



## NOTE DE PRESENTATION SUR LE PROJET DE LOI N°69-18 RELATIVE A LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

Les activités de transport maritime représentent une source réelle de pollution de l'environnement, essentiellement au travers les résidus, qui sont produits du fait du fonctionnement et de l'exploitation des navires, et qui sont souvent rejetés dans le milieu marin ou émis dans l'atmosphère.

Ces rejets lorsqu'ils sont fait dans des proportions démesurées ou incontrôlées, notamment dans des zones sensibles, peuvent causer de grands dommages au milieu marin et à l'environnement en général.

C'est pourquoi, l'organisation Maritime Internationale (OMI) s'est attelée depuis les années soixante-dix à mettre en place un cadre normatif global pour prévenir au niveau mondial les différentes formes de pollution provenant des navires. Ce cadre fixe essentiellement les normes à observer par les navires pour que les rejets soient admissibles, les zones où ces derniers sont totalement interdits, et les équipements dont certains types de navires devront être dotés.

La convention Marpol de 1973/78 sur la prévention de la pollution par les navires, ratifiée par le Maroc (dahir 1.93.44 du 14 ramadan 1414 (25.02.1994), fixe dans ses annexes les normes de rejets admissibles et demande aux parties contractantes de prendre des mesures pour sanctionner leur non respect.

L'article 4 de ladite convention, requiert de l'Etat du pavillon et de l'Etat côtier de sanctionner les infractions aux dispositions de cet instrument commises aussi bien par les navires battant leur pavillon que les navires étrangers se trouvant dans les eaux relevant de leur souveraineté ou juridiction.

Egalement l'article 217 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, ratifiée par le Maroc le 31 mai 2007 stipule que les Etats veillent à ce que les navires battant leur pavillon respectent les règles et normes internationales applicables afin de « prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires ».

De même que l'article 220 de cette convention accorde à l'Etat côtier le droit d'intenter une action pour toute infraction aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la convention ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires si l'infraction a été commise dans sa mer territoriale ou sa zone économique exclusive ou zone d'effet équivalent.



Le Maroc est fortement exposé à ce genre de pollution, et ce au regard de sa position géographique, qui le place à la croisée des plus importantes routes du commerce maritime international, de l'étendue de ses espaces maritimes, qui sont traversées annuellement par des centaines de milliers de navires de tout genre, et de son positionnement comme hub portuaire régional.

Etant partie contractante aux multiples conventions de l'OMI, le Maroc a l'obligation de transposer les normes convenues sur le plan international dans son droit interne et de prendre les mesures qu'il voit satisfaisantes pour sanctionner toute infraction à ses normes, aussi bien par les navires battant son pavillon que les navires étrangers se trouvant dans les eaux relevant de sa souveraineté et de sa juridiction.

Le présent projet de loi a pour objet de transposer dans le droit national les différentes normes et règles convenues dans le cadre des instruments de l'OMI auquel le Maroc est partie et de combler le vide qui marque la législation nationale en ce qui concerne les sanctions à prendre en cas d'infraction et de rejet illicite.

Les matières polluantes visées par la présente loi sont celles traitées par la convention Marpol dans ses six annexes à savoir :

- Annexe I relative à la prévention de la pollution par les Hydrocarbures ;
- Annexe II relative à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac ;
- Annexe III relative à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis ;
- Annexe IV relative à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires ;
- Annexe V relative à la prévention de la pollution par les ordures des navires ;
- Annexe VI relative à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

Parmi les polluants qui sont traités par le présent projet de loi, il y a aussi les eaux de ballast et sédiments des navires tels que visés par la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (convention BWM), faite à Londres le 13 février 2004 et publiée par le dahir n° 1-14-47 du 16 rabii I 1439 ( 5 décembre 2017).

Aussi et conformément à la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (convention AFS), publiée

par le dahir n°1-09-121 du 1er ramadan 1432 (2 août 2011), le projet de loi consacre également l'interdiction de l'utilisation des traitements nocifs destinés à éliminer ou à réduire les bio-salissures des coques des navires qui, en se développant, réduisent leur vitesse et accélèrent leur vieillissement.

Etant donné que les règles et normes de rejets sont nombreuses et évolutives, le projet de loi s'est contenté de fixer des principes généraux pour prévenir chaque type de pollution provenant des navires et a renvoyé les normes et règles techniques à observer à la voie réglementaire.

Il a en outre établi des dispositions générales relatives à la constatation de l'infraction, à l'administration de la preuve et aux compétences juridictionnelles.

Les sanctions qui y sont prévues, sont différenciées par rapport à la taille des navires ou la dangerosité du polluant rejeté et sont suffisamment dissuasives pour réprimer tout acte volontaire de rejet illicite et ce, en vue de préserver les ressources halieutiques et protéger le milieu marin.

**Tel est l'objet du présent projet de loi.**

Ministre de l'Équipement,  
du Transport, de la Logistique et de l'Eau  
**Abdelkader AMARA**

# PROJET DE LOI N°69-18 RELATIVE A LA POLLUTION PAR LES NAVIRES

## CHAPITRE PREMIER DISPOSITIONS GENERALES

### Article Premier :

La présente loi détermine le régime applicable à la pollution par les navires du milieu marin ou de l'atmosphère. A cet effet, elle prévoit le principe d'interdiction de rejets de polluants par les navires dans le milieu marin ou dans l'atmosphère et fixe les conditions dans lesquelles les navires peuvent effectuer des rejets de certaines matières sans que ces rejets soient considérés comme des rejets interdits.

Elle prévoit également l'interdiction d'utiliser, sur les navires les peintures antisalissure contenant des organostanniques ou toutes autres substances nocives et fixe un régime particulier aux systèmes antisalissure des navires.

### Article 2 :

Au sens de la présente loi et des textes pris pour son application, on entend par :

- 1) **Eaux maritimes marocaines** : les eaux territoriales et la zone économique exclusive telles que définies par la législation en vigueur ainsi que les eaux intérieures en dehors des eaux du domaine public hydraulique ;
- 2) **Navire** : le bâtiment de mer tel que défini à l'article 2 de l'annexe I du dahir du 28 joumada 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 ;
- 3) **Convention MARPOL** : la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires faite à Londres le 2 novembre 1973 et le protocole y relatif, fait à Londres le 17 février 1978, publiés par le dahir n° 1-93-44 du 14 ramadan 1414 (25 février 1994), ainsi que ses annexes telles que modifiées et complétées ;
- 4) **Système antisalissure** : tout revêtement, peinture, traitement de la surface, ou dispositif qui est utilisé sur un navire pour contrôler ou empêcher le dépôt d'organismes indésirables ;
- 5) **Polluants** : les agents physiques, chimiques ou biologiques :
  - a) visés par la convention MARPOL dans ses annexes suivants :
    - Annexe I relative à la prévention de la pollution par les Hydrocarbures ;
    - Annexe II relative à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac ;

- Annexe III relative à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis ;
- Annexe IV relative à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires ;
- Annexe V relative à la prévention de la pollution par les ordures des navires ;
- Annexe VI relative à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

b) visés par la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (convention BWM), faite à Londres le 13 février 2004 et publiée par le dahir n° 1-14-47 du 16 rabii I 1439 ( 5 décembre 2017) ;

c) visés par la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires (convention AFS), publiée par le dahir n°1-09-121 du premier ramadan 1432 (2 août 2011) ;

**6) Rejet :** Tout déversement dans le milieu marin ou émission dans l'atmosphère de matières polluantes par un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend toute libération, émanation, écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage ou vidange, lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances. Le terme rejet ne couvre pas :

1. L'immersion au sens de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières faites à Londres le 23 kaada 1392 ( 29 décembre 1972) , publiée par le dahir n°1-78-59 du 1er jourmada I 1399 (30 mars 1979) telle qu'elle a été modifiée par le protocole de 1996 publié par le dahir 1-14-48 du 13 chaoual 1437 (18 juillet 2016)et ses annexes;
2. Les déversements ou les émissions de polluants qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement des ressources minérales du fond des mers et des océans au large des côtes;
3. Les déversements ou les émissions de polluants effectués aux fins de recherche scientifique autorisée visant à réduire ou à combattre la pollution.

**7) Hydrocarbures :** les produits définis comme tels à l'annexe I de la Convention MARPOL ;

**8) Mélange d'hydrocarbures :** tout mélange contenant des hydrocarbures, qui proviennent, notamment du compartiment machine, des soutes à combustible liquide lorsqu'elles ont servi au transport des eaux de ballast, ou des bouchains des chambres des pompes à cargaison à bord d'un navire pétrolier. ;

**9) Substances liquides nocives :** les substances définies comme telles à l'Annexe II de la Convention Marpol ;

- 10) **Substances nuisibles** : les substances identifiées comme polluants marins dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) ;
- 11) **Eaux usées des navires** : les eaux usées telles que énumérées à l'annexe IV de la Convention MARPOL ;
- 12) **Ordures des navires** : toutes sortes de déchets définis ou indiqués à l'annexe V de la convention MARPOL précitée. Toutefois, ne sont pas considérés comme déchets :
  - Les substances dont la liste est fixée par voie réglementaire conformément aux autres Annexes de la Convention Marpol ;
  - Le poisson frais entier ou non qui provient des activités de la pêche au cours des opérations de pêche ou des activités de l'aquaculture, y compris au cours du transport des espèces halieutiques en vue de leur transfert dans les installations aquacoles et du transport desdites espèces aux fins de leur traitement ;
- 13) **Eaux de ballast** : les eaux et les matières en suspension prises à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes ;
- 14) **Sédiments des navires** : les matières provenant de l'eau de ballast qui se sont déposées à l'intérieur d'un navire

En outre les autres termes maritimes et techniques utilisés par la présente loi et les textes pris pour son application ont la signification prévue par les conventions sus indiquées, leurs annexes et protocoles.

### **Article 3 :**

Sans préjudice des dispositions particulières prévues dans la présente loi, les dispositions de celle-ci s'appliquent aux :

- 1) Rejets effectués par tout navire, quel que soit son pavillon, dans les eaux maritimes marocaines visées au 1) de l'article 2 ci-dessus ;
- 2) Navires battant pavillon marocain quelles que soient les eaux maritimes dans lesquelles ils ont effectué des rejets ;
- 3) Navires battant pavillon étranger pour ce qui concerne les systèmes antisalissure lorsque ceux-ci entrent dans un port, un chantier naval ou un terminal au large au Maroc ;
- 4) Navires battant pavillon étranger lorsqu'ils effectuent ou ont effectué de tels rejets dans les eaux maritimes marocaines visées au 1) de l'article 2 ci-dessus ;
- 5) Propriétaires, armateurs, affréteurs, capitaines ou leurs mandataires, et d'une manière générale tout gestionnaire des navires visés ci-dessus.

Toutefois, sont exclus de l'application de la présente loi :

1. Les navires de guerre et les navires de guerre auxiliaires ;
2. Les navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales ;

**CHAPITRE II**  
**CONDITIONS DE REJET DE POLLUANTS PAR LES NAVIRES**  
**DANS LE MILIEU MARIN ET DANS L'ATMOSPHERE**

**Section première**

**Dispositions communes**

**Article 4**

Est interdit le rejet de polluants dans le milieu marin et dans l'atmosphère, effectué par tout navire lors de son passage ou de son séjour dans les eaux maritimes marocaines, si ce rejet entraîne ou est susceptible d'entraîner une pollution desdites eaux ou de l'atmosphère.

Est considéré comme rejet entraînant ou susceptible d'entraîner une pollution, tout rejet effectué en infraction aux dispositions de la présente loi.

**Article 5**

Par dérogation aux dispositions de l'article 4 ci-dessus, n'est pas considéré comme rejet interdit, le rejet qui est effectué par un navire :

- 1) Pour assurer sa sécurité ou celle d'un autre navire, de son équipage ou de ses passagers ou pour sauver des vies humaines en mer, sous réserve que lesdits rejets soient le seul moyen de faire face au danger ;
- 2) Suite à une avarie dudit navire ou de ses équipements, sous réserve que les conditions suivantes soient remplies :
  - a. Toutes les mesures d'usage ont été prises sitôt la découverte de l'avarie ou du rejet, pour empêcher, réduire ou limiter ce rejet ;
  - b. Le propriétaire, l'armateur, l'affréteur ou le capitaine du navire n'a pas agi soit avec l'intention de causer un dommage soit témérement et en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement.
- 3) Avec l'approbation préalable de l'autorité compétente, en vue de lutter contre un événement particulier de pollution et afin de réduire au minimum les dommages par pollution.

## **Section 2**

### **Rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures**

#### **Article 6**

Seuls les rejets par les navires d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures, effectués dans les conditions et selon les modalités fixées par voie réglementaire et qui tiennent compte des dispositions de l'annexe I de la convention MARPOL, ne sont pas considérés comme des rejets interdits.

Aucun de ces rejets ne doit contenir des quantités ou des concentrations de produits chimiques ou autres substances dangereuses pour le milieu marin ou des produits chimiques ou d'autres substances, ajoutés pour contourner les conditions de rejet.

#### **Article 7**

Tout résidu d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures transportés en tant que cargaison ou provenant du compartiment, qui ne peut être rejeté selon les prescriptions prévues conformément aux dispositions de l'article 6 ci-dessus, doit être conservé à bord en vue de son évacuation ultérieure dans les installations de réception portuaires flottantes, fixes ou mobiles, et destinées à la collecte des déchets et/ou des résidus dans les conditions fixées par la législation et la réglementation en vigueur.

#### **Article 8**

Aucun rejet effectué dans les eaux maritimes marocaines ne doit contenir des produits chimiques ou autres substances de nature à masquer une pollution desdites eaux par les hydrocarbures ou par les mélanges d'hydrocarbures.

## **Section 3**

### **Rejets de résidus de substances liquides nocives transportées en vrac**

#### **Article 9**

Les navires transportant les substances liquides nocives, en vrac, figurant sur la liste prévue ci-dessous doivent, lorsqu'ils naviguent dans les eaux maritimes marocaines, se conformer aux prescriptions des dispositions de l'Annexe II de la convention MARPOL précitée.

La liste des substances liquides nocives est fixée par voie réglementaire conformément aux dispositions de ladite annexe II, en tenant compte du risque qu'elles présentent pour la santé humaine et/ou les ressources halieutiques et/ou le préjudice causé au milieu marin, au littoral ou à toute autre utilisation légitime de la mer.



#### **Article 10**

Tout rejet de résidus de substances liquides nocives ou de tout mélange contenant de telles substances ne peut être effectué par un navire que conformément aux conditions et modalités fixées par voie réglementaire, en tenant compte des dispositions de l'annexe II de la convention MARPOL précitée.

#### **Section 4**

#### **Rejet de substances nuisibles transportées en colis**

#### **Article 11**

Le transport des substances nuisibles par mer en colis doit répondre aux conditions de transport en colis fixées par voie réglementaire en tenant compte des dispositions du code IMDG précité

Leur rejet dans le milieu marin est interdit sauf si ce jet est rendu nécessaire pour sauver des vies humaines en mer ou pour assurer la sécurité du navire.

#### **Section 5**

#### **Rejet des eaux usées des navires**

#### **Article 12**

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux navires effectuant des voyages internationaux dont la jauge brute est égale ou supérieure à quatre cent (400) unités de jauge brute ou ceux dont la jauge brute est inférieure à quatre cent (400) unités de jauge brute et qui sont autorisés à transporter plus de quinze (15) personnes y compris les membres de l'équipage du navire.

#### **Article 13**

Le rejet des eaux usées des navires est interdit sauf dans le cas où lesdites eaux sont rejetées après broyage et désinfection à l'aide, selon le cas, d'un dispositif ou d'une installation appropriés, selon les conditions et les exigences fixées par voie réglementaire en tenant compte des dispositions de l'annexe IV de la convention MARPOL précitée.

Dans tous les cas, l'effluent ne doit pas laisser de substances solides flottantes visibles et ne doit pas entraîner de décoloration de l'eau environnante.

#### **Article 14**

Lorsque les rejets des eaux usées sont mélangés à des matières, des résidus, des eaux résiduaires ou des déchets visés aux autres sections du présent chapitre, ces rejets doivent, outre les prescriptions prévues à l'article 13 ci-dessus, satisfaire aux prescriptions des sections correspondantes.

#### **Section 6**

#### **Rejet des ordures par les navires**

#### **Article 15**

Est interdit tout rejet par les navires, dans le milieu marin, de déchets en matière plastique, y compris les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique, ainsi que les sacs à ordures en matière plastique et les cendres de matières plastiques incinérées qui peuvent contenir des métaux lourds ou d'autres résidus toxiques, et ce, quelles que soient les eaux maritimes concernées.

En outre, et sous réserve des dispositions du troisième alinéa du présent article, le rejet des autres ordures des navires peut être effectué selon les conditions et modalités fixées par voie réglementaire, en tenant compte des dispositions de l'annexe V de la Convention MARPOL précitée.

Est également interdit le rejet par les navires dans les zones spéciales, telles que définies à l'annexe V de la convention Marpol, notamment dans la mer Méditerranée, de toutes ordures, y compris les objets en papier, les chiffons, les objets en verre, les objets métalliques, les bouteilles, les ustensiles de cuisine, le fardage et les matériaux de revêtement et d'emballage. Toutefois, le rejet des déchets alimentaires dans les zones susmentionnées n'est pas interdit si ce rejet est effectué dans les conditions fixées par voie réglementaire, en tenant compte des dispositions de ladite annexe V.

#### **Article 16**

Sous réserve des dispositions du deuxième alinéa du présent article, est interdit le rejet des ordures à partir des plates-formes fixes ou flottantes en mer, qui servent à l'exploration, l'exploitation et le traitement des ressources minérales du fond des mers ou des océans, ainsi qu'à partir de tout navire se trouvant à moins de cinq cents (500) mètres de ces plateformes.

Le rejet des déchets alimentaires par les plates-formes situées à plus de douze (12) milles marins à partir des lignes de base et par tous les autres navires se trouvant à proximité ou à moins de 500 m de ces plates-formes n'est pas interdit, s'il est effectué dans les conditions fixées par voie réglementaire, en tenant compte des dispositions de l'annexe V de la convention MARPOL.

### **Article 17**

Les rejets des ordures ne doivent contenir aucune substance nuisible.

### **Article 18**

Lorsque les ordures faisant l'objet d'un rejet sont mélangées avec d'autres matières ou substances dont le rejet est interdit ou est soumis à des prescriptions différentes ou sont contaminées par de telles matières, les dispositions les plus rigoureuses s'appliquent.

### **Section 7**

#### **Rejet des eaux de ballast et sédiments des navires**

### **Article 19**

Outre les exclusions prévues par l'article 3 ci-dessus, les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas aux navires:

- qui ne sont pas conçus ou construits pour transporter des eaux de ballast et aux navires munis de citernes de ballast scellées à bord ;
- opérant exclusivement dans les eaux maritimes marocaines ;
- battant pavillon marocain, exploités uniquement dans les eaux relevant de la juridiction d'un autre Etat, à condition que cette exclusion soit autorisée.

### **Article 20**

Ne sont pas considérés comme des rejets interdits les rejets des eaux de ballast et les évacuations des sédiments réalisés conformément aux conditions et modalités fixées par voie réglementaire, en tenant compte des règles et prescriptions fixées par la Convention (BWM) précitée.

### **Section 8**

#### **Pollution par les systèmes antisalissure**

### **Article 21**

Est interdite l'application, l'installation ou l'utilisation des systèmes antisalissure contenant des composés organostanniques ou autres substances nocives qui agissent en tant que biocides actifs sur :

- Les navires battant pavillon marocain ;

- Les navires battant pavillon étranger, même lorsque l'Etat de pavillon n'est pas partie à la Convention (AFS) précitée, opérant dans les eaux maritimes marocaines, y compris les navires affrétés par des personnes physiques ou morales marocaines dans les conditions fixées par la législation en vigueur en la matière.

La présente section s'applique également aux engins de pêche, aux installations des établissements de la pêche maritime ainsi qu'à tout équipement ou appareil totalement ou partiellement immergé dans les eaux maritimes marocaines.

#### **Article 22**

La liste des composés et autres substances nocifs visés ci-dessus qui ne doivent pas être contenus dans les systèmes antisalissure est fixée par voie réglementaire.

#### **Article 23**

Les déchets résultant de l'application de l'article 21 ci-dessus sont collectés, manutentionnés, traités et évacués conformément aux dispositions de la loi n°28-00 relative à la gestion des déchets et à leur élimination, telle qu'elle a été modifiée et complétée.

#### **Section 9**

##### **Emissions provenant des navires**

#### **Article 24**

Est interdite l'émission, dans l'atmosphère, par les navires, des substances dont le seuil de concentration dépasse les limites fixées par voie réglementaire, en tenant compte des dispositions de l'annexe VI de la convention MARPOL précitée.

#### **Article 25**

Les substances qui appauvrissent la couche d'ozone et le matériel contenant de telles substances, lorsqu'ils sont enlevés des navires, doivent être livrés à des installations de réception appropriées, selon les conditions et les modalités fixées par voie réglementaire.

#### **Article 26**

Il est interdit de faire fonctionner, à bord d'un navire, un moteur diesel marin auquel les dispositions de l'annexe VI de la convention MARPOL précitée sont applicables, lorsque la quantité des oxydes d'azote émise par ce moteur dépasse les

seuils fixés par voie réglementaire, en tenant compte des dispositions de ladite annexe VI.

#### **Article 27**

L'Autorité compétente, en tenant dûment compte des dispositions de l'annexe VI de la convention MARPOL précitée peut, selon les conditions et les modalités fixées par voie réglementaire, exempter certaines catégories de navires de l'observation des normes d'émission des oxydes d'azote, lorsque ces navires sont utilisés exclusivement dans les eaux maritimes marocaines.

#### **Article 28**

La teneur en soufre de tout combustible liquide utilisé pour la propulsion ou l'exploitation de tout navire, y compris les distillats marins et les combustibles résiduels ne doit pas dépasser, selon les zones de navigation, les concentrations fixées par voie réglementaire en tenant compte des prescriptions de l'annexe VI de la convention MARPOL précitée.

#### **Article 29**

Est interdite l'incinération à bord des navires :

1. des substances figurant sur la liste fixée par voie réglementaire, en tenant compte des dispositions de l'annexe VI de la Convention MARPOL précitée ;
2. des substances autres que celles prévues au 1) ci-dessus lorsque cette incinération n'est pas effectuée selon les modalités fixées par voie réglementaire en tenant compte des dispositions de ladite annexe VI.

#### **Article 30**

Les combustibles liquides utilisés à bord des navires auxquels s'appliquent les dispositions de l'annexe VI de la convention MARPOL précitée, doivent être exempts d'acides inorganiques et ne doivent contenir aucun additif ou déchet chimique qui soit nuisible à la santé humaine ou contribue globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.

### **CHAPITRE III : DISPOSITIONS DIVERSES**

#### **Article 31**

Les navires auxquels s'appliquent les dispositions de la présente loi doivent disposer des certificats et autres documents ou titres de prévention de la pollution par les

navires prescrits aux annexes I, II, III, IV, V et VI de la convention Marpol précitée et répondre aux prescriptions techniques et exigences prévues auxdites annexes.

Ils doivent également disposer des certificats et autres documents ou titres prévus par la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (convention BWM) et/ou la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (convention AFS) précitées.

Pour les navires battant pavillon marocain, les certificats, titres et autres documents visés ci-dessus sont délivrés dans les conditions et selon les modalités fixées par les dispositions de l'annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime et les textes pris pour son application relatifs à la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution par les navires.

Tout navire ayant effectué des rejets de polluants dans le milieu marin et/ou dans l'atmosphère doit disposer, à son bord, de toute la documentation relative à ces rejets exigée, selon le cas, par l'annexe I, II, III, IV, V ou VI à la Convention MARPOL, la Convention BWM ou la Convention AFS précitées.

### **Article 32**

Tout capitaine ou toute autre personne ayant la charge du navire, dont le navire subit, alors qu'il navigue dans les eaux maritimes marocaines, un incident technique ou un événement de mer entraînant ou susceptible d'entraîner une pollution de ces eaux, ou de l'atmosphère, doit en informer immédiatement l'autorité compétente en lui fournissant toutes informations sur l'incident ou l'évènement ainsi que sur les risques d'une pollution éventuelle.

La même obligation incombe à tout capitaine d'un navire navigant dans les mêmes eaux ayant connaissance qu'un tel incident ou évènement a eu lieu.

En cas d'abandon du navire ou lorsque le rapport de mer relatif à l'incident ou l'évènement subit par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, le propriétaire, l'armateur, l'affréteur du navire, leurs préposés ou leurs mandataires assument, dans toute la mesure du possible, les obligations ci-dessus.

### **Article 33**

L'information visée à l'article 32 ci-dessus, est établie selon le modèle fixé par voie réglementaire et doit contenir toutes les mentions permettant à l'autorité compétente d'identifier et de localiser le navire concerné et de connaître l'incident ou l'évènement de mer dont il est victime, la nature et l'étendue des dommages subis ou causés, ainsi que les conditions météorologiques dans lesquelles le navire évolue et, le cas échéant, tout autre renseignement utile.

#### **Article 34**

Tout capitaine d'un navire navigant dans les eaux maritimes marocaines et tout commandant d'un aéronef marocain ou étranger survolant ces mêmes eaux, doivent informer immédiatement, l'autorité compétente, selon les formes et modalités fixées par voie réglementaire, de tout fait ou situation qui laisse supposer qu'il y a eu un rejet de polluants dans lesdites eaux.

L'information donnée doit permettre d'identifier le navire ou l'aéronef auteur du message, le ou les lieux du rejet et, le cas échéant, le navire contrevenant.

#### **Article 35**

En cas de rejet de polluants, le propriétaire ou l'exploitant du navire source de ce rejet est mis en demeure par l'autorité compétente pour prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin audit rejet dans les conditions qu'elle fixe.

En cas d'urgence, la mise en demeure est faite au capitaine du navire ou à la personne ayant la charge du navire en cas d'indisponibilité du capitaine.

#### **Article 36**

Dans le cas où cette mise en demeure est restée sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou en cas d'urgence, l'autorité compétente peut prendre toutes les mesures appropriées, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant du navire concerné, pour prévenir les risques de pollution.

Les frais ainsi engagés sont recouvrés conformément au code de recouvrement des créances publiques.

### **CHAPITRE IV COMPETENCES ET PROCEDURES**

#### **Article 37**

Outre les officiers de police judiciaire, sont habilités à rechercher et constater les infractions aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application, les inspecteurs de la navigation maritime, les officiers commandants des bâtiments et aéronefs de la Marine Royale, les officiers des ports et les personnes désignées par l'autorité gouvernementale chargée de la marine marchande pour ce qui concerne les navires de commerce, de servitude et de plaisance et l'autorité gouvernementale chargée de de la pêche maritime pour ce qui concerne les navires de pêche et les navires de renfort, assermentées, conformément à la législation en vigueur.

### **Article 38**

Tout navire trouvé dans les eaux maritimes marocaines en infraction aux dispositions de la présente loi ou des textes pris pour son application ou soupçonné d'avoir enfreint ces dispositions, doit être arraisonné selon les modalités fixées par voie réglementaire et conduit dans les meilleurs délais possibles au port le plus proche par les officiers commandants des bâtiments ou des aéronefs visés à l'article 37 ci-dessus.

Ces officiers sont habilités à user de tous les moyens de coercition utiles, y compris à faire usage de leur armement dans les cas où les sommations d'usage sont restées sans effet.

### **Article 39**

Toute constatation d'infraction aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application doit faire immédiatement l'objet d'un procès-verbal d'infraction dûment signé par l'agent verbalisateur et par le ou les contrevenants. En cas de refus ou d'empêchement de signer du ou des auteurs de l'infraction, mention en est faite au procès-verbal.

Le procès-verbal, établi selon le modèle fixé par voie réglementaire, indique notamment :

- 1) Les informations permettant l'identification des personnes ayant commis l'infraction ou soupçonnées de l'avoir commise et du navire concerné ;
- 2) Les informations relatives à la nature de l'infraction commise ainsi que la date et le lieu de sa commission ;
- 3) Les caractéristiques des polluants rejetés et toute information permettant d'évaluer la nature et l'étendue de la pollution résultant de l'infraction commise ;
- 4) Les situations sur zone notamment les données météorologiques et l'état de la mer ;
- 5) Les mesures prises lorsque le rejet a été constaté ;
- 6) La ou les méthodes d'observation et les documents versés à l'appui de la constatation, le cas échéant ;
- 7) La mention, le cas échéant, du prélèvement d'échantillons et la référence du procès-verbal dudit prélèvement ;
- 8) L'identification de l'agent verbalisateur.

Dans le cas où des échantillons sont prélevés, il est procédé selon les procédures prévues par la loi n°13-83 relative à la répression des fraudes sur les marchandises.



#### **Article 40**

Les procès-verbaux dressés par les agents mentionnés à l'article 37 ci-dessus font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils sont transmis, immédiatement, par l'autorité compétente au ministère public auprès de la juridiction compétente.

Le représentant local de l'autorité compétente est chargé de coordonner, les interventions visant à faciliter la recherche et le recueil des éléments de preuve qui peuvent comprendre les prises de photos aériennes, les images satellites et le rapport d'inspection du navire. Le ministère public en est informé dans les meilleurs délais.

#### **Article 41**

En cas de constatation de rejets de polluants, l'autorité compétente peut ordonner l'inspection du navire en mer. L'inspection du navire responsable d'un acte de pollution comprend la vérification de tout document détenu à son bord y compris les registres.

Au cours de leurs investigations sur tout navire responsable d'un acte de pollution, les agents habilités visés à l'article 37 ci-dessus, peuvent ouvrir tout colis, conteneur ou emballage et prélever le cas échéant, tout échantillon pour analyse, et prendre une copie ou faire copie de tout document jugé utile pour l'enquête.

#### **Article 42**

Le navire ayant servi à commettre une infraction aux dispositions de la présente loi ou des textes pris pour son application peut être immobilisé dans le port où il se trouve, par décision du président du tribunal, sur demande de l'autorité dont relève l'agent verbalisateur.

Cette immobilisation est faite aux frais de l'armateur.

A tout moment, le juge peut ordonner la levée de l'immobilisation s'il est fourni un cautionnement bon et suffisant dont il fixe le montant et les modalités de versement. Le cas échéant, l'immobilisation peut être accompagnée d'un déroutement du navire vers un lieu, un port ou un mouillage.

#### **Article 43 :**

Par dérogation aux dispositions des articles 27 à 30 de Dahir portant loi n° 1-74-447 (11 ramadan 1394) approuvant le texte du Code de procédure civile, est seul compétent pour connaître des infractions aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application :

1- le tribunal du port d'immatriculation du navire auteur de l'infraction lorsque celui-ci est un navire battant pavillon marocain ;

2- le tribunal du port où le navire auteur de l'infraction se trouve, dans le cas des navires battant pavillon étranger.

## CHAPITRE V INFRACTIONS ET SANCTIONS

### Article 44 :

Est puni d'une amende de 50 000 à 150 000 dirhams, tout capitaine ou responsable à bord d'un navire qui effectue un rejet en violation des dispositions des articles 6, 8, 9, ou 10 de la présente loi. Toutefois :

- 1- lorsque l'infraction est le fait de tout capitaine ou responsable à bord d'un navire citerne d'une jauge brute inférieure à 150 unités de jauge ou de tout autre navire d'une jauge brute inférieure à 400 unités de jauge dont la machine propulsive a une puissance installée supérieure à 150 kw, la peine encourue est de trois ans à 5 ans d'emprisonnement et une amende de 15 000 000 à 45 000 000 de dirhams ou l'une de ces deux peines seulement;
- 2- lorsque l'infraction est le fait de tout capitaine ou responsable à bord d'un navire citerne d'une jauge brute supérieure à 150 unités de jauge, ou de tout autre navire d'une jauge brute supérieure à 400 unités de jauge, la peine encourue est de cinq ans à sept ans d'emprisonnement et une amende de 50 000 000 à 100 000 000 de dirhams.

### Article 45

Est puni d'un emprisonnement de trois ans à Sept ans et d'une amende de 10.000.000 à 15.000.000 de dirhams ou l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine ou responsable à bord d'un navire, ayant jeté à la mer des substances nuisibles transportées en colis, en violation des dispositions de l'article 11 de la présente loi.

### Article 46

Est puni d'une amende dont le montant est fixé ci-après, tout capitaine ou responsable à bord d'un navire ayant effectué un rejet d'eaux usées en violation des dispositions de l'article 13 de la présente loi :

- De 5.000 à 30.000 dirhams si le navire a une jauge brute inférieure à 400 unité de jauge ;
- De 50.000 à 100.000 dirhams si le navire a une jauge brute égale ou supérieure à 400 unité de jauge.

La même sanction est encourue en cas de violation des dispositions des articles 7 ou 17 de la présente loi.

#### **Article 47**

Est puni d'une amende de 30.000 à 50.000 dirhams, tout capitaine ou responsable à bord d'un navire qui se rend coupable d'infraction aux dispositions des articles 15, 16 ou 21 de la présente loi.

#### **Article 48**

Est puni d'une amende de 1 000 000 à 3 000 000 dirhams, tout capitaine ou responsable à bord d'un navire qui effectue un rejet des eaux de ballast ou évacue des sédiments du navire en violation des dispositions de l'article 20.

#### **Article 49**

Est puni d'une amende de 150 000 à 1 000 000 de dirhams tout capitaine ou responsable à bord d'un navire qui se rend coupable d'infractions aux dispositions des articles 24, 25, 26,28 ou 29.

#### **Article 50**

Est puni d'une amende de 150 000 à 1 000 000 de dirhams tout capitaine ou responsable à bord d'un navire qui est constaté en infraction aux dispositions de l'article 30 de la présente loi.

Toutefois, la sanction sus-indiquée n'est pas appliquée si le capitaine ou responsable à bord du navire :

1. Fournit la preuve qu'il n'a pas été en mesure d'acheter du combustible marin conforme à la réglementation à l'endroit prévu par son plan de voyage ;
2. A notifié à l'Etat de son pavillon et à l'autorité compétente du port de destination cette non-disponibilité de combustible marin conforme à la réglementation ;
3. Fournit la preuve qu'il n'aurait pu s'en procurer qu'en s'écartant de la route prévue ou en retardant indûment son voyage.

#### **Article 51**

Est puni d'une amende de 5.000 à 200.000 de dirhams le propriétaire, l'affrèteur ou l'exploitant de navire ne disposant pas des certificats et autres documents, titres ou documentation prévue à l'article 31 ci-dessus ou dispose de certificats, titres ou documents non conformes, périmés ou falsifiés.

#### **Article 52**

Est puni d'une amende de 5.000 à 200.000 de dirhams tout capitaine ou responsable à bord d'un navire ou tout commandant d'un aéronef qui est constaté en infraction aux dispositions des articles 32 ou 34 de la présente loi.

#### **Article 53**

En cas de récidive, les peines d'emprisonnement et les montants des amendes prévues au présent chapitre sont portées au double.

Est en état de récidive, celui qui, après une condamnation passée en force de chose jugée pour une infraction aux dispositions de la présente loi ou des textes pris pour son application commet une nouvelle infraction auxdites dispositions dans les deux ans suivant la date de la notification de la précédente condamnation.

#### **Article 54**

Sans préjudice des peines prévues par la présente loi à l'égard du capitaine ou du responsable à bord d'un navire, les mêmes peines sont applicables au propriétaire, ou à l'exploitant du navire ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait, s'il s'agit d'une personne morale, ou à toute autre personne que le capitaine ou responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou l'activité du navire, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne a été à l'origine d'un rejet effectué en infraction aux dispositions de la présente loi ou les textes pris pour son application ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter.

#### **Article 55**

Lorsqu'une infraction a été commise au-delà de la mer territoriale, seules les peines d'amende peuvent être prononcées.

#### **Article 56**

Le tribunal peut, compte tenu des circonstances de fait et notamment des conditions de travail de l'intéressé, décider que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine ou du responsable à bord, soit en totalité ou en partie, à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire concerné.

Le tribunal ne peut user de cette faculté que si le propriétaire ou l'exploitant a été cité à l'audience.

### **Article 57**

Pour la fixation de la peine d'emprisonnement et/ou des montants des amendes, le juge peut prendre en compte la catégorie à laquelle appartient, le type de polluant, le lieu de l'infraction, ainsi que la nature et l'étendue des dommages causés et du préjudice subi.

### **Article 58**

La nature des infractions commises ainsi que les montants des amendes auxquelles elles ont donné lieu sont inscrits pour :

- Le navire battant pavillon marocain, sur sa fiche matricule et sur un-registre central des navires contrevenants tenu par l'autorité maritime ;
- Le navire battant pavillon étranger sur un registre tenu par l'autorité maritime.

## **Chapitre VI**

### **Dispositions finales**

### **Article 59**

Les dispositions de la présente loi entrent en vigueur à compter de la date de sa publication au « *Bulletin officiel* ».

Toutefois, les dispositions qui nécessitent des textes d'application, entrent en vigueur à compter de la date de publication desdits textes au « *Bulletin officiel* ».