

Dahir n° 1-88-142 du 27 chaabane 1421 (24 novembre 2000) portant publication de l'accord de coopération dans le domaine du transport et de la navigation maritimes, fait à Rabat le 2 safar 1400 (22 décembre 1979) entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République Socialiste de Roumanie.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sa Majesté Mohammed VI)

Que l'on sache par les présentes - puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que notre Majesté Chérifienne,

Vu l'accord de coopération dans le domaine du transport et de la navigation maritimes, fait à Rabat le 2 safar 1400 (22 décembre 1979) entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République Socialiste de Roumanie ;

Vu la loi n° 15-83 promulguée par le dahir n° 1-83-130 du 11 rabit I 1407 (14 novembre 1986) et portant approbation, quant au principe, de la ratification de l'accord précité ;

Considérant les notifications réciproques de l'accomplissement des formalités nécessaires pour la mise en vigueur de l'accord précité,

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

Sera publié au *Bulletin officiel*, à la suite du présent dahir, l'accord de coopération dans le domaine du transport et de la navigation maritimes, fait à Rabat le 2 safar 1400 (22 décembre 1979) entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République Socialiste de Roumanie.

Fait à Rabat, le 27 chaabane 1421 (24 novembre 2000).

Pour contresigner :

Le Premier ministre,

ABDERRAHMAN YOUSSEF

*

* *

Accord de coopération dans le domaine du transport et de la navigation maritimes entre le gouvernement du Royaume du Maroc et le gouvernement de la République socialiste de Roumanie

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU MAROC,

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DE ROUMANIE, dénommés ci-après « Parties contractantes »,

- Convaincus que le développement des transports et de la navigation maritimes contribuera au renforcement de la coopération entre les deux pays et à l'affermissement des relations amicales qui se sont établies entre eux,

- Désireux d'asseoir une telle coopération sur la base du respect des principes de la souveraineté et de l'égalité de droits, du respect de l'indépendance nationale et de l'intégrité territoriale, de non-ingérence dans les affaires internes et de l'avantage réciproque,

- Convaincus de l'importance du développement et de la diversification de la coopération entre les pays en voie de développement pour la réduction et la liquidation des décalages économiques qui séparent ces pays des pays développés économiquement, nécessité essentielle pour un nouvel ordre économique international,

Sont convenus de ce qui suit

Article 1

Dans le présent accord :

1. Le terme « navire d'une partie contractante » désigne tout navire battant pavillon de cette partie conformément à sa législation.

Le terme « navire d'une partie contractante » ne comprend pas les navires de guerre, les navires marchands à propulsion nucléaire, les navires de pêche en activité de pêche.

2. Le terme « membre de l'équipage du navire », désigne toute personne engagée à bord du navire en vue d'y occuper un emploi permanent relatif à sa marche, sa conduite, son entretien ou son exploitation et inscrite sur le rôle d'équipage.

Article 2

1. Les autorités compétentes des parties contractantes prennent toutes les mesures possibles pour permettre à leurs navires ou aux navires affrétés par elles de transporter dans une proportion aussi grande que possible les marchandises qui doivent être échangées entre les deux pays.

2. Les parties contractantes s'efforceront d'établir entre les ports des deux Etats des lignes régulières de navigation qui doivent être assurées par des navires battant pavillon de la République Socialiste de Roumanie et ceux du Royaume du Maroc, ou navires affrétés par ces deux Parties contractantes afin de développer les échanges commerciaux entre les deux Etats.

3. La commission mixte prévue à l'article 15 sera chargée de formuler les recommandations à ce sujet.

Article 3

Chaque partie contractante, dans le cadre de sa législation et des règlements portuaires relatifs à l'application de la réglementation douanière, la santé, les autres mesures de contrôle concernant la sécurité des navires et des ports, la protection contre la pollution marine, le sauvetage des vies humaines en mer, la sûreté des marchandises et le contrôle des frontières, prendra les mesures qu'elle jugera nécessaires afin de faciliter le développement de la navigation entre les deux Etats, de réduire autant que possible le temps de stationnement des navires dans les ports et de simplifier l'accomplissement des formalités administratives, douanières et sanitaires en vigueur.

Article 4

Chaque Partie contractante accordera le traitement de la nation la plus favorisée aux navires appartenant à l'autre Partie contractante, aux membres des équipages, ainsi qu'aux cargaisons de ces navires, à l'arrivée, au départ et au stationnement dans les ports et lieux d'ancrage des deux Etats.

Les dispositions du précédent alinéa n'accordent à aucune des Parties contractantes le droit d'effectuer des prestations portuaires y compris des services de pilotage et remorquage dans les ports et eaux de l'autre Partie ou des opérations de cabotage, renflouement, sauvetage et assistance qui sont réservées aux navires battant pavillon national.

Il ne sera pas considéré comme cabotage les cas où les navires d'une Partie contractante naviguent d'un port dans un autre port de l'autre Partie contractante afin de décharger dans cet Etat par ces navires ou bien afin de charger à bord des marchandises ou d'embarquer des passagers à destination d'un tiers Etat.

Article 5

Si un navire de l'une des Parties contractantes est en péril ou subit un naufrage ou une autre catastrophe près des côtes de l'autre Partie contractante, le navire et sa cargaison auront le même traitement que cette Partie contractante accorde dans des situations pareilles aux navires battant son propre pavillon.

Il sera accordé au capitaine, à l'équipage et aux passagers, ainsi qu'au navire et à sa cargaison, en tout terme l'aide et l'assistance nécessaires dans la même mesure qu'aux navires battant son propre pavillon se trouvant dans une situation pareille.

Les biens sauvés du navire se trouvant en danger ou ayant subi un naufrage ou une autre catastrophe ne seront soumis à aucun droit de douane et impôts à l'exception des cas où ceux-ci seront destinés à la consommation intérieure de la Partie contractante sur le territoire de laquelle ils ont été débarqués.

Pour l'entreposage de la cargaison dans des places spécialement aménagées dans les ports, seront perçus, les droits d'entreposage appliqués dans de tels cas aux navires de la nation la plus favorisée.

Les autorités compétentes d'une Partie contractante auprès des côtes de laquelle un navire de l'autre Partie contractante a subi un naufrage ou une autre catastrophe notifieront immédiatement les événements au plus proche représentant consulaire de l'Etat dont le navire battant pavillon ou, en son absence, à la mission diplomatique de cet Etat, ainsi que les mesures prises pour sauver et protéger le navire, l'équipage, les passagers, la cargaison et les biens se trouvant à bord du navire.

Article 6

La nationalité des navires d'une Partie contractante sera reconnue par l'autre Partie contractante, sur la base des documents se trouvant à bord du navire, délivrés par les autorités compétentes, conformément aux lois et aux dispositions de l'Etat sous le pavillon duquel navigue le navire.

Les documents du navire, ainsi que les documents concernant l'équipage, délivrés conformément aux lois et aux dispositions de l'Etat sous le pavillon duquel navigue le navire, seront reconnus par les autorités compétentes de l'autre Etat.

Les certificats de jauge délivrés par les autorités compétentes de l'un des deux Etats seront reconnus par les autorités compétentes de l'autre Etat, et les navires ne seront pas soumis à un nouveau jaugeage dans les ports de ce dernier Etat.

Au cas où une des Parties contractantes modifiera le système de jaugeage, l'autre Partie contractante sera informée sur les modifications intervenues afin d'établir les conditions d'équivalence.

Article 7

Les Parties contractantes reconnaîtront réciproquement les documents d'identité des marins et de leurs membres de famille embarqués sur le même navire, documents délivrés par les autorités compétentes de l'Etat dont le navire bat pavillon. Ces documents d'identité sont « Carnetul de marinar » (Le Carnet du Marin) et « Legitimatia de imbarcare pentru membrii de familie ai marinarului » (Carte d'identité d'embarcation pour les membres de famille du marin) en ce qui concerne la République Socialiste de Roumanie et le Livret maritime (Livretul maritim) en ce qui concerne le Royaume du Maroc.

Article 8

Les marins en possession des documents d'identité prévus à l'article 7 et figurant sur le rôle d'équipage du navire, ainsi que leurs membres de famille embarqués sur le même navire, pourront descendre à terre en vue de séjourner temporairement sur le territoire de la ville où se trouve le port pendant le stationnement de leur navire dans ce port.

La descente à terre et le séjour de ceux-ci sur le territoire de la ville où se trouve le port, ainsi que leur départ de cette ville où se trouve le port pour une autre localité ou port du même Etat pour des raisons de service, prise de contact avec la mission diplomatique ou le service consulaire de l'Etat dont ils appartiennent, soigner leur santé, transit ou autres raisons admises par les autorités compétentes, s'effectuent conformément aux réglementations en vigueur dans l'Etat où se trouve le port d'escale.

Article 9

Dans le cadre de la législation nationale et des réglementations portuaires seront exemptés des taxes sur la jauge dans les ports de chacun des deux Etats :

1. Les navires entrant avec ou sans cargaison dans le port, volontairement ou forcés et partant sans avoir effectué aucune opération de commerce chargement-déchargement ;

2. Les navires qui font escale dans les ports pour l'approvisionnement en eau, en combustible, en provisions, pour la transmission de la poste ou pour obtenir l'aide médicale pour un membre de l'équipage ou pour un passager, pendant 24 heures au maximum.

Au cas d'une entrée forcée dans un port, ne seront pas considérées comme opérations de commerce, le déchargement et rechargement des marchandises sur le navire - sans entreposage - le transbordement sur un autre navire au cas de non-navigabilité du premier navire, les dépenses nécessaires pour l'approvisionnement de l'équipage et la vente des marchandises au cas où l'administration des douanes aura donné l'autorisation.

Les dispositions de cet article ne font pas référence aux droits sanitaires, de pilotage et de sauvetage, qui seront perçus dans tous les cas, dans les mêmes conditions que pour les navires de la nation la plus favorisée.

Article 10

Les navires de chaque Partie contractante entrant dans un port de l'autre Partie contractante afin de décharger en partie la cargaison provenant de l'étranger, pourront garder à bord, conformément aux réglementations intérieures, une partie de la cargaison, destinée à un autre port, appartenant soit au même Etat, soit à un autre Etat, et la transporter sans payer d'autres taxes, à l'exception de celles imposées dans des cas semblables aux navires de la nation la plus favorisée.

De même, les navires de chaque Partie contractante pourront passer d'un port à l'autre de la même Partie contractante pour compléter la cargaison à destination d'un pays étranger sans payer d'autres droits à l'exception de ceux imposés dans des cas semblables aux navires de la nation la plus favorisée.

Article 11

Les revenus provenant de l'exploitation, en trafic international des navires, ne sont pas imposables que dans l'Etat contractant où le siège de la direction effective de l'entreprise de navigation est situé.

Article 12

Dans le but de faciliter les opérations et d'assurer une exploitation efficiente de leurs propres navires, les organismes compétents des Parties contractantes peuvent envoyer des délégués permanents sur le territoire de l'autre Etat.

Dans l'Etat où ils exercent leurs activités, les délégués permanents résidents de l'Etat d'envoi seront exonérés du paiement des impôts et taxes dues pour les montants reçus comme rémunération de leur travail déployé en cette qualité, ces impôts étant déjà prélevés par l'Etat qui les a délégués.

Article 13

Dans le but d'effectuer un échange mutuel d'informations, ayant la conviction que par la coopération directe on donne la possibilité de trouver des solutions aux questions d'intérêt réciproque et d'éviter des efforts parallèles, les deux Parties contractantes conviennent de développer la coopération technico-scientifique dans le domaine du transport et de la navigation maritimes.

Les formes de coopération peuvent être les suivantes :

- coopération dans l'accomplissement des travaux de recherche scientifique, d'élaboration des projets et des travaux expérimentaux ;
- échange des résultats des travaux de recherche scientifique, de projets et des travaux expérimentaux ;
- envoi réciproque de spécialistes afin de connaître les réalisations et l'expérience et d'assurer leur formation.

La Partie contractante qui délègue en supporte les frais.

- assistance technique par l'envoi de spécialistes et de techniciens pour résoudre les différentes questions du domaine du transport et de la navigation maritimes, conformément aux conditions à établir selon le cas.

Article 14

En ce qui concerne la navigation sur le Danube maritime, les dispositions du présent accord seront appliquées en tenant compte du régime juridique de la navigation sur le Danube.

Article 15

Chaque Partie contractante notifie à l'autre Partie contractante les autorités compétentes chargées de résoudre les problèmes relatifs à l'accomplissement du présent accord.

Les représentants de ces autorités se réunissent en commission mixte, sur demande de l'une des deux Parties, pour des consultations au sujet des principaux problèmes d'intérêt réciproque dans le domaine de la navigation et du transport

maritimes et pour trouver de nouvelles formes de coopération et perfectionnement des formes existantes en vue de l'assurance du transport des marchandises qui font l'objet des échanges commerciaux des deux Etats.

Article 16

1. Les autorités et les instances judiciaires de chaque Partie contractante ne pourront pas être saisies pour les litiges survenant sur les navires battant pavillon de l'autre Partie contractante, pendant le voyage ou dans le port entre le commandant, les officiers et les membres de l'équipe figurant sur le rôle d'équipage du navire, ayant trait au salaire, au travail à bord des navires, et, en général à toute autre problème relatif à l'équipage.

2. Cependant, cette intervention pourrait avoir lieu dans les cas suivants :

a) - si la demande d'intervention est faite par l'autorité consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon ;

b) - si le litige est de nature à compromettre la tranquillité et l'ordre publics à terre ou dans le port ou à porter atteinte à la sécurité publique ;

c) - à la demande du commandant du navire, si le litige a lieu à bord du navire et si des personnes étrangères à l'équipage se trouvent en cause.

Dans le cas d'une intervention prévue aux paragraphes b) et c) les autorités compétentes informeront le plus tôt possible l'autorité consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon.

Article 17

Pour autant qu'il n'est pas autrement disposé dans le présent accord, la législation nationale de chacune des deux Parties contractantes sera appliquée.

Article 18

Tout différend concernant l'interprétation ou l'application du présent accord sera résolu par des négociations directes entre les autorités compétentes des deux Parties contractantes.

Au cas où ces autorités n'aboutiront pas à une entente, le différend sera résolu par voie diplomatique.

Article 19

Le présent accord entrera en vigueur à la date de la dernière notification confirmant son approbation conformément aux dispositions législatives de chaque Partie contractante.

Article 20

Le présent accord est conclu pour une durée de cinq ans. Il sera prorogé d'année en année par tacite reconduction à moins que l'une des deux Parties contractantes n'ait, six mois au préalable, notifié à l'autre Partie contractante, par écrit, son intention de le dénoncer ou de le réviser.

Fait à Rabat, le 22 décembre 1979, en six exemplaires originaux, deux en langue Arabe, deux en langue Roumaine et deux en langue Française, tous ces textes faisant également foi.

En cas de divergences d'interprétation du présent accord, le texte français sera le texte de référence.

Pour le gouvernement
du Royaume du Maroc,
M'HAMED BOUCETTA

Pour le gouvernement
de la République Socialiste
de Roumanie,
STEFAN ANDREI