

## **LA LEÇON DE CHOSES : *Navire, Marin, Armateur***

Par Najib Cherfaoui, *expert portuaire et maritime*

**Résumé :** À travers la législation, je fais revisiter au lecteur la définition du triplet « Navire, Marin, Armateur ». Je m'adresse à ceux qui connaissent le code maritime de commerce en vigueur au Maroc depuis 1919 ; je suppose aussi qu'ils sont au courant des diverses retouches qu'il a subi tout au long du XX<sup>ème</sup> siècle. Pour ceux à qui la connaissance de l'un de ces textes fait défaut, je me suis appliqué avec peine, à renvoyer de manière instruite, précise et détaillée aux bulletins officiels concernés [date, numéro, page, article, alinéa].

Ce code est maintenant centenaire. Il y a nécessité d'effectuer sa refonte. L'écriture, à l'horizon 2030, du code maritime de commerce pour le XXI<sup>ème</sup> siècle est à la fois une urgence prioritaire et un formidable défi. Centrée autour des valeurs humaines, cette refonte devra inclure l'ensemble des disciplines émergentes ; ainsi l'espace maritime sous juridiction, les énergies renouvelables, les biotechnologies, la toile satellitaire et la dronautique marine. Cela suppose le réajustement organique, codifié et adapté de l'expertise maritime nationale.

Par ailleurs, on prendra bien soin de cadrer ce vaste chantier avec la vision du Maroc sur la mer et le littoral. Vision qui doit comporter une feuille de route guidée par les enjeux économiques, sociaux et environnementaux, notamment climatiques.

Par rapport à ce vaste chantier, un grand retard a été pris. Les responsables devront oser avouer qu'ils ont perdu beaucoup de temps. Ils doivent bien comprendre que notre marine marchande est menacée d'exclusion par les mouvements du monde. Ils doivent aussi se convaincre que le courage est une chance. En surmontant leur peur, ils parviendront à trouver les chemins pour infléchir le reflux, compresser le futur et accélérer le nécessaire redressement, intégrateur de ressources, créateur de richesses et générateur d'emplois.

# **LA LEÇON DE CHOSES : *Navire, Marin, Armateur***

Par Cherfaoui Najib, expert portuaire et maritime

## **A. Contenu**

Pour fixer les idées, il faut savoir que de 1886 à 2019, la flotte de commerce du Maroc enregistre 298 navires à *hélice* (i.e. à propulsion mécanique), opérés par un total cumulé de 40 000 marins et 121 armateurs dont 15 sont étatiques.

« Navire, Marin, Armateur » sont donc les trois éléments de base de l'espace maritime.<sup>1</sup>

Le Navire est un objet construit, agencé et aménagé pour évoluer dans l'eau.

Le Marin est une personne expérimentée ou formée et qualifiée pour travailler dans un navire.

L'Armateur est l'exploitant du navire, qu'il en soit propriétaire ou non.

Pour le confort de l'esprit, ces trois réponses peuvent sembler satisfaisantes. Toutefois, muni uniquement de cette explication intuitive, le lecteur se perdra dans le labyrinthe des textes juridiques.

Alors, comment s'y prendre ?

Il faut d'abord interroger le Droit : cela permet de s'imprégner de la difficulté à trouver une définition légale.

En ce qui concerne le Maroc, le premier Dahir dédié à la Marine Marchande paraît en 1917 ; [B.O. N° 230 du 19 mars 1917]. De manière surprenante, cette loi passe sous silence les trois définitions qui sont pourtant au cœur du sujet.

Deux ans plus tard, la première (navire) et la deuxième (marin) sont fournies par le fameux code de commerce maritime du 31 mars 1919. La troisième ne sera donnée qu'en 1953 ; [B.O. N° 2127 du 31 juillet 1953].

---

<sup>1</sup> Les autres composantes sont évidemment les océans et les marchandises.

## **B. Navigation Maritime**

Le code de commerce maritime est promulgué dans le bulletin officiel N° 344 en date du 26 mai 1919.

Le texte commence par une mise au point concernant la qualification de la navigation : *Article Premier « La navigation est dite maritime lorsqu'elle s'exerce sur la mer, dans les ports et rades, sur les lacs, étangs, canaux et parties de rivières où les eaux sont salées et communiquent avec la mer ».*

L'Article 52 distingue six catégories de navigation : *Grand cabotage ; Long cours ; Cabotage ; Bornage ; Grande pêche ; Pêche au large ; Petite pêche.*<sup>2</sup>

Le texte reste muet sur la définition du mot « navigation ».

## **C. Navire**

Dans l'article 2, le navire est défini en se basant sur la navigation maritime, abstraction faite des dimensions, de l'aptitude à prendre la mer et du mode de propulsion : *Article 2 « Le navire est le bâtiment qui pratique habituellement la navigation maritime ».*

Cette assertion passe sous silence la définition du mot « bâtiment », cela suppose un objet flottant, élaboré pour résister aux vents et aux vagues des océans.

La définition de la navigation demeure absente.

D'après l'article 3, la désignation « bateau » englobe deux entités : le navire et l'embarcation. Or l'embarcation n'est pas définie, d'où la question de la différence entre navire et embarcation. Dans ce sens, l'article 40 précise la nuance : Les embarcations sont employées au transit des passagers et des marchandises entre la terre et la rade et vice-versa, ou affectées à l'exploitation de propriétés rurales, fabriques, usines, dans le cours inférieur des rivières.

---

<sup>2</sup> Le grand cabotage comprend la navigation entre les ports du Maroc et les ports d'Europe, de la Méditerranée et de la côte occidentale d'Afrique jusqu'à la ligne équatoriale. La navigation de long cours est celle qui est exercée au-delà des limites du grand cabotage. Le cabotage comprend la navigation d'un port marocain à un autre port marocain. Le bornage comprend la navigation d'un port marocain à un autre port marocain, ne s'éloignant pas à plus de vingt milles des côtes et faisant des traversées dans un rayon de cent milles à partir du port d'attache. La grande pêche est celle qui est exercée habituellement à une distance supérieure à cent milles marins des côtes. La pêche au large est celle qui est pratiquée à une distance supérieure à cent milles des côtes. La petite pêche est celle qui est exercée sur une distance inférieure à trente milles des côtes.

Par ailleurs, le code fait allusion à certains types de bateaux. Ainsi, les bateaux dragueurs sont cités dans l'article 6 ; l'article 27 évoque les bateaux de pêche, bateaux de plaisance, chalands, barcasses et balancelles ; l'article 36 traite des bateaux de marchandises, à passagers et du remorquage.<sup>3</sup>

Dans la version originale de 1919, l'article 33 est consacré au permis de navigation. En 1959, sa substance est totalement changée. Dorénavant, l'article 33 est exclusivement réservé à amplifier et à implémenter la définition de l'article 2 en exhibant des exemples de navires, abstraction faite du mode de propulsion : *est considéré comme navire tout engin flottant, tel que drague, porteur, citerne, chaland, quel que soit son tonnage, effectuant une navigation quelconque dans les eaux maritimes, soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire. Est un navire à passagers tout navire qui peut transporter plus de 12 passagers ;* [B.O N° 2431 du 29 mai 1959, page 869].

On remarquera que l'article 33 n'est pas en contradiction avec l'article 2 : l'adverbe « habituellement » est relatif à la navigation maritime ; le qualificatif « quelconque » fait référence à la catégorie de navigation (voir la première note de bas de page du présent chapitre).

## **D. Marin**

Dans l'Article 166, le Marin est défini comme étant une personne qui est au service du navire.

*Article 166 : Est considéré comme marin pour l'application du présent code, toute personne, de l'un ou de l'autre sexe, servant à bord d'un navire de mer.*<sup>4</sup>

Le code de 1919 définit clairement la relation entre le Marin et l'Armateur au moyen du contrat d'engagement (Chapitre 1 ; Titre Quatrième). Ce code est pionnier en la matière. En effet, exactement une année plus tard, le BIT adopte à Gênes la fameuse Convention (N° 9) sur le placement des marins, soit le 15 juin 1920.

Cependant, le texte de 1919 reste muet sur l'enregistrement du marin, c'est-à-dire sur la matérialisation de son entrée dans la profession. Cette lacune est comblée par le Dahir du 21 janvier 1922 rendant obligatoire, pour les marins marocains, la possession d'un livret maritime individuel ; [B.O N° 485 du 7 février 1922, page 226]. Ainsi, la législation marocaine est à nouveau pionnière : ce

---

<sup>3</sup> Aujourd'hui, le concept de navire a beaucoup évolué ; on distingue ainsi : pétrolier, gazier, bitumier, chimiquier, céréalier, minéralier, cargo conventionnel, frigorifique, roulier, porte-conteneur, drague, remorqueur, plateforme flottante, câblier, paquebot, ferry, aéroglisseur, hydroptère, catamaran, navire de recherche océanographique, installation de vie, éolienne flottante, sous-marin, hydravion, navire de stockage, navire en construction ou en reconstruction.

<sup>4</sup> Est considéré comme mousse tout marin âgé de moins de 16 ans, embarqué pour le service du pont. Est considéré comme novice tout marin âgé de plus de 16 ans et de moins de 18 ans, embarqué pour le service du pont.

livret, en usage au Maroc dès 1922, ne sera institué à l'échelle planétaire que bien plus tard par la « convention de Genève (N° 108) sur les pièces d'identité des gens de mer ». Elle est en vigueur depuis le 19 février 1961. C'est le Bureau International du Travail (BIT) qui l'a initiée en 1958. L'idée consiste à doter chaque marin d'une pièce standard personnalisée, internationalement reconnue.

Le livret est un carnet de travail délivré au marin, qui de ce fait, peut mettre en avant son profil professionnel. Dans ce document sont mentionnés son état civil, ses états de service, sa description physique, ses arrêts pour maladie ou accidents, ses décorations éventuelles, ses diplômes et brevets ainsi que son aptitude physique ; y sont également inscrits tous les mouvements d'embarquement et de débarquement. De plus, le livret maritime est une pièce qui a rang de passeport lorsque son détenteur se trouve à l'étranger dans le cadre de son activité professionnelle. Ce document officiel a évolué vers l'identité numérique, légalement authentifié, ce qui lui confère un statut universel.

## **E. Armateur**

Pour comprendre la subtilité juridique du concept d'armateur, il faut savoir que dans le monde maritime, la notion de propriété est adossée à celle de nationalité.

En effet, l'acte de nationalité constitue en même temps le titre de propriété comme spécifié dans l'article 12 du code de 1919. Plus précisément, l'article 12 dispose que l'acte de nationalité est la pièce qui constate le droit du bateau à battre pavillon marocain. Il est délivré par le Service de la Navigation du port d'attache. L'acte de nationalité contient le ou les noms de son ou de ses propriétaires, le lieu et l'année de sa construction ou les circonstances qui ont motivé sa naturalisation.

Par ailleurs, l'article 50 stipule que toute vente de bateau et de partie de bateau effectuée doit être inscrite au dos de l'acte de nationalité.

En ce qui concerne le sens du mot « armateur », les rédacteurs du texte de 1919 s'en remettent à l'intuition ou au prérequis supposé du lecteur. Ainsi, ils mentionnent sans les définir : Armateur (article 42), Armateur non propriétaire (article 129) et Armateur gérant (article 137). Pour une définition claire et tranchée, il faudra attendre l'article 165 bis inséré dans le Dahir du 6 juillet 1953 ; [B.O N° 2127 du 31 juillet 1953, page 1054] : *Article 165 bis « Est considéré comme armateur toute personne physique ou morale, propriétaire ou non du navire, qui en assure l'exploitation ».*

## **F. La Leçon pour l'avenir**

Le code de commerce maritime de 1919 est maintenant centenaire. Il y a nécessité d'effectuer sa refonte. L'écriture, à l'horizon 2030, du code maritime de commerce pour le XXI<sup>ème</sup> siècle est à la fois une urgence prioritaire et un formidable défi. Centrée autour des valeurs humaines, cette refonte devra inclure l'ensemble des disciplines émergentes ; ainsi l'espace maritime sous juridiction, les énergies renouvelables, les biotechnologies, la toile satellitaire et la dronautique marine. Cela suppose le réajustement organique, codifié et adapté de l'expertise maritime nationale.

Par ailleurs, on prendra bien soin de cadrer ce vaste chantier avec la vision du Maroc sur la mer et le littoral. Vision qui doit comporter une feuille de route guidée par les enjeux économiques, sociaux et environnementaux, notamment climatiques.

Par rapport à ce vaste chantier, un grand retard a été pris. Les responsables devront oser avouer qu'ils ont perdu beaucoup de temps. Ils doivent bien comprendre que notre marine marchande est menacée d'exclusion par les mouvements du monde. Ils doivent aussi se convaincre que le courage est une chance. En surmontant leur peur, ils parviendront à trouver les chemins pour infléchir le reflux, compresser le futur et accélérer le nécessaire redressement, intégrateur de ressources, créateur de richesses et générateur d'emplois.

FAIT À CASABLANCA, le 16 août 2020