**LE REGIME JURIDIQUE DES ENQUETES NAUTIQUES**

**UNE REFORME DU CODE DE COMMERCE MARITIME MAROCAIN A ACHEVER ?**

**ROCHDI ZAHRA**

Juriste, Docteur en droit maritime et aérien, lauréate de l’Université de Nantes , Rabat, Maroc.

zahrarochdi@gmail.com

**RESUME: AU MAROC, LA LOI N°46-12 MODIFIANT ET COMPLETANT LE CODE DE COMMERCE MARITIME CONSACRE CINQ ARTICLES A L’ENQUETE NAUTIQUE MENEE APRES « TOUT EVENEMENT DE MER SURVENU A UN NAVIRE MAROCAIN ».**

**UNE COMPARAISON AVEC LE DISPOSITIF JURIDIQUE FRANCAIS DISTINGUANT L’ENQUETE TECHNIQUE OU DE SECURITE PREVUE PAR LES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE L’ENQUETE NAUTIQUE MONTRE QUE LE MAROC A MAINTENU UNE APPROCHE SE LIMITANT A UN SEUL TYPE D’ENQUETE AXEE SUR LA REHCHERCHE EVENTUELLE DES RESPONSABILITES DUES A UN MANQUEMENT OU A UNE FAUTE COMMISE.**

**CETTE MISE A JOUR DE LA LEGISLATION MAROCAINE EST EXPLICITE SUR LES PROCEDURES A SUIVRE LORS DE LA CONSTITUTION DE « LA COMMISSION ADMINISTRATIVE D’ENQUETE NAUTIQUE, LES CRITERES DU CHOIX DE SES MEMBRES, LES CONSEQUENCES DISCIPLINAIRES ETC.**

**L’EDIFICE EST A COMPLETER PAR L’ADOPTION DES TEXTES D’APPLICATION.**

**Mots clefs : nautique – conventions – internationales - risques – navire-responsabilités-commission-qualificaion-commandement-sécurié .**

**THE LEGAL REGIME OF NAUTICAL ENQUIRIES, A REFORM OF THE MOROCCAN MARITIME CODE OF CVOMMERCE TO COMPLETE?**

**ABSTRACT:IN MOROCCO, THE LAW N°46-12 AMENDING AND SUPPLEMENTING THE CODE OF MARITIME COMMERCE DEVOTES FIVE ARTICLES TO THE NAUTICAL ENQUIRY DILIGENCE AFTER ANY SEA EVENT OCCURING TO A MOROCCAN SHIP.**

**A COMPARAISON WITH THE FRENCH LEGAL FRAMEWORK DISTINGUISHING THE TECHNICAL OR SAFETY INVESTIGATION PROVIDED FOR BY THE INTERNATIONAL CONVENTIONS OF THE NAUTICAL SURVEY SHOWS THAT MOROCCO HAS MAINTAINED AN APPROACH LIMITED TO ONLY ONE TYPE OF INVESTIGATION FOCUSED ON THE POSSIBLE SEARCH FOR RESPONSABILITIES DUE TO A BREACH OR FAULT COMMITTED.**

**THIS UPDATE OF THE MOROCCAN LEGISLATION ALLOWED THE NEW DEVICE TO BE MORE EXPLICIT ON THE PROCEDURES TO FOLLOW IN THE CONSTITUTION OF THE ADMINISTRATIVE COMMISSION OF NAUTICAL ENQUIRY, THE CRITERIA OF ITS MEMBERS CHOICE, DISCIPLINARY CONSEQUENCES. THE BUILDING IS TO BE COMPLETED BY THE ADOPTION OF IMPLEMENTING TEXTS.**

**Key words: nautical - conventions - international - risks –ship-**

**responsibilities - commission - qualification - command - security.**

La sécurité de la navigation en mer constitue une préoccupation majeure des différents acteurs intervenant ou ayant des intérêts liés aux activités maritimes. Elle se manifeste à travers des exigences en amont portant notamment sur la construction des navires, les qualifications requises pour le commandement et l’exercice de responsabilités à bord voire pour être simple marin (formation de base en matière de sécurité maritime), les visites de sécurité obligatoires pour l’exploitation des navires en toute sécurité (visites de mise en service, annuelles, sur réclamation de l’équipage, de partance, inopinées, etc.) et la délivrance des papiers de bord.

Cet impératif de sécurité est confirmé également lors de la navigation en mer eu égard à l’importance du commerce international par voie maritime et il est communément admis que tout accident ou incident en mer doit être suivi d’une enquête conduite par des personnes qualifiées.

Ces enquêtes sont menées :

- soit à des fins de prévention et d’amélioration future de la sécurité en mer et de la prévention de la pollution, en tirant les enseignements des faits et éviter leur reproduction,

- soit pour déterminer les responsabilités et attribuer les fautes éventuelles et prendre le cas échéant les mesures disciplinaires ou pénales nécessaires.

Cette distinction quant à la finalité recherchée par chaque type d’enquête est le choix du législateur français qui différencie l’enquête technique (le 1er cas) de l’enquête nautique (le 2ème cas). Le législateur marocain a opté pour un seul type d’enquête tel que sera démontré ci-après.

Par ailleurs, ces enquêtes menées par des experts confirment la nature, les circonstances et les causes de l’accident ou incident et le sort du navire (perte totale ou partielle/sans nouvelle/échouement/échouage/abordage, etc.). Des conséquences juridiques découlent des conclusions de l’enquête telle la radiation du navire, la déclaration d’accidents de travail ou de décès, mort ou disparition de marins, responsabilités notamment en cas d’abordage.

Ainsi au Maroc, l’administration maritime (Département chargé de la marine marchande/Département de la pêche maritime) se base-t-elle sur ces enquêtes et leur conclusions pour la gestion administrative des navires civils battant pavillon marocain et la carrière des marins notamment les officiers exerçant le commandement ayant été reconnus responsables d’évènements de mer.

Les assureurs se basent également sur ces enquêtes attestant de la destinée du navire pour l’octroi des primes d’assurance. De même lors des enquêtes judiciaires, les enquêtes techniques étant menées par des experts elles permettent au juge de bénéficier d’une analyse des faits et des causes probables de l’évènement.

**I/ CONSECRATION DE L’ENQUETE APRES ACCIDENT EN MER DANS LA LEGISLATION MAROCAINE ET AU NIVEAU INTERNATIONAL :**

**I.1/** Le Royaume du Maroc dispose d’une législation maritime spécifique dont les fondements ont été mis en place dès 1919 à travers le dahir du 28 joumada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime[[1]](#endnote-1) composé de trois annexes comprenant respectivement :

- le code de commerce maritime, lui-même composé de trois livres : intitulés respectivement : « du régime de la navigation maritime », « des navires », « des transports maritimes, des risques de mer et des assurances maritimes » ;

- le code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;

- le règlement sur la pêche maritime, abrogé et remplacé depuis 1973 par un nouveau règlement.

Concernant les enquêtes après accident en mer, l’article 56 du code de commerce maritime disposait dans sa version originale de 1919 que « l’interdiction de commander peut être prononcée à titre temporaire ou définitif […] à l’encontre de tout capitaine de bateau marocain reconnu responsable par une commission d’enquête, du sinistre arrivé à son bateau.

« Cette commission […] est chargée de rechercher les causes de tout sinistre, naufrage, échouement, etc. […] et d’examiner, par tous les moyens en son pouvoir si le sinistre peut être attribué à une intention coupable, à la négligence ou à l’impéritie.

« Le dossier de l’enquête est transmis […] au commissaire résident général qui décide s’il y a lieu de saisir le ministère public au cas où la perte du bateau serait accompagnée de morts ou de blessures ou de prononcer seulement contre le capitaine une peine disciplinaire consistant en la privation de commander pendant un temps plus ou moins long».

Cet article 56 était placé dans le chapitre II relatif aux conditions requises pour commander, lui-même compris dans le titre III intitulé « de la conduite des navires » et faisant partie du livre premier de l’annexe 1 du dahir précité de 1919. Il succédait aux articles 53, 54 et 55 exigeant parmi les conditions requises pour exercer le commandement, la possession de brevets selon la catégorie de navigation à pratiquer (cabotage, bornage, petite pêche).

A la lumière de ce qui précède, il est relevé que les enquêtes prévues par l’article 56 tel qu’il est rédigé en 1919, sont conduites à des fins disciplinaires et ont pour objet de s’assurer que la personne exerçant le commandement n’a pas commis de faute professionnelle en matière de navigation maritime.

Cet article 56 demeure en vigueur jusqu’en 2016, date à laquelle le Maroc a entrepris par la loi n°46-12 publiée le 16 juin 2016, une réforme partielle de sa législation maritime qui a porté notamment sur les enquêtes après évènement de mer en abrogeant et remplaçant l’article 56 précité et en complétant le code de commerce maritime par trois autres articles sur le sujet à savoir les articles 56-1, 56-2, 56-3 et 65-1.

**I.2/** Au niveau international, avec la création en 1948 de l’Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (l’OMCI), des efforts d’unification du droit maritime ont été menés par les Etats, notamment dans les domaines des transports et de responsabilité des armateurs, avec l’apparition de risques liés à ces activités notamment lors de transport des hydrocarbures et autres matières dangereuses.

L’Organisation Maritime Internationale (OMI) qui a succédé à l’OMCI, a continué cet effort de mise en place de normes internationales uniformes dans les domaines de sa compétence comme la sécurité de la navigation et des personnes embarquées à bord ainsi que la prévention de la pollution de l’environnement marin lesquels constituent une préoccupation majeure.

La diligence d’enquêtes après accidents en mer est prévue par plusieurs conventions adoptées sous l’égide de l’OMI et un code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer[[2]](#endnote-2)[[3]](#footnote-1) a été adopté en 2008 ainsi que les directives destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents sont des instruments de base pour la notification à l’OMI des informations contenues dans les enquêtes consécutives à des accidents et incidents en mer.

En sa qualité de membre actif de cette organisation et participant en conséquence à sa production normative dont il a ratifié plusieurs conventions (MAROPL[[4]](#endnote-3) / SOLAS[[5]](#endnote-4) / Convention sur les lignes de charge[[6]](#endnote-5)) et étant partie à la Convention de 1982 sur le droit de la mer, le Royaume du Maroc est directement concerné par les normes internationales applicables en matière d’enquête après accident ou incident en mer.

Par la réforme du code de commerce maritime de 1919 entreprise en 2016, le Maroc a-t-il hissé la législation nationale en matière d’enquête après évènement de mer au niveau des normes internationales auxquelles il a adhéré ?

Un aperçu sur ces normes internationales et une approche comparative avec la législation et la réglementation françaises imprégnées de la réglementation européenne permettront d’apprécier le degré de rapprochement avec les standards internationaux et la convergence avec ceux de l’UE en matière d’enquête après évènement de mer?

**II/ LES ENQUETES APRES EVENEMENT DE MER EN DROIT INTERNATIONAL EN VIGUEUR:**

Comme précité, la sécurité de la navigation et des personnes à bord ainsi que la protection du milieu marin constituent une préoccupation majeure des Etats et fondent leur encadrement juridique compte tenu de l’intérêt porté par tous les acteurs en mer à la prévention des risques et à la sécurisation des activités en mer.

L’OMI lieu de production normative en la matière et dont le Maroc est un membre actif comprend un comité de la sécurité maritime et un comité de la protection du milieu marin qui veillent en permanence à la révision, l’adaptation et/ou l’émergence de normes techniques et juridiques internationales dans ces domaines notamment suite à de graves évènements de mer.

En application de la convention SOLAS qui traite des normes relatives à la construction, la sécurité et l’exploitation des navires[[7]](#endnote-6), (règle I/21) et MARPOL (articles 8 et 12); chaque administration s’engage à effectuer **une enquête sur tout accident** qui survient à l’un quelconque des navires battant son pavillon soumis à ces conventions et à fournir à l’organisation des renseignements pertinents sur les conclusions de ces enquêtes.

L’article 23 de la Convention sur les lignes de charge prévoit qu’une enquête doit être diligentée en cas d’accident.

Le code de l’OMI précité pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer indique qu’il a pour objet de fournir une approche commune à adopter par les Etats pour la conduite des enquêtes de sécurité maritime sur les accidents et les incidents en mer. Ces enquêtes de sécurité ne cherchent pas à imputer la faute ni à déterminer les responsabilités.

Une enquête de sécurité maritime, telle que définie par le présent code, est plutôt une enquête menée dans le but d’éviter que des accidents ou incidents de mer se reproduisent à l’avenir.

«Une enquête de sécurité maritime devrait être distincte de toute autre forme d’enquête. ».

La Convention de 1982[[8]](#endnote-7) sur le droit de la mer stipule dans l’article 94 que : « chaque Etat ordonne l’ouverture d’une enquête menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer dans lequel est impliqué un navire battant son pavillon et qui a coûté la vie ou occasionné de graves blessures à des ressortissants d’un autre Etat ou au milieu marin.. ».

**III/ LE DISPOSITIF JURIDIQUE MAROCAIN ET FRANÇAIS EN VIGUEUR EN MATIERE D’ENQUETE APRES EVENEMENT DE MER+ :**

Comme indiqué ci-haut, au Maroc, la loi n°46-12[[9]](#endnote-8) a introduit de nouvelles dispositions concernant les enquêtes nautiques diligentées suite à des évènements de mer.

Le nouvel article 56-1 prévoit que l’administration compétente doit constituer une commission appelée « commission administrative d’enquête nautique » après tout évènement de mer survenu à un navire marocain.

Il est précisé dans cet article que cette commission est constituée sans préjudice de l’enquête judiciaire. Ce même article fixe le rôle de la commission, le lieu et les délais de sa constitution ainsi que sa composition. Il est procédé à l’enquête nautique sitôt qu’il s’agit d’un navire marocain, la diligence de l’enquête étant déterminée par le pavillon marocain du navire. **En France**, le code des transports distingue plusieurs types d’enquêtes concernant les accidents ou incidents en mer : l’enquête technique ou de sécurité et l’enquête nautique sont menées sans préjudice de l’enquête judiciaire étant donné que l’enquête technique et l’enquête nautique disposant, chacune, d’un statut particulier.

L’article L1621-1 du code des transports français précité, prévoit dans son paragraphe 4°  que les évènements de mer pouvant donner lieu à **une enquête technique** qui est d’ailleurs conduite dans le respect du code de l’OMI pour les enquêtes sur les accidents, adopté à Londres le 16 mai 2008) ; sont les suivants :

« -ceux affectant les navires civils battant pavillon français où qu’ils se trouvent ainsi que les navires civils battant un autre pavillon lorsque l’évènement de mer s’est produit dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale française :

« -ceux où qu’ils se soient produit, qui ont coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français ou causé ou menacé de causer un grave préjudicie au territoire français, à l’environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction.

Le titre VIII du code des transports intitulé « l’enquête nautique » ajouté en 2013 et comprenant deux articles (L.5281-1 et L.5281-2) insérés dans un chapitre unique prévoit la diligence d’une enquête administrative dite « enquête nautique » qui comporte l’établissement d’un rapport circonstancié sur les faits en vue notamment de prendre toute mesure administrative y compris d’urgence.

Lorsque l’enquête nautique révèle la commission d’infractions pénales y compris maritimes le procureur de la République compétent en est informé et le rapport d’enquête nautique lui est transmis dès sa clôture.

Un décret est annoncé pour fixer les modalités d’exécution de l’enquête nautique (Article L5281-2).

A cet effet, le décret n°2016-761 du 8 juin 2016 relatif à l’enquête nautique (article R.5281-1) affirme que l’enquête nautique est ordonnée-sans préjudice des enquêtes techniques et judiciaires- lorsque l’évènement :

« 1° affecte un navire civil battant pavillon français où qu’il se trouve ainsi qu’un navire civil battant un autre pavillon lorsque l’évènement de mer s’est produit dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale française ;

« 2° a causé ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l’environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction. »

Ainsi, est-il relevé à la lecture des dispositions indiquées ci-dessus concernant respectivement l’enquête technique et l’enquête nautique, que la première couvre un champ plus large puisqu’elle peut concerner également les évènements « où qu’ils se soient produits, qui ont coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français » .Tenant compte de cette particularité de l’enquête technique et à la lecture des dispositions légales et réglementaires du code des transports français, outre l’enquête judiciaire, un évènement de mer peut faire l’objet de deux enquêtes distinctes, une enquête technique et une enquête nautique lesquelles n’ont pas la même finalité.

**III.a/ ROLE DE LA COMMISSION ADMINISTRATIVE D’ENQUETE NAUTIQUE  :**

Le code de commerce maritime marocain précise que la commission administrative d’enquête nautique est chargée de :

-collecter et d’analyser toutes informations utiles sur l’évènement de mer ;

-déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles dudit évènement.

-établir, si nécessaire, les manquements aux règles de navigation et de sécurité à bord.

La loi marocaine donne des indications sur les causes possibles à rechercher par les enquêteurs comme le manquement aux règles de navigation et de sécurité à bord, les intentions coupables, la négligence, la méconnaissance de la législation et de la réglementation applicables en matière de sécurité de la navigation et des personnes à bord.

Enfin la commission est habilitée à émettre des recommandations visant à prévenir un tel évènement.

L’article R.5281-4 du décret français précité n°2016-761 du 08 juin 2016 indique qu’il s’agit d’établir un rapport circonstancié sur les faits qui analyse également les actions et les facteurs matériels ou humains qui ont concouru à l’évènement de mer. Ce rapport contient des recommandations pour la prise de « toute mesure administrative, y compris disciplinaire, de nature à prévenir le renouvellement de l’évènement de mer ou d’en limiter les effets. »

Il est à noter que la législation française (article L1621-1/code transports) se réfère de manière explicite au code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer, appelé code pour les enquêtes sur les accidents, adopté à Londres par l’Organisation Maritime internationale le 16 mai 2008.

De même, l’article L 5281-2 (code des transports précité) autorise les agents chargés de l’enquête à accéder à bord du navire, à procéder à sa visite, à recueillir tous renseignements et justifications nécessaires, à exiger la transmission de tous documents, titres, certificats ou pièces utiles quelque soit le support et d’en prendre copie.

La loi marocaine habilite - à travers son article 56-2 du code de commerce maritime tel que modifié par la loi n°46-12 précitée- la commission administrative d’enquête nautique à demander toute information et à prendre connaissance de tout document en relation avec l’évènement. « Elle peut également prendre les dépositions des membres de l’équipage et des autres personnes à bord, le cas échéant, et auditionner toute personne susceptible de l’éclairer sur les circonstances de l’évènement ».

**III.b/ LIEU DE CONSTITUTION DE LA COMMISSION :**

Pour le Maroc, la commission est désignée au niveau local et le lieu de sa constitution est déterminé par la capacité ou non de ramener le navire vers un port marocain. Ainsi, la commission est constituée, selon le cas :

- dans le premier port marocain touché par le navire concerné suite à l’évènement

- ou le port d’immatriculation en cas d’impossibilité de ramener le navire au Maroc.

La réglementation française (article R-5281-2 du décret précité n°2016-761) opte pour le critère de désignation de l’autorité compétente en l’occurrence, le directeur interrégional de la mer qui est (en référence à l’article R-5281-1 précité) :

-soit celui du port d’immatriculation du navire lorsque celui-ci est un navire civil français ;

-soit celui du lieu de l’évènement de mer qui a causé ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l’environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction.

Il est en outre précisé que lorsque plusieurs directeurs interrégionaux de la mer sont compétents pour ordonner l’enquête, le ministre chargé de la mer désigne parmi eux le directeur compétent.

**III.c/ DELAIS DE CONSTITUTION DE LA COMMISSION :**

Pour le législateur marocain, le délai de constitution de la commission est tributaire de la réception ou non du rapport de mer établi par le capitaine du navire.

En effet, ce dernier est tenu, en application de l’article 56 modifié du CCM, de transmettre ou de déposer **dans les délais de trois jours ouvrables** suivant la date de l’évènement de mer auprès de l’administration compétente, un rapport de mer établi dans les formes réglementaires.

Aussi, la commission est constituée :

-En cas de réception du rapport de mer susmentionné, dans un délai de sept jours ouvrables à compter de cette réception ;

-En cas d’absence de rapport de mer, dans les **quinze** jours ouvrables à compter de la date à laquelle l’administration compétente a eu connaissance de l’évènement de mer.

La législation française (art.5281-2/code des transports) prévoit que « après tout évènement de mer, le capitaine transmet **sans délai** un rapport de mer au directeur interrégional de la mer responsable […] ».

Le directeur interrégional de la mer peut procéder, dès qu’il a connaissance d’un évènement de mer, à une enquête administrative, dite « enquête nautique » qui comporte l’établissement d’un rapport circonstancié sur les faits, **en vue notamment de prendre toute mesure administrative, y compris d’urgence.**

Il est ainsi relevé que la législation française est traversée par l’idée de l’urgence en exigeant la transmission sans délai du rapport de mer et la diligence de l’enquête nautique par le directeur interrégional dès qu’il a pris connaissance de l’évènement.

Cette différence entre les deux législations semble trouver son explication dans le fait qu’en France, le code des transports prévoit, en ce qui concerne les évènements de mer, deux types d’enquête : technique et nautique.

L’enquête technique a pour seul objet de prévenir de futurs évènements de mer.

Au Maroc, le code de commerce maritime tel que modifié et complété par la loi n°46-12 prévoit une seule enquête menée par « une commission administrative d’enquête nautique ».

**III.d/COMPOSITION DE LA COMMISSION:**

La législation marocaine (article 56-1 du code de commerce précité) précise que chaque commission est composée de représentants de l’administration compétente disposant des qualités, prérogatives et compétences nécessaires dans les domaines de la sécurité des navires, de la navigation maritime et des personnes embarquées. Il peut être fait appel également à un ou plusieurs experts du secteur privé.

En ce qui concerne la réglementation française, il est mentionné dans l’article R.5281-3 du décret précité n°2016-761 que l’enquête est conduite parmi les agents mentionnés dans l’article L.5222-1 du code des transports désignés comme indiqué plus haut par le directeur interrégional de la mer compétent .

Ces agents qui figurent parmi ceux chargés de constater les infractions maritimes sont :

-les commandants ou commandants en second des bâtiments de l’Etat et les chefs de bord des aéronefs de l’Etat ;

-les administrateurs des affaires maritimes ;

-les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

-les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l’autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ;

-les agents publics commissionnés à cet effet pour constater les infractions par décision du directeur interrégional de la mer et assermentés.

Ainsi, il est constaté que le législateur marocain confier la conduite de l’enquête principalement à des fonctionnaires relevant de l’administration compétente et disposant de compétences liées à la sécurité des navires, de la navigation et des personnes embarquées. Faire également appel à des experts du secteur privé demeure une possibilité.

A cet égard, il est à indiquer que l’administration marocaine ne dispose plus depuis 2010 d’un corps d’agents dédié aux affaires maritimes.

**III.e/ RESULTAT DE L’ENQUETE :**

Pour le législateur marocain, les travaux de l’enquête sont consignés dans un PV d’enquête nautique qui une fois établi est transmis à l’administration compétente et le cas échéant à toute personne qui en fait la demande.

Lorsque des pertes humaines ou des blessures ont été occasionnées, copie du PV d’enquête accompagnée des pièces et documents de l’enquête sont transmis au tribunal dans un délai ne pouvant dépasser **sept** jours ouvrables à compter de la clôture de l’enquête (article 56-2 du code de commerce maritime).

Notons que la commission dispose d’un délai de **six** mois pour clore ses travaux d’enquête.

En France, un rapport d’enquête nautique est établi dans un délai de **trente** jours à compter de la date d’ouverture de l’enquête. Il est signé par le directeur interrégional de la mer.

Le rapport est transmis au procureur et au directeur du Bureau d’enquêtes sur les évènements de mer (article R.5281-4).

Il est à indiquer qu’il n’existe pas au Maroc d’institution comparable au Bureau d’enquêtes sur les évènements de mer. En effet, en France le bureau d’enquêtes sur les évènements de mer (BEAmer) créé en 1997 a notamment pour mission de recueillir, exploiter et diffuser les informations relatives aux enseignements et aux pratiques de retour d’expérience sur les évènements de mer.

Par ailleurs, il est opportun de noter que deux administrations civiles marocaines sont compétentes en matière d’enquête nautique compte tenu de l’activité du navire, celle chargée de la marine marchande pour les navires de commerce, de servitude et de plaisance, celle chargée de la pêche maritime pour les navires de pêche.

Toutefois, des évènements de mer peuvent impliquer des navires relevant du champ de compétence d’administrations différentes (exemple : évènement de mer impliquant un navire de pêche et un plaisancier ou un navire de commerce).

En attendant la publication des textes d’application sur les enquêtes nautiques, il est procédé dans la pratique à la constitution de commissions administratives d’enquête nautique mixtes composées de représentants des deux administrations.

**COMMENTAIRE:**

Par la loi n°46-12 le Maroc a procédé à une mise à jour de la législation relative aux enquêtes consécutives à des évènements de mer.

A la lumière des dispositions des conventions internationales et de l’approche comparative avec la législation française en matière d’enquête après évènement de mer, des remarques peuvent être relevées :

\* La mise à jour de la législation nationale par la modification de l’article 56 du CCM et l’adjonction de 4 autres articles portant sur le sujet permet au Maroc de disposer d’une base juridique actualisée pour mener de telles enquêtes. Toutefois, il serait opportun que les textes d’application soient pris pour que l’édifice soit complet en précisant notamment :

- les conditions et les modalités de constitution et de fonctionnement des commissions administratives d’enquête nautique ainsi que leur ressort ;

- le modèle du rapport de mer devant être établi par la capitaine ou patron du navire en cas d’évènement de mer.

\* Le Maroc a opté pour un seul type d’enquête menée par une commission dite « commission administrative d’enquête nautique » et n’a pas prévu l’enquête technique telle qu’elle est préconisée par les conventions de l’OMI et prévue par la législation française, c’est-à-dire une enquête qui ne vise pas à déterminer les responsabilités en présence.

Toutefois, l’enquête prévue par la loi n°46-12 a intégré dans les nouvelles dispositions de l’article 56-1 également les finalités de l’enquête technique en indiquant que des recommandations sont émises par la commission d’enquête administrative nautique pour « éviter que de tels évènements se reproduisent ».

\* La conduite des enquêtes nautique et technique exige de faire appel à des personnes dûment qualifiées dont l’expertise est avérée. L’option pour un seul type d’enquête (nautique) prend certainement en compte les moyens en expertise technique limités dont dispose l’administration nationale.

Il est à remarquer que la réglementation française exposée ci-haut précise le profil des personnes composant les commissions.

\* La référence au code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer de l’OMI aurait été souhaitable pour que le Maroc place son action dans le respect du droit international et l’unification de l’approche de conduite de telles enquêtes.

En outre, la méthodologie préconisée par le Code est de nature à faciliter la coopération internationale en cas d’accident impliquant un navire arborant un pavillon autre que marocain ou ayant lieu en haute mer.

\*Il est à noter que le choix du Maroc de ne pas prévoir également une enquête de sécurité ou technique à l’instar du code des transports français, l’éloigne de la démarche de convergence réglementaire avec l’UE. Il est à rappeler à ce propos que la directive n°2009/18/CE[[10]](#endnote-9) dispose dans son article 4 que les enquêtes de sécurité soient effectuées au respect de certaines restrictions dont le fait qu’elles « soient distinctes des enquêtes pénales ou d'autres enquêtes menées parallèlement pour déterminer les responsabilités ou attribuer les fautes … » à l’origine de l’évènement.

\* A cet égard, et concernant plus particulièrement le champ d’application, il aurait été souhaitable de transposer dans la législation nationale les dispositions françaises qui permettent de diligenter une enquête lorsque l’évènement de mer est causé par un navire battant pavillon étranger mais **se trouvant dans les eaux territoriales marocaines** ou a coûté la vie ou infligé des blessures graves à des marocains et/ou à l’environnement dans les eaux sous juridiction nationale.

\* *In fine*, ne peut-on pas souhaiter à l’échelle marocaine la mise en place d’une cellule d’enquête à la navigation qui serait une institution nationale chargée de recevoir les rapports d’enquête nautique et ce, à l’instar du BEAmer en  France? Ladite instance pourrait avoir pour mission elle aussi l’archivage desdits rapports, l’analyse des accidents survenus, la prise en compte des recommandations contenues dans les rapports et l’évaluation des problèmes de sécurité maritime en vue de son amélioration entre autres.

Parmi les avantages de cette création serait sans nul doute le traitement des questions de sécurité maritime dans une vision intégrée et de stratégie globale et mettrait fin à une situation d’éparpillement du capital humain et de chevauchement de compétences entre les différentes administrations et départements ministériels concernés.

Il est à espérer aussi dans le même cadre que ce sera aussi une opportunité pour le personnel effectuant les enquêtes nautiques de jouir d’une formation et qualification certifiées dans les règles de l’art tenant compte des évolutions et des impératifs de l’enquête nautique proprement dite.

\* Ces observations sont, certes, un souhait d’amélioration pour une meilleure compétitivité et sécurité de la navigation maritime à l’échelle du Maroc et dans ses relations de partenariat avec les pays tiers. Il importe, donc, de conclure que la loi 46-12 est opportune pour remplacer les dispositions sommaires de l’article 56 tel que rédigé en 1919 et constituera, sans doute une amélioration certaine du dispositif juridique en matière d’enquête après évènement de mer une fois que les textes d’application sont pris pour définir les modalités de sa mise en œuvre.

ANNEXE

NOTES ET RENVOIS

Dahir du 31 mars 1919 (28 joumada 1337) portant approbation de 3 textes relatifs au commerce, à la navigation et à la pêche maritime en zone française de l’Empire chérifien-Trois annexes-BO n°344 du 26 mai 1919 pages 478 à 513.

2 Le CODE POUR LES ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer a été adopté par l’OMI initialement le 27 novembre 1997, refondu en 2008 et adopté lors de la 84ème session du Comité de la Sécurité Maritime de l’OMI en mai 2008 par la résolution de l’OMI MSC 255 (84). Il est communément appelé « Code pour les enquêtes sur les accidents », Cf. [http://www.imo.org](http://www.imo.org/) (consulté le 14 avril 2019 à 12H52.

3 La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite convention MARPOL (Marine pollution) considérée comme un texte fondamental en matière de protection de l’environnement marin-Elle comprend six annexes traitant successivement de la pollution par les hydrocarbures, les substances liquides nocives transportées en vrac, les substances nuisibles en colis, les eaux usées des navires, les ordures des navires, la pollution de l’atmosphère par les navires.

Dahir n°1-93-44 du 14 ramadan 1414 (25 février 1994) portant publication de la convention internationale de 1973pour la prévention de la pollution par les navires, faite à Londres le 2 novembre 1973 et du protocole y relatif, fait à Londres le 17 février 1978 (BO n°4305 du 3 mai 1995).

4 La convention SOLAS inclut la procédure d’acceptation tacite, qui prévoit qu’un amendement entrera en vigueur à une date spécifiée à moins que, avant cette date, des objections à l’amendement ne soient émises d’un nombre de Parties contractantes.

Dahir n°1-90-192 du 27 chaabane 1421 (24 novembre 2000) portant publication de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée et adoptée par la Conférence Internationale de la navigation maritime tenue à Londres du 21 octobre au 1 novembre 1974. BO du 6 juin 2002/

# 5 Convention internationale sur les lignes de charge, adoptée le 5 avril 1966 ; entrée en vigueur le 21 juillet 1968, et Protocole de 1988, tel que modifié en 2003 .

# Dahir n°1-72-188 du 15 joumada II 1392 (27 juillet 1972) portant publication de la convention internationale dur les lignes de charge signée à Londres le 5 avril 1966 –BO n°3207 du 17 avril 1974-

# Le **Protocole 188 adopté en** novembre 1988 et qui est entré en vigueur le 3 février 2000  harmonise les prescriptions de la Convention (internationale sur les lignes de charge) concernant les visites et la délivrance des certificats avec les prescriptions prévues dans les Conventions SOLAS et MARPOL. Il révise certaines règles des annexes techniques et introduit la procédure d'amendement tacite. Ils entrent en vigueur six mois après avoir été réputés acceptés, sauf s'ils sont rejetés par un tiers des Parties dans un délai de deux années à compter de leur entrée en vigueur. [*http://www.imo.org/fr*](http://www.imo.org/fr) *(consulté le 14 avril 2019 à 23H00).*

Pour de plus amples détails, consulter Dico du commerce international/site : glossaire-international.com

6/ Dahir n°1-04-134 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008) portant publication de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982 et de l’Accord relatif à l’application de la Partie XI de ladite convention, fait le 28 juillet 1994-BO n°5714 du 7 rabii I 1430 (5 mai 2009).

Dahir n°1-04-134 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008) portant publication de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982 et de l’Accord relatif à l’application de la Partie XI de ladite convention, fait le 28 juillet 1994-BO n°5714 du 7 rabii I 1430 (5 mai 2009).

7 /Dahir n°1-04-134 du 17 joumada I 1429 (23 mai 2008) portant publication de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982 et de l’Accord relatif à l’application de la Partie XI de ladite convention, fait le 28 juillet 1994-BO n°5714 du 7 rabii I 1430 (5 mai 2009).

8/ Loi n°46-12 modifiant et complétant l’annexe I du dahir du 28 joumada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime, publiée au BO du 16 juin 2016, n° 6474, pp. 921-924.

9/ Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), Journal officiel de l’Union européenne 28.5.2009, L 131/114, [https://eur-lex.europa.eu](https://eur-lex.europa.eu/) (consulté le 14 avril 2019 à 11H50).

1. [↑](#endnote-ref-1)
2. [↑](#endnote-ref-2)
3. [↑](#footnote-ref-1)
4. [↑](#endnote-ref-3)
5. [↑](#endnote-ref-4)
6. [↑](#endnote-ref-5)
7. [↑](#endnote-ref-6)
8. [↑](#endnote-ref-7)
9. [↑](#endnote-ref-8)
10. [↑](#endnote-ref-9)