les remorqueurs sous pavillon marocain, ainsi que les personnes et les biens nécessaires, pour assurer la manœuvre, la garde et la mise en sécurité du navire en situation d'urgence.

En vue de mettre fin au danger ou de prévenir une atteinte grave à l'environnement marin, ladite autorité est habilitée à décider du transfert et de l'accueil du navire vers un lieu de refuge qu'elle désigne.

Les modalités d'indemnisation des tiers réquisitionnés sont fixées par voie réglementaire.

Chapitre V : Des Lieux de Refuge

Article 13 : Planification des lieux de refuge

L'administration compétente qui sera définie par voie réglementaire établit et tient à jour des plans d'accueil recensant les Lieux de Refuge potentiels sur l'ensemble du littoral national.

Article 14 : Désignation et Injonction d'accueil

Lorsqu'un navire en situation d'urgence nécessite une assistance, l'autorité désignée par voie réglementaire défini à l'article 12 peut décider de son accueil dans un Lieu de Refuge qu'elle détermine.

Cette décision vaut injonction à l'égard de l'autorité portuaire ou de l'organisme gestionnaire du lieu désigné, qui est tenu de prendre immédiatement les dispositions nécessaires pour l'accueil du navire.

Article 15 : Garanties financières d'admission dans un lieu de refuge

L'admission d'un navire en situation d'urgence dans un Lieu de Refuge peut être subordonnée à la présentation immédiate d'une garantie financière ou d'une preuve d'assurance couvrant les risques de pollution, l'enlèvement de l'épave et les dommages aux tiers.

Le refus ou l'incapacité du capitaine à présenter ladite garantie ne peut en aucun cas justifier le refus d'accès au Lieu de Refuge si l'urgence est caractérisée par l'autorité compétente.

Dans ce cas, l'autorité désignée par voie réglementaire peut ordonner l'immobilisation conservatoire du navire dès son arrivée au Lieu de Refuge. Cette immobilisation est maintenue jusqu'à constitution d'une garantie jugée suffisante ou jusqu'au recouvrement des frais engagés par l'État.

Chapitre VI : Créance et Privilège Maritime

Article 16 : Créance, Privilège et Immobilisation

Les frais engagés par l'autorité désignée pour les interventions d'office constituent une créance privilégiée de premier rang sur le navire ou ses débris, conformément aux dispositions du Code de commerce maritime.

À ce titre, l'autorité désignée par voie réglementaire, tel que défini à l'article 12, peut ordonner l'immobilisation immédiate du navire en situation d'urgence. Cette mesure vaut saisie conservatoire et demeure en vigueur jusqu'à la présentation d'une garantie financière suffisante couvrant l'intégralité des créances engagées.

Article 17 : Mainlevée de l'immobilisation

L'immobilisation est levée par l'autorité désignée par voie réglementaire, tel que défini à l'article 12, dès la constitution de la garantie mentionnée à l'article 15 ou après paiement intégral des sommes dues. À défaut de garantie ou de paiement dans un délai fixé par la mise en demeure, cette dernière engage la procédure de saisie-exécution et de vente forcée du navire prévue au Chapitre VI de la présente loi.

Chapitre VII : Saisies, Ventes Forcées et Dispositions Pénales

Article 18 : de la saisie exécutoire et de la vente

Si le propriétaire ou l'exploitant ne fournit pas de garantie financière dans le délai fixé par la mise en demeure suivant l'immobilisation du navire, l'autorité désignée par voie réglementaire, tel que défini à l'article 12, peut saisir le juge pour obtenir l'autorisation aux fins de la saisie-exécution et de la vente du navire.

Sur la base de la décision judiciaire de saisie-exécution, l'autorité désignée par voie réglementaire prend toutes mesures nécessaires pour empêcher l'appareillage du navire jusqu'à notification de la mainlevée ou de l'autorisation de vente.

En cas d'urgence ou lorsque les frais engagés par l'État continuent de s'accroître, le juge peut ordonner la vente du navire dans un délai n'excédant pas quarante-huit (48) heures. Cette vente est réalisée par voie d'enchères publiques conformément à la législation en vigueur.

Article 19 : Inobservation des ordres et mises en demeure

Est puni d'une amende de [X] à [Y] Dirhams et d'une peine d'emprisonnement de six mois à deux ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui :

- Refuse ou néglige de se conformer aux ordres de l'autorité compétente tel que énoncé dans l'article 9 de la présente loi ;
- Contrevient à une mise en demeure légalement notifiée en application de l'article 8 de la présente loi.
- Tente de quitter son lieu de refuge après une mesure d'immobilisation sans avoir fourni la garantie financière exigée à l'article 15.

Article 20 : Entrave à l'expertise

Est puni d'une amende de [Z] à [Y] dirhams tout capitaine qui s'oppose à la montée à bord de la commission d'évaluation et d'intervention mandatée par l'autorité compétente, ou qui refuse de lui fournir l'accès aux compartiments du navire en situation d'urgence, aux titres et documents de bord ainsi qu'aux informations techniques nécessaires à l'évaluation du risque.

Article 21 : Constatation des infractions

Outre les officiers de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions aux dispositions de la présente loi et à en dresser procès-verbal :

1. Les officiers de la Marine Royale ;
2. Les officiers de la Gendarmerie Royale, notamment des brigades maritimes ;
3. Les inspecteurs de la Marine Marchande dûment habilités ;
4. Les officiers de port assermentés ;
5. Les opérateurs et superviseurs des services du trafic maritime côtier.

Chapitre VIII : Du dispositif financier et du Fonds d'Intervention

Article 22 : Création du Fonds d'Intervention Maritime

Il est institué un mécanisme financier dénommé « Fonds d'Intervention Maritime », destiné à :

- couvrir les dépenses engagées par l'État pour les interventions d'urgence prévues aux articles 9 et 10 ;
- Financer la constitution d'une flotte de remorqueurs d'État et/ou les opérations de d'affrètement des Remorqueurs d'Intervention et d'Assistance comme stipulés dans l'article 11 ;
- financer les frais liés aux travaux de la commission d'évaluation et d'intervention à bord du navire comme, prévue à l'article 7 ;
- financer les frais liés à l'immobilisation, à la garde et à la mise en sécurité des navires et, le cas échéant, de leurs cargaisons ;
- prendre en charge les frais de justice et de procédure liés aux saisies et ventes forcées.

Le Fonds d'Intervention Maritime est alimenté notamment par :

- le produit des amendes prévues au Chapitre VII ;
- le produit de la vente des navires saisis et vendus conformément à la législation en vigueur ;
- le produit de la vente des épaves de navires échoués dans les les eaux territoriales marocaine et vendus conformément à la législation en vigueur ;

- les recouvrements effectués auprès des propriétaires, exploitants ou assureurs à l'issue des actions de recouvrement en relation avec les dispositions de la présente loi;
- le produit de la vente des cargaisons non revendiquées par leurs ayants droit, réalisée sur autorisation judiciaire, après mise en demeure restée sans effet ;
- un prélèvement fixé à par tonne de marchandises transitant par les ports marocains, acquitté par le propriétaire de la marchandise;
- toute autre ressource affectée au Fonds conformément à la législation en vigueur.

Les modalités d'organisation, de gestion, d'ordonnancement et de contrôle du Fonds sont fixées par voie réglementaire.