

# **REGLEMENT D'EXPLOITATION DU PORT DE CASABLANCA**



**VERSION FINALE : 09 JUILLET 2012**

# REGLEMENT D'EXPLOITATION DU PORT DE CASABLANCA

## SOMMAIRE

	Page
<b><u>TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES</u></b> .....	3
<b><u>CHAPITRE 1 : Définitions et objet</u></b> .....	3
<b><u>CHAPITRE 2 : Champs d'application</u></b> .....	6
<b><u>CHAPITRE 3 : Informations générales sur le port</u></b> .....	6
 <b><u>TITRE II : EXPLOITATION PORTUAIRE</u></b> .....	 6
<b><u>CHAPITRE 1 : Règles de priorité d'accès des bâtiments au port</u></b> .....	6
<b><u>CHAPITRE 2 : Accès et mouvements des bâtiments au port</u></b> .....	7
<b><u>CHAPITRE 3 : Programmation des escales</u></b> .....	12
<b><u>CHAPITRE 4 : Préparation des escales</u></b> .....	13
<b><u>CHAPITRE 5 : Conférence portuaire</u></b> .....	14
<b><u>CHAPITRE 6 : Admission des bâtiments au port</u></b> .....	17
<b><u>CHAPITRE 7 : Pilotage des bâtiments</u></b> .....	18
<b><u>CHAPITRE 8 : Remorquage des bâtiments</u></b> .....	18
<b><u>CHAPITRE 9 : Lamanage des bâtiments</u></b> .....	18
<b><u>CHAPITRE 10 : Terminaison de l'escale:</u></b> .....	19
<b><u>CHAPITRE 11 : Dispositions relatives aux bâtiments désarmés, abandonnés, saisis ou épaves</u></b> .....	19
<b><u>CHAPITRE 12 : Utilisation des infrastructures du port</u></b> .....	20
<b><u>CHAPITRE 13 : Exploitation des équipements et installations spécifiques</u></b> .....	22
<b><u>CHAPITRE 14 : Embarquement et débarquement des passagers</u></b> .....	22
<b><u>CHAPITRE 15 : Chargement, déchargement, transit, séjour et entreposage des marchandises</u></b> ....	23
<b><u>CHAPITRE 16 : Dispositions particulières concernant le transit des conteneurs</u></b> .....	24
<b><u>CHAPITRE 17 : Normes de manutention des marchandises</u></b> .....	25
<b><u>CHAPITRE 18 : Transbordement des marchandises</u></b> .....	25
<b><u>CHAPITRE 19 : Dispositions spécifiques concernant les marchandises abandonnées au port</u></b> .....	25
 <b><u>TITRE III - ENTRETIEN ET REPARATION DE BATIMENTS A QUAI</u></b> -.....	 26
 <b><u>TITRE IV : SECURITE, SURETE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT</u></b> .....	 27
<b><u>CHAPITRE 1 : Sécurité Portuaire</u></b> .....	27
<b><u>CHAPITRE 2 : Sûreté Portuaire</u></b> .....	49
<b><u>CHAPITRE 3 : Protection de l'environnement</u></b> .....	49
 <b><u>TITRE V : DISPOSITIONS FINALES</u></b> .....	 51
<b><u>CHAPITRE 1 : Constataction et répression des infractions</u></b> .....	51
<b><u>CHAPITRE 2 : Dispositions finales</u></b> .....	52
 <b><u>ANNEXES</u></b> .....	 

## TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

## CHAPITRE 1

### Définitions et objet

#### ARTICLE 1 :

Pour les besoins du présent règlement les termes cités ci-après, qui sont classés par ordre alphabétique, ont la signification suivante:

- **Autorités maritimes** : Les autorités gouvernementales chargées de la marine marchande et des pêches maritimes.
- **Autorité portuaire** : Désigne l'Agence Nationale des Ports.
- **Bâtiment** : Navire, bateau, embarcation, engin de servitude et tous autres engins flottants.
- **Bateau** : tout moyen de transport flottant d'une longueur inférieure à 50 mètres, employé normalement à la navigation maritime et soumis, de ce fait, aux règlements de cette navigation.
- **Bâtiment abandonné** : tout bâtiment en état de flottabilité ou de navigabilité, sur lequel il n'est maintenu à bord ni équipage ni service de garde.
- **Bâtiment désarmé** : tout bâtiment en arrêt d'exploitation et ne disposant à bord que d'un service de garde en mesure d'exécuter toute injonction qui pourrait lui être donnée par l'autorité portuaire.
- **Bâtiment épave** : tout bâtiment qui n'est plus en état de navigabilité, coulé, échoué ou menaçant de le devenir.
- **Bâtiments d'Etat et bâtiments de servitude homologués** : les bâtiments des services publics concourant à la sécurité et à l'exploitation normale du port, à savoir les bâtiments de : la Marine Royale, la Gendarmerie Royale, la Direction des Ports et du Domaine Public Maritime, la Direction de la Marine Marchande, les phares et balises, la Capitainerie, le pilotage, le remorquage, le lamanage, les Sapeurs pompiers, les Services de police (sécurité, navigation, pêche), la Douane, le Contrôle sanitaire aux frontières et la Délégation des pêches maritimes.
- **Chenalage** : C'est le fait de pratiquer la navigation dans un chenal en mer ou de la suivre dans un chenal matérialisé sur une carte électronique (Radar).
- **Colis lourd** : Unité de charge ou colis dont le poids nécessite des moyens et mesures particuliers de manutention et de sécurité.
- **Colis exceptionnel** : Unité de charge ou colis dont le poids et/ou le volume nécessite des moyens et mesures exceptionnels de manutention et de sécurité.
- **Commission nautique du port** : Cette commission, présidée par le commandant du port, est composée des officiers de port, des pilotes du port et toute autre personne dont la contribution serait jugée utile.
- **Conférence portuaire** : C'est la concertation qui a lieu entre les opérateurs portuaires, sous la conduite de la capitainerie, ayant pour objet l'élaboration du plan général d'accostage et la diffusion des prévisions des mouvements des bâtiments.
- **Convoi exceptionnel** : il est constitué par une unité (navire de gros tonnage, gros engins, navire remorqué) et les bâtiments qui l'assistent ou d'un ensemble de bâtiments de guerre.
- **Demande d'accostage** : c'est le document par lequel l'armateur ou son représentant formule la demande auprès de l'exploitant pour le traitement de son bâtiment.
- **Embarcation** : toutes les petites unités de pêche, de commerce ou de plaisance, d'une longueur inférieure ou égale à 15mètres.
- **Engins de radoub** : tout ouvrage et équipement permettant la réparation ou l'entretien de la coque d'un bâtiment.
- **Engins de servitude** : tout engin flottant au service du port, tels que remorqueur, pilotine, engin de dragage etc. Il peut s'agir soit de navire ou bateau selon leur affectation.
- **Escale commerciale** : toute escale d'un bâtiment au port appelé à effectuer des opérations d'embarquement, de débarquement ou de transbordement des marchandises ou de passagers au port.

- **Escale de courtoisie** : toute escale effectuée au port par des bâtiments d'Etat étrangers ainsi que par des bâtiments écoles.
- **Escale technique** : toute escale d'un bâtiment au port pour des raisons de travaux de réparation ou d'arrêt technique ou pour relève d'équipage.
- **Escale de relâche** : tout bâtiment faisant escale au port pour des raisons autres que celles citées ci-dessus.
- **Exploitants** : Les entités publiques ou privées qui exercent leurs activités au port, soit sous le régime de la concession, soit sous le régime de l'autorisation, tels que définis par la loi 15-02.
- **Feu vert** : Autorisation de déchargement des marchandises explosives, des munitions, des armes et/ou du matériel militaire accordée par les autorités compétentes au réceptionnaire.
- **Lamanage** : Activité qui consiste à amarrer et à larguer les amarres des bâtiments à quai, sur les ducs d'albe et sur coffres à l'accostage, à l'appareillage et à l'occasion de tous mouvements des bâtiments à l'intérieur du port.
- **Marchandises** : sont réputées marchandises tout objet de nature quelconque portés sur les manifestes et/ou connaissements des compagnies de navigation ainsi que ceux transportés à bord d'un bâtiment autres que les provisions de bord, les pièces de rechange, les agrès ou apparaux, les effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage et les bagages accompagnés de passagers.
- **Marchandises dangereuses** : Désignent les marchandises mentionnées dans le code IMDG. Cette expression s'applique également à tout contenant ayant servi de conditionnement ou d'emballage pour ces marchandises et qui n'a pas fait l'objet de nettoyage après usage.
- **Marchandises spéciales** : désignent toutes marchandises destinées à l'Administration de la Défense Nationale (A.D.N) et toutes marchandises à usage civil tels que explosifs, munitions, armes de chasse etc.
- **Navire** : tout moyen de transport flottant d'une longueur supérieure ou égale à 50 mètres, employé normalement à la navigation maritime et soumis, de ce fait, aux règlements de cette navigation.
- **Navire placé sous le régime de fenêtrage** : Navire régulier touchant le port à des dates et heures fixes et bénéficiant du régime de fenêtrage pour une période déterminée dans le cadre d'une convention établie entre l'armateur et l'exploitant dûment approuvée par l'autorité portuaire.
- **Navire régulier** : est réputé régulier, tout bâtiment appartenant à une ligne desservant à des dates fixes et connues d'avance un parcours à escales régulières. Les diverses dates d'arrivée et de départ doivent être indiquées sur un tableau porté à la connaissance du public et annonçant au moins cinq dates à l'avance.  
L'itinéraire doit comporter pour la ligne, deux escales au moins par mois au port de Casablanca. Les dates du tableau doivent être respectées, sauf cas de force majeure, sinon le bâtiment n'est pas réputé régulier et est classé à son arrivée, au tour ordinaire.
- **Notify** : Personne morale ou physique figurant sur le connaissement à qui doit être notifiée l'arrivée d'une marchandise à bord d'un navire donné.
- **Obligation de service public** : c'est l'obligation de l'exploitant d'assurer les prestations de service public dont il est chargé ainsi que de leur continuité, dans le respect du principe de l'égalité de traitement des usagers.
- **Passager** : Il s'agit aussi bien des passagers débarqués ou embarqués à bord des bâtiments croisiéristes que ceux embarqués ou débarqués des bâtiments passagers. Il désigne toute personne autre que le capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées à bord de ces bâtiments.
- **Pilotage** : Assistance donnée aux capitaines, pour la conduite de leurs bâtiments, à l'entrée, à la sortie et lors de chaque mouvement à l'intérieur du port ou sur rade. Cette assistance est donnée par des marins commissionnés par l'autorité maritime et connaissant parfaitement les caractéristiques du port et de ses bassins.
- **Point d'accès reconnu** : Un point d'accès reconnu est un accès normal et réglementé au port ou à l'une de ses zones contrôlée. Le port peut disposer de plusieurs points d'accès reconnus.

- **POI : Plan d'Organisation Interne**
  - **Police portuaire :** C'est l'ensemble des règles et dispositions régissant les conditions de fonctionnement d'un port, telles que définies par les lois et règlements en vigueur.
  - **PUP: Plan d'Urgence Portuaire**
  - **Pré-engainement :** Situation d'un bâtiment astreint au chenalage qui se prépare à pénétrer dans un chenal.
  - **Remorquage :** Halage ou poussage des bâtiments à l'aide d'unités maritimes conçues à cet effet.
  - **Transbordement :** c'est l'action de décharger et charger une marchandise d'un bâtiment à un autre, éventuellement avec mise à quai intermédiaire au stockage, sans que cette marchandise ne quitte le port et sous réserve qu'elle ait été déclarée comme telle avant son débarquement.
  - **VTS (Vessel Traffic Service) :** Est tout service d'organisation du trafic maritime mis en place par l'autorité portuaire dans le but d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic et de protéger l'environnement portuaire. Il peut aller de l'émission de simples messages d'information à une organisation poussée du trafic à l'intérieur d'un port ou d'une voie de navigation.
  - **ZAR : Zones d'Accès Restreint**
- Une zone d'accès restreint est une zone du port ou de l'installation portuaire particulièrement sensible qui nécessite de prendre des mesures particulières de sûreté, d'en restreindre l'accès et pour laquelle se justifie un contrôle renforcé des accès.

## ARTICLE 2:

Le présent règlement d'exploitation du port de Casablanca fixe notamment :

- les règles de priorité d'accès des bâtiments au port;
- la catégorie des bâtiments soumis à l'obligation de pilotage;
- le remorquage des bâtiments
- les dispositions relatives aux bâtiments désarmés, abandonnés, saisis ou épaves;
- les règles d'utilisation des différentes infrastructures du port;
- les conditions d'exploitation des installations spécifiques;
- Les règles d'embarquement et de débarquement des passagers;
- les règles de chargement, de déchargement et d'entreposage des marchandises;
- les conditions de chargement, de déchargement, d'entreposage et de transit des marchandises dangereuses et spéciales;
- les normes de manutention des marchandises;
- les conditions d'entretien et de réparation des bâtiments à quai notamment celles relatives aux opérations de ramonage, de dégazage et d'essai de machines ou d'hélices;
- les conditions d'accès, de circulation, d'arrêt et de stationnement des véhicules et des engins de chargement, de déchargement et de manutention des marchandises;
- les conditions d'accès et de circulation des personnes physiques;
- les conditions de réception, de collecte, de transport et de stockage des déchets à l'intérieur du port, ainsi que les conditions de leur évacuation hors du port ;
- les mesures nécessaires à l'application des dispositions législatives et réglementaires relatives à la sûreté, à la sécurité, à la santé et à la protection de l'environnement au sein du port ;
- Toutes autres dispositions relatives à l'exploitation du port.

## CHAPITRE 2

### Champ d'application

#### ARTICLE 3:

Les intervenants et les usagers concernés par le présent règlement sont:

- les capitaines, les agents maritimes et/ou consignataires des bâtiments, les armateurs et exploitants des bâtiments.
- les manutentionnaires de la marchandise.
- les réceptionnaires et/ou chargeurs des marchandises, transitaires et/ou leurs mandataires.
- les gestionnaires et exploitants des terminaux du port et des aires de stockage.
- Les occupants du domaine public portuaire.
- les importateurs et les exportateurs des marchandises.
- les transporteurs.
- tout intervenant autorisé par l'Autorité Portuaire à exercer une activité à l'intérieur du port.
- tout intervenant autorisé par l'Autorité Maritime à exercer une activité à bord des bâtiments au port.
- les administrations et les établissements publics intervenants au port.
- toute personne physique autorisée par l'Autorité portuaire à avoir accès au port.

## CHAPITRE 3

### Informations générales sur le port

#### ARTICLE 4 :

Le port de Casablanca est situé par 33° 36',9 de latitude Nord et 007°36',4 de longitude Ouest, abrité par deux digues de protection, longitudinale et transversale.

Le port est exposé au vent de secteur dominant Nord-Ouest et à la houle de secteur Ouest à Nord-Ouest. Certaines conditions météorologiques particulières peuvent amener l'autorité portuaire à consigner le port et/ou suspendre les opérations commerciales des bâtiments.

Le marnage varie de 0,40 à 3,90 mètres.

## TITRE II : EXPLOITATION PORTUAIRE

### CHAPITRE 1

#### Règles de priorité d'accès des bâtiments au port

#### ARTICLE 5:

En matière d'attribution des postes d'accostage, et sous réserve du respect des dispositions de l'article 33 ci-dessous en matière d'annonce d'arrivée du navire, la priorité est accordée selon la règle du « premier arrivé prêt à travailler, premier servi » et par terminal à l'exception des bâtiments cités ci-après, et dans l'ordre suivant :

1. Les bâtiments d'Etat.
2. Les bâtiments transportant des marchandises spéciales destinées entièrement à l'Administration de la Défense Nationale et soumis au feu vert d'accostage délivré par les autorités compétentes.
3. Les paquebots.

4. Les car-ferries.
5. Les navires placés sous le régime de fenêtrage.
6. Les bâtiments réguliers aux postes spécialisés.
7. Les bâtiments chargeant des produits périssables à l'export.
8. Les bâtiments transportant des animaux vivants.
9. Les bâtiments transportant des marchandises destinées à l'Etat.

#### **ARTICLE 6 :**

Si plusieurs bâtiments de même priorité arrivent à la même heure, le premier à accoster est celui qui justifie du plus court séjour à quai. Au cas où ces bâtiments ont la même durée de séjour au port, la priorité est accordée au bâtiment dont l'accostage n'est pas tributaire de mouvements d'autres bâtiments à quai ou de marée.

En cas de non respect du délai de séjour déclaré, le bâtiment est mis en demeure par l'exploitant pour évacuer le quai.

Si cette mise en demeure reste sans effet, le bâtiment est évacué par la capitainerie et perd de ce fait son tour. L'heure d'appareillage du quai est alors considérée comme sa nouvelle heure d'arrivée.

### **CHAPITRE 2**

#### **Accès et mouvements des bâtiments au port**

#### **ARTICLE 7 :**

L'accès aux bassins du port s'effectue par le chenal d'accès portuaire défini ci dessous:

A l'atterrissage, les bâtiments doivent utiliser le chenal d'accès indiqué par les cartes et documents nautiques et qui est défini par un axe orienté au Sud à partir de la bouée d'atterrissage CA1 (33° 40'N - 007°34',6 W) puis orienté au 230° à partir de la bouée CA3 (33° 38'05'' N - 007° 34'70''W).

La largeur de ce chenal est de 1 (un) mille nautique jusqu'au parallèle 33° 38' N, puis de 0,40 mille nautique jusqu'à la passe de l'entrée du port.

#### **ARTICLE 8 :**

Les zones de mouillage du port sont définies comme suit :

➤ **La zone de mouillage est délimitée :**

- Au Nord, par le parallèle 33° 43' Nord.
- A l'Est, par le méridien 007° 30' W.
- Au Sud, par la ligne joignant les points 33° 39'N-007° 33' 12"W et 33° 40' 30"N-007° 30'W.
- A l'Ouest, par le méridien 007° 33' 12"W.

➤ **La zone de mouillage Ouest délimitée :**

- Au Nord, par le parallèle 33° 43' Nord.
- A l'Est, par le méridien 007° 35'W.
- Au Sud, par la ligne joignant les points suivants :
  - A) 33° 38'N - 007° 35'W,
  - B) 33° 38'N - 007° 37'12"W.
  - C) 33° 38' 54"N - 007° 37' 12"W, et

D) 33° 38' 54"N - 007° 39' 24"W.

- A l'Ouest, par le méridien 007° 39' 24"W.

### **ARTICLE 9:**

Les zones où le mouillage est interdit sont définies comme suit :

➤ **Zone du chenalage délimitée :**

- Au Nord, par le parallèle 33° 43' Nord.
- A l'Est, par le méridien 007° 33' 12"W.
- Au Sud, par la ligne joignant les points 33° 37' 00''N-007° 35' 30"W et 33° 37' 42" N - 007° 33' 12"W.
- A l'Ouest, par le méridien 007° 35'W.

➤ **Zone de protection de canalisation des eaux d'égout sous-marine délimitée :**

- Au Nord, par le parallèle 33° 38' 54" Nord.
- A l'Est, par le méridien 007° 37' 12" W.
- Au Sud, par la côte.
- A l'Ouest, par le méridien 007° 39' 24" W.

➤ **Zone de protection de câbles sous-marins délimitée :**

- Au Nord, par le parallèle 33° 43' Nord.
- A l'Est, par le méridien 007° 39' 24" W.
- Au Sud, par la côte.
- A l'Ouest, par le méridien 007° 42' 24"W.

### **ARTICLE 10 :**

Les capitaines des bâtiments sont tenus de se conformer au règlement international pour prévenir les abordages en mer dans les chenaux, passes d'accès et bassins du port.

### **ARTICLE 11 :**

Les bâtiments entrant au port doivent emprunter la partie OUEST du chenal tandis que les bâtiments sortant du port doivent emprunter la partie EST du dit chenal.

Les bâtiments astreints au chenalage ne peuvent pénétrer dans le chenal d'accès défini ci dessus sans avoir reçu préalablement l'autorisation de la capitainerie du port (VTS) par radio VHF, canal 14. Lesdits bâtiments doivent par ailleurs se conformer aux directives de la capitainerie du port (VTS) pour la navigation dans le chenal d'accès.

### **ARTICLE 12:**

Tout bâtiment pénétrant dans la zone de pré-engainement, doit, avant d'emprunter le chenal d'accès au port, contacter la capitainerie du port (VTS) par radio VHF, canal 14, et lui communiquer son nom, sa position, son cap, ses tirants d'eau ainsi que sa vitesse et toutes autres informations requises.

Il recevra en réponse de la capitainerie du port (VTS) :

- Le poste à quai qui lui est attribué, ainsi que l'heure et la position de l'embarquement du pilote.
- Le poste de mouillage qu'il devra occuper éventuellement dans la rade si la capitainerie estime que son accès au port ne peut être autorisé.
- Le niveau de sûreté au port

### **ARTICLE 13:**



Aucun bâtiment ne doit s'engager dans le chenal d'accès du port sans l'autorisation de la capitainerie du port (VTS) donnée par radio VHF.

#### **ARTICLE 14 :**

Lorsqu'un bâtiment, astreint au chenalage, a commencé ou il est sur le point d'entamer sa manœuvre, les autres bâtiments non astreints au chenalage doivent sortir du chenal et se tenir à l'extérieur de manière à libérer la largeur du chenal.

Dans le chenal d'accès et les passes du port, le bâtiment a la priorité sur les bateaux et les embarcations.

La vitesse ne doit pas dépasser 6 nœuds à partir de son entrée dans la zone de mouillage.

#### **ARTICLE 15:**

En cas de croisement dans le chenal d'accès, les bâtiments faisant des routes opposées, doivent serrer chacun sa droite.

#### **ARTICLE 16 :**

Les dépassements dans le chenal d'accès sont interdits entre bâtiments dotés de force motrice.

Pour les bâtiments dont le dépassement est autorisé, ledit dépassement doit s'effectuer de manière à ce que le bâtiment voulant dépasser passe à gauche de la route du bâtiment à dépasser si cela est possible et ne présente pas de risque.

Le dépassement est autorisé lorsqu'il s'agit de dépasser un bâtiment remorqué sans machine, ou un engin remorqué. Dans ce cas, le bâtiment devant dépasser doit annoncer sa manœuvre par radio. Le dépassement ne doit être entrepris que si le bâtiment à dépasser donne son accord.

Le bâtiment à dépasser doit appuyer sur sa droite.

#### **ARTICLE 17 :**

Tout bâtiment empruntant le chenal d'accès au port est prioritaire par rapport à un bâtiment traversier.

#### **ARTICLE 18 :**

Le bâtiment prioritaire doit franchir la passe le premier. Le bâtiment non prioritaire doit réduire sa vitesse pour éviter le croisement ou le dépassement dans la passe.

Le bâtiment prioritaire doit informer, par les signaux réglementaires et par radio VHF, les bâtiments non prioritaires du sens de la manœuvre qu'il entend effectuer et manœuvrer prudemment jusqu'à ce que toute incertitude soit écartée. Les bâtiments non prioritaires doivent également indiquer le sens de leurs manœuvres.

#### **ARTICLE 19 :**

La priorité de franchissement de la passe appartient au bâtiment sortant. Entre deux bâtiments qui sortent, la priorité appartient à celui qui est déjà engagé dans le chenal.

#### **ARTICLE 20:**

Les capitaines des bâtiments devant effectuer des mouvements, doivent au préalable demander l'autorisation auprès de la capitainerie du port (VTS) et informer celui-ci de toutes modifications affectant ces mouvements.

La capitainerie du port (VTS) communique ces renseignements aux navigateurs qui en font la demande par VHF, sur canal 14.

Il est formellement interdit à tout bâtiment de s'engager dans la passe dans les cas suivants :

1. si un bâtiment y est déjà engagé ;
2. par mauvaise visibilité ne lui permettant pas de voir les feux de signalisation des jetées.

#### **ARTICLE 21:**

Pour des raisons de sécurité, la capitainerie du port (VTS) peut attribuer à certains bâtiments la priorité de navigation dans le chenal. Dès que cette priorité est accordée, le bâtiment concerné doit rejoindre le chenal et se conformer aux directives de la capitainerie du port (VTS).

#### **ARTICLE 22:**

Il est institué une priorité spécifique de navigation en faveur des bâtiments à fort tirant d'eau en charge, empruntant le chenal d'accès au port.

Cette priorité leur est attribuée et notifiée par la capitainerie du port (VTS) tant à l'entrée qu'à la sortie du port.

Le bâtiment ayant reçu notification de sa priorité doit montrer les signaux de priorité prévus par la réglementation internationale en vigueur concernant les bâtiments handicapés par leurs tirants d'eau et ce, avant l'embarquement du pilote à l'entrée et dès l'appareillage du poste à la sortie.

#### **ARTICLE 23 :**

Les signaux de priorité indiqués à l'article 22 ci-dessus signifient que, dans le chenal d'accès au port, le bâtiment qui les montre bénéficie d'une priorité de navigation et que les autres bâtiments doivent s'écarter de sa route. La priorité, ainsi définie, s'applique également aux bâtiments qui l'assistent.

L'ordre de mouvements des bâtiments prioritaires est régulé par la capitainerie du port (VTS).

#### **ARTICLE 24 :**

La qualité de convoi exceptionnel est attribuée aux bâtiments par la capitainerie du port.

Le convoi ayant reçu l'accord de sa priorité, doit montrer de jour et de nuit les signaux de priorité prévus par la réglementation internationale en vigueur pour prévenir les abordages en mer concernant le bâtiment à capacité de manœuvre restreinte. Aucun bâtiment ne doit s'approcher d'un élément du convoi exceptionnel à moins de 50 mètres.

#### **ARTICLE 25 :**

En cas de visibilité réduite, la capitainerie du port (VTS) émet par radio VHF sur le canal 14, un avis de passage d'un bâtiment à priorité spécifique dans le chenal d'accès et les passes jusqu'au dégagement de ces voies.

Les bâtiments voulant utiliser ces voies doivent s'assurer auprès de la capitainerie du port (VTS), soit directement, soit par l'intermédiaire du pilote, qu'il n'y a pas de bâtiment à priorité spécifique.

Le bâtiment prioritaire doit faire entendre le signal de brume prévu par les dispositions de la réglementation internationale pour prévenir les abordages en mer concernant les bâtiments qui ne sont pas maîtres de leurs manœuvres.

#### **ARTICLE 26 :**

Les bateaux à voile entrant au port ou en sortant doivent s'écarter au maximum de la voie des bâtiments en mouvement.

Tous les bateaux de plaisance doivent recevoir l'accord préalable de la capitainerie du port (VTS) pour naviguer dans le chenal d'accès et les passes.

### **ARTICLE 27 :**

Les embarcations à l'aviron doivent se tenir le plus loin possible des bâtiments en mouvement. Dans le cas de compétition (régate) autorisée par l'autorité portuaire, les organisateurs doivent, avant le départ de ces embarcations, s'informer auprès de la capitainerie du port (VTS) des mouvements probables sur leurs parcours. Les embarcations non munies de radio VHF, doivent respecter les dispositions générales en la matière.

### **ARTICLE 28 :**

Tout bâtiment autorisé à appareiller de l'un des postes situés à l'intérieur du port doit s'assurer auprès de la capitainerie du port (VTS), qu'il peut effectuer le mouvement sans gêner la manœuvre des autres bâtiments en mouvement dans les bassins du port.

La vitesse maximale des bâtiments de forts tirants d'eau doit être inférieure ou égale à 5 nœuds pour ne pas accentuer le phénomène du squat.

Le recours à l'usage des propulseurs d'étrave doit être réduit au strict minimum le long des postes à quai pour éviter la dégradation des parties immergées des ouvrages d'accostage.

### **ARTICLE 29 :**

Dans les bassins du port, les voies d'accès portuaires et les zones de mouillage du port, la pêche, la baignade, la plongée sous-marine, la circulation des engins de plage et des planches à voile sont formellement interdites sauf autorisations spéciales de l'autorité portuaire.

### **ARTICLE 30 :**

Tout capitaine de bâtiment qui, en cas de force majeure, se trouve dans l'obligation de mouiller dans le port, les passes ou le chenal d'accès, doit en aviser immédiatement la capitainerie du port (VTS), assurer la signalisation de son état et procéder au relevage de l'ancre dans les meilleurs délais.

### **ARTICLE 31 :**

Les signaux d'entrée et de sortie du port employés par la tour de contrôle de la capitainerie du port (VTS) pour signifier une interdiction d'entrée ou de sortie ou une interdiction d'entrée et de sortie sont :

- **Interdiction d'entrer :**
  - ✓ De jour : Un pavillon rouge
  - ✓ De nuit : Un feu blanc entre deux feux rouges disposés verticalement.
- **Interdiction de sortie :**
  - ✓ De jour : un pavillon vert
  - ✓ De nuit : Un feu blanc entre deux feux verts disposés verticalement.
- **Interdiction absolue d'entrée et de sortie :**
  - ✓ De jour :- Soit : un pavillon rouge et un pavillon vert superposés, rouge en haut
    - Soit : deux cônes noirs superposés par les pointes + une boule noire (Cônes en Haut)
  - ✓ De nuit : Trois feux rouges disposés verticalement (port consigné).

### **CHAPITRE 3**

#### **Programmation des escales.**

#### **ARTICLE 32 :**

La demande d'attribution de poste (DAP) établie et authentifiée par le cachet de l'agent maritime et/ou consignataire du bâtiment doit contenir les informations précisant les caractéristiques du bâtiment, notamment sa longueur et ses tirants d'eau, son pavillon, son armateur, la nature de l'escale, la date et l'heure estimées d'arrivée (ETA), la nature et le tonnage de la marchandise à charger ou à décharger ainsi que sa provenance et sa destination.

#### **ARTICLE 33 :**

Tout bâtiment prévu escale au port doit, pour être porté sur la liste des prévisions d'arrivée, être annoncé par son armateur ou son agent maritime et/ou consignataire, aux services chargés de la programmation des escales de la capitainerie et à l'exploitant 72 heures au moins avant son arrivée par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet).

Cette annonce doit préciser :

- ✓ Le nom du bâtiment.
- ✓ Sa longueur hors tout.
- ✓ Son numéro IMO.
- ✓ Ses tirants d'eau d'arrivée, avant et arrière
- ✓ Ses tirants d'eau de départ, avant et arrière
- ✓ Sa date et heure probables d'arrivée.
- ✓ Le numéro de voyage
- ✓ Le tonnage et la nature de sa cargaison.
- ✓ Sa ou ses provenances.
- ✓ Le Terminal de chargement et / ou de déchargement. (l'exploitant choisi)
- ✓ Le nombre total de personnes à bord.
- ✓ Les avaries éventuelles du bâtiment, de ses appareils ou de la cargaison.
- ✓ Les informations sur les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison.
- ✓ La quantité des déchets liquides à bord (résidus d'hydrocarbures ou eaux de lavage polluées)
- ✓ Le pavillon et le signal distinctif (call sign).

Le capitaine de tout bâtiment prévu escale au port, doit adresser à la capitainerie du port (VTS) un message écrit confirmant son ETA, au moins 24 heures avant son arrivée sur rade (**cf. modèle en annexe n°2**).

#### **ARTICLE 34:**

Tout changement de la date et l'heure estimées d'arrivée (**ETA**) annoncées par l'armateur ou son agent maritime et/ou consignataire doit être immédiatement communiqué aux services de la capitainerie chargés de la programmation pour la mise à jour du programme prévisionnel d'arrivée des bâtiments. Ce changement doit être communiqué également à l'exploitant concerné.

Tout bâtiment annoncé et porté sur la liste des prévisions est affecté au Terminal où il est programmé, en tenant compte des tirants d'eau et des longueurs admissibles au dit terminal.

#### **ARTICLE 35 :**

L'armateur ou l'agent maritime et/ou consignataire du bâtiment doit communiquer par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet) à la capitainerie du port et à l'exploitant, 48 heures au moins avant l'arrivée du bâtiment

- a) la DAP (cf. modèle en **annexe n°3** au présent règlement);
- b) La déclaration des marchandises dangereuses chargées à bord du bâtiment (cf. modèle en **annexe n°4** au présent règlement);
- c) La déclaration des marchandises spéciales nécessitant le feu vert des autorités compétentes (cf. modèle en **annexe n°6** au présent règlement);
- d) La lettre d'information relative aux marchandises spéciales (cf. modèle en **annexe n°7** au présent règlement);
- e) La déclaration des colis lourds et/ou exceptionnels à débarquer ou à embarquer (cf. modèle en **annexe n°8** au présent règlement);
- f) Le plan de chargement du bâtiment.

Ces documents doivent être en plus déposés à la capitainerie du port et remis à l'exploitant, dûment signés et cachetés par l'agent maritime et/ou consignataire du bâtiment, au plus tard lors de la conférence relative à l'escale en question.

Pour les bâtiments de courtes traversées, inférieures à 200 milles nautiques, le délai de 48 heures, ci-dessus, peut être réduit à 24 heures

#### **ARTICLE 36:**

Les bâtiments devant charger ou décharger des colis lourds et/ou exceptionnels au port doivent fournir obligatoirement à la capitainerie l'attestation de stabilité requise, délivrée par l'Autorité maritime compétente aux fins de leur manutention, et ce, avant leur manipulation.

D'autres documents nécessaires au traitement spécial de cette marchandise peuvent être exigés par les services concernés.

#### **ARTICLE 37 :**

Tout bâtiment porté sur la liste des prévisions doit confirmer à la capitainerie du port (VTS) son ETA comme suit :

- 12 heures avant l'arrivée, pour les bâtiments venant de la côte Sud de l'Espagne, du Portugal et des côtes Marocaines.
- 24 heures avant l'arrivée pour les autres provenances.

En cas de modification de l'ETA, le capitaine du bâtiment doit confirmer directement à la capitainerie du port son nouveau ETA par les moyens de communication disponibles à bord et à défaut via une station radio côtière, quatre (4) heures avant l'arrivée sur rade.

La capitainerie informe l'exploitant, aussi bien de la confirmation de l'ETA par le biais de l'agent maritime et/ou consignataire du bâtiment et par écrit.

### **CHAPITRE 4** **Préparation des escales**

#### **ARTICLE 38 :**

L'escale est préparée avant l'arrivée du bâtiment conjointement par :

- ✓ L'exploitant.

- ✓ L'armateur ou l'agent maritime et/ou consignataire.
- ✓ Le réceptionnaire de la marchandise.
- ✓ Le chargeur en cas d'export.
- ✓ Le transporteur.
- ✓ Tout autre intervenant jugé utile par l'exploitant.

Les réunions de préparation de l'escale sont déclenchées par l'exploitant du terminal concerné et tenues dans ses locaux.

La concertation porte sur :

- ✓ Le poste probable d'accostage,
- ✓ La durée de l'escale,
- ✓ Le rendement journalier optimal à réaliser,
- ✓ Les moyens humains et matériels à engager par l'exploitant, le transporteur et le réceptionnaire ou le chargeur, shift par shift, jusqu'à la terminaison du bâtiment
- ✓ Les marchandises dangereuses, spéciales, colis lourds et/ou exceptionnels.

Les éléments précités servent à l'établissement de la demande d'accostage, objet de **l'annexe 11**, dont copie est communiquée à la capitainerie par l'exploitant.

### ARTICLE 39:

En fonction des (ETA) et des dates estimées d'appareillage (ETD) des bâtiments accostés, l'exploitant élabore le planning prévisionnel de l'accostage et le valide avec l'Officier de port chargé de la programmation des escales. Cette validation est faite avant la conférence portuaire.

## CHAPITRE 5 Conférence portuaire.

### ARTICLE 40:

La capitainerie assure l'établissement et la consolidation du plan général prévisionnel des mouvements des bâtiments par conférence à distance sur la base des documents et informations qui lui sont communiquées, par voie électronique, par les différentes parties concernées dans le cadre d'échange d'informations portuaires, via la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet).

A cet effet, l'agent maritime et/ou consignataire du bâtiment et l'exploitant désigné doivent, chacun en ce qui le concerne, respecter les dispositions suivantes :

- 1- L'agent maritime et/ou consignataire doit procéder préalablement à l'envoi des informations et documents, objet des **articles 33 à 35** pour la création de l'escale du bâtiment sur le système d'échange d'informations portuaires (affectation du numéro d'escale et numéro de prise en charge de l'exploitant choisi);
- 2- L'agent maritime et/ou consignataire doit en outre et après concertation et préparation de l'escale avec l'exploitant choisi, transmettre à ce dernier, par la plate-forme d'échange des

données informatisées du port (Portnet) et avant la conférence, la demande d'accostage du bâtiment, dont modèle **en annexe 11** ;

- 3- L'exploitant communique à la capitainerie du port, par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet), après préparation de l'escale de chaque bâtiment avec les parties concernées, visées à **l'article 38**, les documents suivants :
- Le planning prévisionnel des mouvements (accostages, appareillages, changements de postes, déhalages, etc.) de tous les bâtiments le concernant ;
  - Les demandes d'accostage des bâtiments, dont modèle **en annexe 11**, dûment remplies par l'agent maritime et/ou consignataire et l'exploitant.

L'officier de port chargé de la programmation des escales procède à l'étude de ces documents dès leur réception, valide les plannings partiels des prévisions des mouvements des bâtiments et les retourne également par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet) à l'exploitant concerné.

La consolidation ainsi que la validation finale du plan général des mouvements des bâtiments se font par l'officier de port chargé de la programmation des escales qui en assure la diffusion, par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet), aux services et autorités portuaires concernés.

Les modalités et conditions d'établissement du plan général des mouvements des bâtiments, objet de la conférence à distance, font l'objet d'une procédure établie par l'autorité portuaire dans le cadre de la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet).

Il reste bien entendu que la capitainerie peut, chaque fois que les circonstances l'exigent, tenir dans ses locaux des réunions tenant lieu de conférences portuaires, sous la présidence de l'officier de port chargé de la programmation des escales et avec la participation des exploitants et des agents maritimes et/ou consignataires concernés (un seul représentant par agent maritime et/ou consignataire).

Les documents précités doivent être déposés physiquement dans les locaux de la capitainerie, par les agents maritimes et/ou consignataires et exploitants concernés pour les besoins de ces conférences. La police des quais sur lesquels les concessions sont établies reste sous l'autorité exclusive de la capitainerie.

#### **ARTICLE 41 :**

Lors de la conférence :

- Les bâtiments à escales commerciales sont confirmés aux postes d'accostage conformément aux plans prévisionnels préparés par les exploitants en concertation avec leurs clients et validés par l'officier de port chargé de la programmation des escales.
- L'affectation des postes est faite suivant l'ordre d'arrivée dans la zone de mouillage du port sous réserve des dispositions de **l'article 6** cité ci-dessus.
- Les modifications dictées par les impératifs de sécurité ou d'intérêt public, pour le traitement de la cargaison ou tout autre élément particulier sont apportées au plan général d'accostage lors de la conférence.

Tout changement demandé par l'exploitant, ayant trait aux résultats de la conférence, intervenu au-delà de la conférence portuaire, doit faire l'objet d'une demande écrite préalable établie selon modèle



en **annexe n°12** par l'exploitant demandeur. En cas d'approbation de ce changement exceptionnel par le service concerné de la capitainerie, l'exploitant demandeur doit porter ce changement à la connaissance des agents maritimes et/ou consignataires concernés.

Il est entendu que les dites demandes de changement doivent être formulées à temps pour éviter tout préjudice aux intérêts des parties concernées.

#### **ARTICLE 42 :**

Un plan général définitif d'accostage de tous les bâtiments est établi par la capitainerie, et diffusé au VTS, aux services de pilotage, de remorquage, de lamanage, de l'exploitant pour exécution et aux autorités locales et maritimes concernées.

#### **ARTICLE 43 :**

En cas de désaccord concernant le plan général définitif d'accostage, entre les parties prenantes à la conférence, le commandant du port ou l'officier de port présidant la conférence décide en dernier ressort.

#### **ARTICLE 44 :**

Les prévisions des mouvements des bâtiments sont communiquées aux bâtiments par la capitainerie.

Tout bâtiment devant effectuer un mouvement au port doit obligatoirement prendre contact avec la capitainerie du port (VTS) par radio VHF, canal 14, pour en demander l'autorisation préalable.

#### **ARTICLE 45 :**

Les bâtiments programmés à effectuer le mouvement d'accostage ou d'appareillage sont servis selon l'ordre de priorité suivant :

- Les bâtiments d'Etat.
- Les bâtiments transportant des marchandises spéciales destinées entièrement à l'Administration de la Défense Nationale et soumis au feu vert d'accostage délivré par les autorités compétentes.
- Les paquebots.
- Les car-ferries.
- Les bâtiments dont les mouvements sont conditionnés par la marée.
- Les navires placés sous le régime de fenêtrage.
- Les bâtiments réguliers aux postes spécialisés.
- Les bâtiments transportant des animaux vivants à l'accostage.
- Les autres bâtiments commandés au travail.
- Les bâtiments en relâche, en attente, ou en réparation.

Les bâtiments du même ordre de priorité, accostent dès leurs arrivées selon la règle du «1er arrivé prêt à travailler, 1er servi », et ce, par temps permettant.

Ces règles peuvent être modifiées, sans préavis, par la capitainerie notamment pour les considérations suivantes :

- Les bâtiments sollicitant une assistance particulière comme une évacuation sanitaire urgente, etc.
- Dans le cas où les conditions météorologiques ou nautiques seraient défavorables.
- Dans le cas d'un déclenchement de plan d'urgence du port ou d'un sinistre à terre ou sur un bâtiment, pouvant avoir des conséquences sur les opérations commerciales.



## **CHAPITRE 6**

### **Admission des bâtiments au port**

#### **ARTICLE 46 :**

Aucun bâtiment ne peut entrer dans le port ou y faire mouvement s'il n'y a pas été au préalable autorisé par les officiers de port.

Tous les bâtiments à destination du port doivent être équipés des appareils de navigation et des moyens de communication adéquats et assurer obligatoirement une veille radio permanente à l'approche du port sur la fréquence de travail, VHF canal 14, en plus de la fréquence internationale radio téléphonique de détresse et de sécurité VHF canal 16.

Le bâtiment est considéré arrivé au port au moment où il franchit le parallèle 33° 43'N en venant du Nord ou à l'entrée à la zone de mouillage pour les autres directions.

#### **ARTICLE 47 :**

Dans les zones couvertes par le VTS du port, les langues de communication et de travail sont l'anglais, le français et l'arabe. A cet effet, le vocabulaire normalisé de la navigation maritime de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) doit être utilisé.

#### **ARTICLE 48 :**

Les escales usuelles au port de Casablanca sont commerciales, techniques, de relâche et de courtoisie. Pour chaque type d'escale, les documents à fournir par l'armateur ou son représentant sont cités à **l'annexe n°1** du présent règlement.

#### **ARTICLE 49 :**

L'exploitant peut recourir à la pratique du fenêtrage avec ses clients, sans porter atteinte aux règles du service public.

Le régime de fenêtrage permet aux navires de la ligne concernée de bénéficier d'une priorité en termes de poste à quai et de moyens de manutention affectés par shift.

L'exploitant, en accord avec l'armateur ou son agent maritime et/ou consignataire, fait une demande de fenêtrage à l'autorité portuaire. Au cas où l'autorité portuaire marque son accord de principe en ce qui concerne la demande précitée, l'exploitant doit lui présenter, pour approbation, un projet de convention de fenêtrage avec l'armateur concerné.

L'autorité portuaire peut limiter le nombre de conventions de fenêtrage sur une même période afin que l'outillage et les postes à quai ne soient pas tous utilisés momentanément par les seuls navires prioritaires bénéficiant du régime de fenêtrage.

La convention de fenêtrage liant l'exploitant à l'armateur doit prévoir les conditions et les modalités de sa révision périodique à la demande de l'exploitant ou de l'autorité portuaire.

## **CHAPITRE 7**

### **Pilotage des bâtiments**

#### **ARTICLE 50 :**

Le pilotage est obligatoire pour tout bâtiment entrant au port, en sortant ou y effectuant un mouvement à l'exception des :

- Bâtiments à voile de moins de 80 tonneaux de jauge brute.
- Bateaux à vapeur ou à moteur de moins de 100 tonneaux de jauge brute.
- Les bâtiments marocains armés à la pêche.
- Les bâtiments marocains de servitude portuaire ainsi que les bâtiments étrangers utilisés dans des chantiers de travaux au port.
- Les bâtiments de guerre quelle qu'en soit la nationalité.
- Les bâtiments marocains appartenant à des administrations publiques.

Pour la sécurité du port, le service pilotage est assuré en permanence 24h/24 et 7j/7 jours fériés compris.

## **CHAPITRE 8**

### **Remorquage des bâtiments**

#### **ARTICLE 51 :**

Le recours au service portuaire de remorquage n'est pas obligatoire ; tout capitaine de bâtiment est libre de faire appel ou non à ce service. Toutefois, pour des raisons de sécurité des bâtiments et des ouvrages portuaires, la capitainerie du port peut imposer d'office le recours au remorquage, et ceci aux frais du bâtiment.

Par ailleurs, l'autorité portuaire peut définir les critères pour les bâtiments qui peuvent être soumis à l'obligation de remorquage.

Les opérations de remorquage portuaire sont effectuées à l'entrée, à l'intérieur et à la sortie du port ainsi que dans les rades.

Pour la sécurité du port, le service remorquage est assuré en permanence 24h/24 et 7j/7 jours fériés compris.

## **CHAPITRE 9**

### **Lamanage des bâtiments**

#### **ARTICLE 52 :**

Conformément aux usages maritimes, les bâtiments sont amarrés sous la responsabilité de leur capitaine, tout en respectant les prescriptions particulières qui peuvent leur être signifiées par les officiers de port. Pour l'amarrage des bâtiments, seuls les organes d'amarrage spécialement conçus à cet effet sont utilisés.

Le lamanage doit se faire de manière à ce que :

- la sécurité des bâtiments durant leur séjour au port doit être assurée en permanence.
- aucune traction ne puisse s'exercer sur les canalisations de toutes sortes les reliant à la terre.
- les amarres puissent être larguées sans être gênées par celles des bâtiments voisins amarrés au même bollard.

Les moyens d'amarrage doivent être en bon état et adaptés aux caractéristiques du bâtiment. En cas de nécessité, tout capitaine doit renforcer les amarres et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites sur ordre des officiers de port. Ces derniers veillent à ce que l'amarrage de tous les bâtiments au port soit approprié selon la nature de la cargaison, la situation du poste d'accostage et les conditions météorologiques.

Dans le cas où un poste à quai présente une insuffisance en équipements d'amarrage, la capitainerie peut suspendre temporairement la programmation des bâtiments à ce poste et ce jusqu'à sa remise en état par l'exploitant.

Pour la sécurité du port, le service lamanage est assuré par l'exploitant en permanence 24h/24 et 7j/7 jours fériés compris.

## **CHAPITRE 10** **Terminaison de l'escale:**

### **ARTICLE 53 :**

Le capitaine et l'agent maritime et/ou consignataire du bâtiment doivent prendre toutes les mesures nécessaires, notamment l'accomplissement de toutes les formalités administratives et opérations d'avitaillement en soutes, vivres, eau douce et autres matériels divers, de façon à éviter tout retard à l'appareillage du bâtiment après terminaison de ses opérations commerciales. Pour cela, l'exploitant doit immédiatement informer la capitainerie (VTS) par tous les moyens possibles, de l'heure exacte de terminaison du bâtiment.

Sous réserve des dispositions du chapitre 11 ci-dessous, aucune occupation d'un poste à quai par un bâtiment n'est permise au delà de deux heures après terminaison des opérations commerciales et après avoir reçu l'autorisation de la capitainerie (VTS) de quitter le port.

### **ARTICLE 54 :**

L'agent maritime et/ou consignataire doit déposer physiquement ou par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet) auprès de l'autorité portuaire et de l'exploitant une copie des manifestes définitifs (import et export) du bâtiment au plus tard, 48 heures après l'appareillage du bâtiment du port.

### **ARTICLE 55 :**

L'exploitant est tenu d'informer, sans délai par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet) ou éventuellement par écrit, conformément au modèle **en annexe 14**, l'autorité portuaire de tout écart constaté entre les marchandises réellement débarquées et celles déclarées par l'agent maritime et/ou consignataire.

## **CHAPITRE 11** **Dispositions relatives aux bâtiments désarmés, abandonnés,** **saisis ou épaves**

### **ARTICLE 56:**

L'autorisation de stationner au port pour des raisons autres que commerciales, n'est accordée qu'en cas de nécessité absolue et pour une période bien déterminée durant laquelle le bâtiment doit avoir un service de garde suffisant pour effectuer les mouvements ordonnés par les services de la capitainerie.

**ARTICLE 57 :**

Tout bâtiment stationnant au port doit être maintenu en bon état de navigabilité, de flottabilité et hors d'état de nuire aux ouvrages portuaires, aux autres bâtiments, à la sécurité des personnes, des biens et à l'environnement maritime portuaire.

**ARTICLE 58 :**

Aucune occupation d'un poste à quai n'est permise à l'expiration du délai accordé par la capitainerie du port au bâtiment en situation de relâche, d'attente ou de désarmement, toutefois un bâtiment peut continuer à stationner au port pour les motifs suivants :

- autorisation spéciale délivrée par l'autorité portuaire.
- blocage par l'autorité maritime, notifié par écrit à la capitainerie du port.
- interdiction d'appareiller, décidée par l'autorité portuaire.
- désarmement autorisé par l'autorité portuaire pour une période déterminée durant laquelle l'armateur ou le propriétaire du bâtiment doit se conformer aux prescriptions de la capitainerie.
- saisie par une juridiction nationale en vertu d'une ordonnance judiciaire.

En tout état de cause, le bâtiment doit obtempérer aux injonctions des officiers de port le sommant de quitter le port à tout moment.

**CHAPITRE 12****Utilisation des infrastructures du port****ARTICLE 59 :**

Nul ne peut porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations.

Il est notamment défendu :

1°) De porter atteinte au bon état des infrastructures et du domaine public portuaires :

- En faisant circuler ou stationner des véhicules sur les couronnements des quais et sur les caniveaux de grues et plus généralement sur tous les ouvrages non prévus pour cet usage,
- En jetant, laissant tomber ou en déversant à terre ou entre le quai et le bâtiment toute marchandise depuis le bord ;
- En embarquant ou débarquant des marchandises susceptibles de dégrader les ouvrages portuaires, en particulier le couronnement des quais ou le revêtement des terre-pleins, les rails, les ouvrages souterrains, sans avoir au préalable protégé ces ouvrages.

2°) De porter atteinte aux infrastructures et à la conservation de ses profondeurs :

- En jetant des produits chimiques, sédiments, ou autres matières organiques ou non, pouvant porter atteinte aux infrastructures portuaires.
- En jetant ou en laissant tomber des terres, des décombres, des déchets ou des matières quelconques dans les eaux du port et de ses dépendances,

- En chargeant, déchargeant ou transbordant des matières pulvérulentes ou friables, sans avoir placé entre le bâtiment et le quai, ou en cas de transbordement, entre deux bâtiments, un réceptacle bien conditionné et solidement attaché, sauf dispense accordée par l'autorité portuaire.

Tout déversement, rejet, chute et généralement tout apport de matériau ou salissure quelle qu'en soit l'origine doivent être immédiatement déclarés à la capitainerie. Le responsable de ces infractions de rejets ou déversements, et notamment le capitaine du bâtiment ou l'exploitant, est tenu de procéder à la remise en état du domaine public, notamment par le nettoyage du plan d'eau et des ouvrages souillés par ces déversements, et le cas échéant, le rétablissement des profondeurs des bassins.

#### **ARTICLE 60:**

L'exploitant est tenu de respecter les charges admissibles des infrastructures et des équipements portuaires.

#### **ARTICLE 61:**

L'exploitant est tenu de signaler sans délai, à l'autorité portuaire, toute dégradation causée aux ouvrages et équipements portuaires.

#### **ARTICLE 62:**

Les concessions d'exploitation ainsi que les autorisations d'exercices d'activités à l'intérieur des limites du port ne confèrent à leurs permissionnaires et bénéficiaires aucun droit d'intervenir dans la police de la conservation ou dans celle de la circulation et des quais.

#### **ARTICLE 63:**

L'exploitant doit fournir annuellement à l'autorité portuaire un levé bathymétrique actualisé de sa zone de mise à quai. Ce levé bathymétrique doit être réalisé par un organisme agréé par l'autorité portuaire.

Si l'autorité portuaire constate que les profondeurs ont diminué, elle peut réduire les tirants d'eau admissibles de la zone concernée jusqu'à ce que les profondeurs normales soient rétablies par l'exploitant.

#### **ARTICLE 64:**

L'exécution de travaux et d'ouvrages de toute nature sur les quais et terre-pleins publics ou concédés est subordonnée à une autorisation préalable de l'autorité portuaire.

#### **ARTICLE 65 :**

Les conditions pratiques de déroulement des mouvements aux différents postes à quai du port font l'objet d'une décision établie par l'autorité portuaire prise sur avis de la commission nautique du port définissant, notamment, les règles spéciales de sécurité des manœuvres des bâtiments.

#### **ARTICLE 66 :**

Le bâtiment peut être autorisé par l'autorité portuaire à utiliser ses propres moyens pour effectuer des opérations de chargement et/ou de déchargement, à la demande conjointe de l'exploitant et de l'agent maritime et/ou consignataire du bâtiment et sous leur responsabilité, à condition que les normes de sécurité et de rendement en vigueur ne soient pas affectées.

**ARTICLE 67:**

Dans le cas où un ou plusieurs ouvrages et/ou équipements d'un terminal ne sont pas disponibles, l'exploitant doit en informer l'autorité portuaire au moment de la conférence portuaire pour le shift suivant, en précisant la durée de l'indisponibilité des équipements et ouvrages concernés. Il en fera de même dès qu'ils sont remis en état.

**ARTICLE 68 :**

Tout exploitant est tenu d'utiliser l'outil portuaire dans des conditions optimales d'exploitation, en respectant les normes de sûreté, de sécurité, de salubrité et de veiller à la continuité du service public. A cet effet, il doit mettre à la disposition du bâtiment, les équipes et le matériel suffisants et adéquats ainsi que les aires de stockage nécessaires pour éviter toute perte de temps. Faute de quoi, l'autorité portuaire prend, le cas échéant les dispositions nécessaires pour assurer la continuité du service public.

**ARTICLE 69 :**

Tout bâtiment faisant escale au port, et dès sa mise à quai doit immédiatement entamer ses opérations commerciales.

**ARTICLE 70:**

Le bâtiment dont la cadence de travail est jugée insuffisante comparativement aux normes en usage au port, telles qu'elles sont définies par l'**article 86**, doit appareiller pour libérer le poste à quai et perd ainsi sa priorité et son tour de rôle. La date et heure de son nouveau tour de rôle sont celles de son appareillage du quai.

**ARTICLE 71:**

L'avitaillement du bâtiment en soutes, vivres, eau douce et autres matériels divers ainsi que les prestations de récupérations d'ordures, déchets ou résidus ne doivent en aucun cas perturber les opérations commerciales du bâtiment ou retarder son appareillage.

**CHAPITRE 13****Exploitation des équipements et installations spécifiques.****ARTICLE 72:**

L'exploitation des ports de pêche (**annexe 17**), de plaisance (**annexe 18**), de la zone de réparation navale (**annexe 19**) trafic des céréaliers (**annexe 20**) et toutes autres installations spécifiques est régie par des règlements particuliers annexés au présent règlement.

**CHAPITRE 14****Embarquement et débarquement des passagers.****ARTICLE 73:**

Les agents maritimes et/ou consignataires des bâtiments doivent communiquer à la capitainerie au plus tard le troisième trimestre de l'année en cours, le programme des arrivées des bâtiments de croisière pour l'année suivante.

**ARTICLE 74 :**

Les dates et les durées des escales des bâtiments de croisières doivent être respectées et toute modification ou annulation doit être signalée à la capitainerie un mois avant la date de l'ETA du bâtiment concerné.

**ARTICLE 75:**

Le débarquement, transport et (ré)-embarquement des passagers se font sous la responsabilité de l'armateur ou de son agent maritime et/ou consignataire.

**CHAPITRE 15****Chargement, déchargement, transit, séjour et entreposage  
des marchandises.****ARTICLE 76 :**

Les opérations de chargement et de déchargement des marchandises sont assurées par les moyens de l'exploitant.

Toutefois, en cas de nécessité, le bâtiment peut utiliser ses propres moyens de chargement et de déchargement suite à l'accord préalable de l'autorité portuaire pris sur avis motivé de l'exploitant.

Dans ce cas, l'exploitant concerné doit déposer auprès de l'autorité portuaire, une demande accompagnée des certificats de gréement qui doivent être valides avec un minimum de trois mois.

Dans certaines circonstances, l'autorité portuaire peut exiger du bâtiment l'utilisation de ses propres moyens de manutention.

L'utilisation de moyens de manutention autres que ceux de l'exploitant ou du bâtiment est également soumise à l'accord préalable de l'autorité portuaire pris sur avis motivé de l'exploitant.

**ARTICLE 77:**

Les opérations de chargement et de déchargement de toute marchandise se fait, moyennant un pointage contradictoire, matérialisé par des bordereaux de pointage dûment signés et cachetés par le manutentionnaire et le bâtiment ou son représentant.

Le pointage est réputé contradictoire à l'égard de la partie qui ne s'est pas faite représenter lors des opérations de chargement et de déchargement des marchandises.

L'exploitant prend en charge les marchandises dans l'état où elles lui ont été remises.

**ARTICLE 78:**

Le dépôt des marchandises ne peut s'effectuer que dans les zones délimitées à cet effet par l'autorité portuaire que ces zones soient concédées ou non.

Les marchandises provenant du bâtiment ou destinées à y être chargées, ne peuvent être entreposées sur les quais que le temps nécessaire à leurs opérations commerciales. L'exploitant concerné doit prendre les mesures nécessaires en vue de leur enlèvement.

**ARTICLE 79:**

Les marchandises tombées à l'eau doivent être impérativement et immédiatement repêchées par l'exploitant.

**ARTICLE 80 :**

Le gerbage doit être effectué selon les règles de l'art. Le gerbage est autorisé dans les limites des charges admissibles au niveau du sol. L'exploitant doit prendre, sous sa responsabilité exclusive, toutes les mesures de sécurité nécessaires compte tenu des circonstances et de la météorologie notamment, des effets du vent et de type de marchandises, en particulier les marchandises dangereuses.

**CHAPITRE 16****Dispositions particulières concernant le transit des conteneurs****ARTICLE 81:**

Pour toute escale commerciale au port, les manifestes des marchandises à l'import doivent obligatoirement préciser le nom du réceptionnaire des marchandises, et à défaut le notify.

Les agents maritimes et/ou consignataires des bâtiments doivent mentionner impérativement sur chaque manifeste les coordonnées complètes (téléphone, fax, e-mail) de l'agent maritime et/ou consignataire, du réceptionnaire ou du notify.

**ARTICLE 82 :**

Les marchandises à l'import, objet des manifestes, qui ne respectent pas les dispositions de l'**article 81** susvisé, ne seront déchargées du bâtiment que dans le cas où l'agent maritime et /ou consignataire s'engage à en assumer la responsabilité totale durant tout le processus de transit portuaire, du débarquement de la marchandise jusqu'à son enlèvement du port.

Dans le cas d'un chargement en pool, les prescriptions de l'alinéa 1 du présent article s'appliquent à l'agent maritime et/ou consignataire principal, chef de fil.

**ARTICLE 83:**

L'admission des conteneurs pleins à l'export dans les terminaux de l'exploitant est tributaire, en plus des conditions de sécurité et de sûreté requises, de la présentation d'un bulletin de réception original établi sur papier entête de l'agent maritime et / ou consignataire et précisant, notamment : la marque, le numéro, la dimension, le poids et la destination ainsi que le nom et le numéro de voyage du bâtiment sur lequel le conteneur sera chargé.

**ARTICLE 84 :**

Les agents maritimes et /ou consignataires des bâtiments sont tenus de communiquer par la plateforme d'échange des données informatisées du port (Portnet) à l'exploitant concerné :

- Au moins 24 (vingt quatre) heures avant l'accostage du bâtiment, la séquence des conteneurs pleins ou vides destinés à être chargés sur ledit bâtiment.
- Au moins 12 heures avant l'arrivée du bâtiment en rade, la liste des conteneurs à décharger et le plan de déchargement à l'import.
- Au plus tard 2 (deux) heures après l'accostage du bâtiment, la liste des conteneurs à charger et le plan de chargement à l'export.



Toutefois, des dérogations peuvent être accordées par l'exploitant pour les conteneurs frigorifiques et pour les marchandises exceptionnelles nécessitant un embarquement direct.

#### **ARTICLE 85:**

La liste des conteneurs effectivement déchargés d'un bâtiment est adressée par l'exploitant à l'agent maritime et/ou consignataire au plus tard trois heures (3h) après la fin des opérations de déchargement.

La liste des conteneurs effectivement déchargés et des conteneurs effectivement chargés par type (20', 40', pleins, vides...) et par port de destination ou port de provenance est communiquée par l'exploitant à l'autorité portuaire par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet) au plus tard 24 heures après appareillage du bâtiment.

### **CHAPITRE 17**

#### **Normes de manutention des marchandises**

#### **ARTICLE 86:**

Les normes de manutention des marchandises à respecter par les exploitants portuaires sont fixées par les cahiers des charges établis par l'autorité portuaire.

### **CHAPITRE 18**

#### **Transbordement des marchandises**

#### **ARTICLE 87:**

Le transbordement autorisé par l'autorité portuaire des marchandises entre deux bâtiments au port est effectué selon des procédures élaborées par l'exploitant et approuvées par l'autorité portuaire.

### **CHAPITRE 19**

#### **Dispositions spécifiques concernant les marchandises abandonnées au port**

#### **ARTICLE 88:**

Nonobstant les dispositions législatives et réglementaires en matière douanière, sont considérés comme marchandises abandonnées au port notamment :

- a. Les marchandises en souffrance au sens du code de la douane
- b. Les produits alimentaires périmés ou non conformes qui ont séjourné au port plus de 30 jours
- c. Les marchandises non alimentaires non conformes aux normes marocaines ayant séjourné au port plus de 30 jours
- d. Les conteneurs vides ayant séjourné au port 30 jours à partir de la date :
  - d.1 D'entrée au port pour les conteneurs vides destinés à l'export, entrés au port par voie de terre.
  - d.2 De débarquement pour les conteneurs vides entrés au port par mer.

d.3 De dépotage pour les conteneurs pleins entrés au port par voie de terre ou par voie de mer, et qui ont été dépotés au port.

#### ARTICLE 89:

Les marchandises abandonnées au port feront l'objet de l'une des mesures suivantes :

- La vente.
- La destruction.
- Ou autres mesures appropriées.

### ***TITRE III - Entretien et réparation de bâtiments à quai***

#### ARTICLE 90:

Il est interdit aux bâtiments à quai de procéder à des essais de fonctionnement des machines ou des hélices sans l'autorisation préalable de la capitainerie du port.

#### ARTICLE 91:

Il est interdit d'effectuer sur les bâtiments à quai, des essais de moteurs susceptibles de provoquer des nuisances dans le voisinage, des affouillements ou des dommages aux ouvrages portuaires.

Le ramonage des conduites de fumée ou de gaz et l'émission de fumées denses ou nauséabondes est également strictement interdit dans le port et ses accès.

Les travaux à chaud concernant les navires aux quais de l'exploitant doivent être soumis à l'accord de ce dernier.

#### ARTICLE 92:

Une autorisation exceptionnelle et à durée limitée peut être accordée par la capitainerie du port, en concertation avec l'exploitant, à un bâtiment sur demande écrite de son capitaine pour effectuer des opérations de réparation à quai.

#### ARTICLE 93 :

Tous travaux à chaud à bord des bâtiments au port, dans les terminaux concédés et dans toutes autres zones désignées par l'autorité portuaire doivent obligatoirement faire l'objet d'une autorisation préalable expresse de la capitainerie du port.

Toutefois, la précédente disposition ne concerne pas les équipements du terminal. Pour ces derniers, l'exploitant doit lors des opérations de travaux à chaud prendre sous son entière responsabilité, toutes les dispositions d'usage en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

Il reste entendu que l'exploitant est tenu de présenter à l'autorité portuaire, au début de chaque année, la liste exhaustive des moyens de prévention et de protection ainsi que ses procédures applicables en la matière.

A cet effet, le dispositif du permis de feu formalisé par les documents conçus pour cette fin (**voir annexe 13**), doivent être déposés par le demandeur aussi bien à la capitainerie du port qu'à la protection civile conformément à la procédure en vigueur.

Le permis de feu doit contenir les informations relatives aux :

- Mesures et moyens de prévention mises en place ;
- Consignes de sécurité à respecter ;

- Coordonnées des personnes à aviser en cas d'urgence ;
- Moyens disponibles d'intervention.

Après dépôt des documents cités ci-dessus, accompagnés le cas échéant, du permis de feu auprès des services concernés de la capitainerie et de la protection civile, ces derniers procèdent conjointement à la visite des lieux et au contrôle de conformité de la mise en place du permis de feu.

Il est entendu que la délivrance de l'autorisation des travaux à chauds est tributaire de la validité et de la conformité du permis de feu.

La capitainerie du port fixe la période de validité de l'autorisation des travaux en fonction de la nature et de la consistance desdits travaux.

(Les documents relatifs au dossier de la mise en place d'un permis de feu sont précisés dans l'**annexe 13**)

#### **ARTICLE 94:**

Lorsqu'il doit être procédé, à bord d'un bâtiment, au réchauffage des carènes des soutes, à des travaux à chaud à bord ou de peinture de la coque, le capitaine du bâtiment concerné doit aviser préalablement et par écrit, l'officier de port chargé de la sécurité, afin qu'il lui fixe le lieu, l'heure des opérations à effectuer ainsi que les mesures de sécurité à observer. Ces opérations ne peuvent être entreprises que sous la surveillance d'un gardien désigné selon les cas par l'officier de port chargé de la sécurité aux frais du bâtiment et en prenant toutes les mesures et précautions requises.

## **TITRE IV : SECURITE, SURETE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT**

### **CHAPITRE 1 Sécurité Portuaire**

#### **Section 1 : Prévention et lutte contre les sinistres**

#### **ARTICLE 95 :**

Sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires relatives aux compétences de la Protection Civile, la prévention et l'organisation de la lutte contre les sinistres survenant dans les limites du port ou risquant de s'y propager en provenance de la terre ou de la mer, ainsi que la coordination des opérations de secours, relèvent de l'autorité portuaire.

Les équipes de secours restent sous les ordres et sous la responsabilité de leurs chefs hiérarchiques respectifs.

Elles comprennent selon les circonstances :

- Des équipes de sécurité des bâtiments.
- Des équipes de sécurité des entreprises, exploitant des parties du domaine public portuaire: Exploitants, entreprises bénéficiaires d'autorisation d'exploitation ou d'occupation temporaire du domaine public
- Un ou plusieurs détachements de la Protection Civile,
- Une ou plusieurs équipes de sécurité agissant pour le compte de l'autorité portuaire.

Le Commandant du port, le capitaine du bâtiment et chaque responsable des équipes de secours citées ci-dessus sont remplacés, en leur absence, par leur collaborateur du niveau hiérarchique le plus élevé présent sur les lieux du sinistre.

Pour toutes les entités citées ci-dessus, un service de permanence doit être mis en place afin d'assurer la veille et garantir le maximum de sécurité dans le port.

#### **ARTICLE 96 :**

Le rôle de l'exploitant est d'assurer, les obligations imposées par la législation concernant la prévention des risques.

Il assure la mise en œuvre:

- Des mesures de sécurité prescrites par la législation et réglementation en vigueur
- Des mesures de sécurité prescrites dans le cahier de charge de concession,
- Des mesures de sécurité qu'il estime nécessaire,
- Des mesures de sécurité dont l'élaboration lui a été prescrite par l'autorité portuaire, et participe aux mesures et plans d'urgence déclenchés par les autorités compétentes.

A cet effet, l'exploitant désigne son ou ses représentants qualifiés en matière de sécurité pour assurer une bonne coordination avec l'ensemble des intervenants liés à la gestion de la sécurité.

L'autorité portuaire peut demander le changement d'un représentant de l'exploitant s'il juge que ce dernier ne remplit pas correctement ces tâches.

#### **ARTICLE 97 :**

Un Plan d'Urgence Portuaire (PUP) établi par l'autorité portuaire couvre les situations suivantes :

- Les incendies à terre et à bord des bâtiments,
- Le sauvetage nautique, dans les limites du port.
- Les accidents nautiques, dans les limites du port.
- Les secours aux malades ou blessés,
- Les pollutions atmosphériques accidentelles,
- Les pollutions accidentelles du milieu marin portuaire.
- Les autres cas d'urgence.

Il fixe également la composition des équipes de sécurité du port et les équipements qu'elles doivent mettre en œuvre, leur mode de gestion et d'organisation et le cadre de leurs interventions.

Ce PUP peut faire partie d'un plan d'intervention et de secours pris par l'Administration compétente au niveau national ou local.

#### **ARTICLE 98:**

Chaque société autorisée à exercer une activité dans le port dans le cadre d'une concession ou d'une autorisation d'exploitation, doit disposer d'un plan de prévention des risques et de lutte contre les sinistres désigné dans le présent règlement par POI (Plan d'Organisation Interne) pouvant survenir dans les limites du domaine portuaire qu'elle a été autorisée à occuper dans le cadre de ladite activité.

Ce plan, en plus des dispositions prévues par le PUP, fixe également la composition des équipes de sécurité et les équipements qu'elles doivent mettre en œuvre.

Il doit être compatible avec le PUP, et être approuvé par l'autorité portuaire.

L'ensemble des POI fait partie intégrante du PUP du port.

#### **ARTICLE 99:**

Sans préjudice des réglementations nationales en matière de dépôts et installations classées en terme de dangerosité, les concessionnaires et permissionnaires dont les dépôts et installations classées et zones de stockage des marchandises dangereuses, sont implantées sur le domaine public portuaire dans le cadre de concessions ou d'autorisations d'exploitation, doivent disposer d'un POI, précisant

notamment la nature des matières stockées, les tonnages limites, les mesures de sécurité, les consignes, les moyens humains et matériels d'intervention et les scénarios d'accidents.

#### **ARTICLE 100:**

Dès l'accostage d'un bâtiment, la capitainerie du port remet au capitaine les consignes de sécurité.

#### **ARTICLE 101:**

Les officiers de port ont libre accès à bord des bâtiments pour vérifier la mise en œuvre des prescriptions de sécurité, sûreté et de salubrité édictées par la réglementation en vigueur et peuvent, au besoin faire placer sur le bâtiment, aux frais de celui-ci, un gardien spécial ou plus pour en surveiller l'exécution. L'action de ce dernier n'engage aucunement la responsabilité de l'autorité portuaire pour toutes sortes d'accidents, préjudices et suites contentieuses dues à une mauvaise mise en œuvre des prescriptions précitées.

#### **ARTICLE 102:**

En cas de sinistre survenu à bord d'un bâtiment ou dans son voisinage, toute personne l'ayant découvert doit immédiatement donner l'alerte, notamment en avertissant la capitainerie du port et/ou VTS.

En cas de risque de propagation de sinistre à d'autres bâtiments, les capitaines de ces derniers réunissent leur équipage et se tiennent prêts à prendre toutes mesures prescrites par le responsable assurant la direction des opérations de secours relevant de la protection civile. Avant l'arrivée du responsable des opérations de secours, les officiers de port, sous l'autorité du commandant de port, prennent les mesures strictement et immédiatement adaptées à la situation, notamment pour ordonner les premiers déplacements de bâtiments, nécessaires pour limiter l'extension du sinistre.

Le commandant des opérations de secours se concerte dès son arrivée sur les lieux du sinistre avec le commandant du port pour ce qui concerne le déroulement des opérations de secours, notamment l'intervention à bord des bâtiments et éventuellement leur déplacement.

#### **ARTICLE 103 :**

Sauf autorisation spéciale accordée par la capitainerie du port, il est strictement interdit d'allumer du feu sur les quais, pontons, terre-pleins et autres ouvrages portuaires et d'y avoir de la lumière à feu nu.

#### **ARTICLE 104 :**

En cas d'incendie dans le port ou dans sa zone contiguë, tous les bâtiments doivent prendre les mesures de précaution qui leur sont prescrites par la capitainerie du port.

En cas d'incendie à bord ou à proximité d'un bâtiment, le capitaine, l'équipage, le gardien du bâtiment et/ou les services de l'exploitant doivent immédiatement prendre les mesures de sauvegarde nécessaires et avertir la capitainerie du port (VTS) qui alerte pour sa part les services de la protection civile. C'est aux officiers de port qu'appartient la coordination des secours. Ils peuvent en cas de besoin réquisitionner tout matériel et requérir l'aide de toute personne ainsi que celles des équipages de tous les bâtiments au port et doivent avertir immédiatement les autorités compétentes.

#### **ARTICLE 105 :**

Les bouches d'incendie, les avertisseurs, le plan de lutte contre l'incendie ainsi que les autres moyens d'intervention, doivent toujours rester libres d'accès à bord, à quai, dans les aires d'entreposage et sur terre-pleins.

**ARTICLE 106 :**

Le bâtiment sur lequel se déclare un incendie émet **cinq coups prolongés** de sifflet ou de sirène comme signal d'alarme. Ce signal peut être répété en cas de besoin pour donner l'alerte et attirer l'attention. La durée d'un coup de sifflet est de quatre à six secondes. Ce signal ne doit pas être utilisé dans d'autres circonstances.

**ARTICLE 107:**

Il est formellement interdit, en toute circonstance, de fumer dans les cales des bâtiments, sur les quais, lors de la manutention des marchandises présentant ou non des risques de combustion et sur les aires d'entreposage.

**Section 2 : Chargement, déchargement et entreposage des marchandises dangereuses.**

**ARTICLE 108:**

Sont soumis aux prescriptions du présent chapitre et à la réglementation en vigueur, la manutention, l'entreposage et le transit des marchandises dangereuses notamment le code IMDG.

**ARTICLE 109:**

Pour tout bâtiment transportant des marchandises dangereuses, l'agent maritime et/ou consignataire doit communiquer par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet) et déposer à la capitainerie et à l'exploitant, au moins 48 Heures avant l'arrivée du bâtiment au port, une déclaration des marchandises dangereuses. Cette déclaration dûment cachetée par le dit agent maritime et/ou consignataire doit comporter les éléments suivants :

- Le nom du bâtiment.
- Le nom ou la raison sociale du chargeur et de l'agent maritime et/ou consignataire du bâtiment.
- Le destinataire et ses coordonnées.
- L'appellation technique exacte, Classification, Numéro ONU et groupe d'emballage.
- Le nombre et le poids des colis.
- Le numéro du connaissance.
- Le numéro du contenant (conteneur ou semi remorque) et toute information utile.

**ARTICLE 110:**

Les marchandises dangereuses destinées à l'export doivent être déclarées à la capitainerie et à l'exploitant, au moins 48 Heures avant leur entrée au port, par les soins de l'expéditeur ou de son mandataire, en présentant un triple authentique de la déclaration à l'export. (Voir modèle en **annexe 9**)

**ARTICLE 111:**

Le capitaine de tout bâtiment chargé de marchandises dangereuses à destination du port est tenu, dès le premier contact avec la capitainerie du port (VTS), de confirmer les classes des marchandises dangereuses embarquées à bord ainsi que les déficiences et/ou anomalies éventuelles affectant le bâtiment et/ou sa cargaison.

Cette déclaration ne dispense pas le capitaine du bâtiment de l'obligation de renseigner la déclaration obligatoire d'entrée. (Voir modèle en Annexe n° 21)

**ARTICLE 112 :**

Les postes d'accostage des bâtiments transportant des marchandises dangereuses, ainsi que les quantités admises de ces marchandises au port sont fixés par l'autorité portuaire, conformément à la réglementation en vigueur.

**ARTICLE 113 :**

L'accès, la manutention, l'entreposage et le transit des marchandises dangereuses au port sont soumis à l'accord préalable de la capitainerie du port.

**ARTICLE 114:**

L'emballage, le marquage, l'étiquetage et l'arrimage, des marchandises dangereuses à manipuler au port, doivent être conformes aux normes et règles établies par le code IMDG.

Le personnel de l'exploitant chargé du traitement des marchandises dangereuses doit être en mesure de lire et d'interpréter la fiche de sécurité accompagnant chaque unité de charge et d'en appliquer les consignes.

Ce personnel doit porter une tenue de protection et muni de tout moyen de sécurité approprié.

**ARTICLE 115 :**

L'exploitant concerné par le traitement des marchandises dangereuses doit établir des fiches réflexes (fiche de sécurité) en collaboration avec l'autorité portuaire.

Ces fiches doivent contenir les informations suivantes :

**1- Informations sur le produit**

- Le nom du produit
- La classification
- L'inflammabilité
- La toxicité
- La corrosivité
- Agent extincteur
- Equipement de secours (gants, combinaison, bottes, appareil respiratoire)

**2- Consignes et mesures d'urgence**

- En cas de déversement
- En cas d'incendie

**3- Soins médicaux**

- En cas de contact avec la peau
- En cas de jet sur les yeux
- En cas d'inhalation

**ARTICLE 116 :**

L'exploitant est tenu de communiquer par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet) ou déposer physiquement à la capitainerie du port les déclarations de l'ensemble des marchandises dangereuses pour les besoins de prise de décision appropriée pour ce genre de marchandises.

Un exemplaire de ces déclarations portant les consignes de sécurité prescrites par la capitainerie, est retourné par le même moyen, à l'exploitant et à l'agent maritime/ consignataire pour exécution. **(Voir annexe n° 4)**



**ARTICLE 117:**

Le capitaine du bâtiment et l'exploitant sont tenus de signaler immédiatement à la capitainerie du port (VTS) tout incident et/ou avarie survenus, soit au bâtiment, soit aux marchandises dangereuses.

**ARTICLE 118:**

Les opérations de chargement, déchargement ou manipulation de marchandises dangereuses doivent être menées avec un maximum de célérité, de soin et de précautions. L'autorité portuaire peut, si elle le juge nécessaire pour la sécurité du port, imposer le travail en continu, en vue de réduire le séjour du bâtiment au port.

**ARTICLE 119:**

La manutention et le transfert des marchandises dangereuses doivent être effectués par l'exploitant par les moyens les plus sûrs et avec le plus grand soin afin d'éviter les chocs et détériorations des emballages et tout incidents ainsi que la contamination d'autres marchandises et la pollution de l'environnement.

L'exploitant doit examiner visuellement l'extérieur de tous les moyens de transport et vérifie leur état matériel, et déceler, le cas échéant, tout signe de fuite du contenu. Si l'une quelconque de ces vérifications fait apparaître un défaut qui risque d'affecter la sécurité de la manutention ou de l'entreposage ou du transport, il doit les soumettre à une inspection complète afin de déterminer s'ils peuvent subir de nouvelles opérations de manutention ou d'entreposage ou de transport.

L'exploitant doit vérifier la cohérence entre la déclaration, l'étiquetage et le marquage et informer les autorités compétentes concernées si nécessaire.

L'exploitant est tenu de former et informer, au préalable, les personnes qui s'occupent de la manutention et du transport des marchandises dangereuses, des caractéristiques et des propriétés dangereuses de la marchandise ainsi que de toutes précautions à prendre en matière de sécurité.

Le capitaine et son équipage du bâtiment peuvent donner une précieuse aide à l'exploitant pour prêter secours sur place.

**ARTICLE 120 :**

La capitainerie peut conditionner les opérations de chargement, déchargement ou manipulation de marchandises dangereuses de nuit à des prescriptions particulières en fonction de leur nature, quantité ou conditionnement.

Pour l'application du présent article la période de nuit est considérée comme commençant une heure après le coucher du soleil et se terminant une heure avant son lever.

**ARTICLE 121:**

L'autorité portuaire peut ordonner la sortie immédiate des bâtiments dans les cas suivants :

- Les quantités transportées sont supérieures aux quantités maximales admissibles.
- Discordance entre les déclarations faites par le bâtiment et la nature des marchandises réellement transportées.
- Dans tous les cas où le bâtiment présente un danger pour les personnes, les autres bâtiments ou installations portuaires.



**ARTICLE 122:**

Tout bâtiment transportant ou manipulant des marchandises dangereuses doit impérativement arborer, de jour un pavillon rouge (lettre B) et de nuit montrer un feu rouge visible sur tout l'horizon.

**ARTICLE 123:**

L'autorité portuaire peut imposer des restrictions ou des conditions spécifiques d'accès au port d'un bâtiment transportant des marchandises dangereuses, selon la nature des marchandises chargées à bord et des conditions météorologiques.

**ARTICLE 124 :**

Les opérations d'emportage et de dépotage des marchandises dangereuses ainsi que le transvasement des marchandises dangereuses liquides ou liquéfiées sont soumis à l'accord préalable de l'autorité portuaire.

Ces opérations sont interrompues par l'autorité portuaire chaque fois que les prescriptions de sécurité, de sûreté et de l'environnement ne sont pas respectées, notamment celles édictées par les conventions SOLAS et MARPOL.

**ARTICLE 125 :**

L'exploitant doit prévoir une zone spéciale capable de recevoir des lots de marchandises dangereuses endommagées, où ils peuvent être déposés en attendant leur évacuation du port.

**ARTICLE 126:**

En cas de fuite, l'exploitant doit laver à grand eau la marchandise déversée si le risque d'écoulement vers des regards n'existe pas et la récupération par des caisses de rétention est possible ou par pompage sur place dans des récipients appropriés.

En cas de fuite ou d'écoulement en provenance d'un conteneur, l'exploitant doit:

- Disposer d'une plate forme mobile de 20' et 40' tractables et capables de récupérer et de transporter le produit en question et de jouer le rôle d'une caisse de rétention dont le plafond présente une pente orientée vers un orifice de récupération (Protection contre l'incendie en cas de produit inflammable). Un robinet étanche doit être prévu sur la partie basse de la plate forme et ce afin de protéger le sol et son environnement et d'éviter la dégradation de la situation.
- Acheminer immédiatement la plate forme vers une zone de haute sécurité.
- Disposer d'équipements et produits appropriés de sécurité (Tenue spéciale, masque à gaz, absorbants, chaux en poudre Etc.).
- Aviser les autorités compétentes et prévenir le client pour procéder à l'enlèvement.

**ARTICLE 127 :**

L'autorité portuaire peut en cas de besoin, désigner une commission qui doit procéder à des contrôles pour s'assurer que l'exploitant a mis en œuvre les mesures de sécurité à l'intérieur de ses installations. Cette commission pourrait être habilitée à :

- Formuler des observations à l'exploitant ;
- Etablir des consignes de sécurité supplémentaires ;
- Dresser un rapport sur l'état des lieux ;
- Faire des recommandations nécessaires pour redressement des situations anormales.

**ARTICLE 128 :**

Les autorisations de stationnement des marchandises dangereuses accordées par l'autorité portuaire sont communiquées à l'exploitant par la capitainerie et ce avant débarquement.

L'exploitant est tenu de mettre en demeure tout client dont la marchandise, considérée comme dangereuse, a dépassé les délais réglementaires de stationnement. Une copie de ladite mise en demeure, doit être transmise à la capitainerie pour l'établissement d'un procès verbal de constat et d'infraction à l'encontre du contrevenant. L'autorité portuaire édicte à l'exploitant les mesures à prendre pour le traitement de cette marchandise.

**ARTICLE 129:**

Selon la nature des marchandises, la présence d'un service de garde- feu et/ou d'une équipe de la protection civile aux frais et sous la responsabilité du bâtiment est prescrite par la capitainerie du port.

**ARTICLE 130:**

L'exploitant doit s'assurer, avant d'entamer les opérations de manutention, de l'intégrité de l'emballage et du contenant des marchandises dangereuses et signaler à la capitainerie toute avarie et/ou détérioration de ces contenants.

En cas de fuite ou de coulage de ce type de marchandise pendant les opérations de manutention, l'exploitant doit également prendre les mesures urgentes qui s'imposent.

**ARTICLE 131:**

En cas de bâtiment transportant des marchandises dangereuses de plusieurs classes, les conditions et les mesures de sécurité de son accès et de son séjour au port sont celles de la classe la plus dangereuse.

**ARTICLE 132:**

Les bâtiments contenant des marchandises dangereuses, doivent se tenir prêts à être pris en remorque en cas d'incendie ou tout autre sinistre à bord ou à proximité.

**ARTICLE 133:**

Sauf autorisation accordée par la capitainerie, les bâtiments transportant certains types de marchandises dangereuses doivent conserver en permanence leurs moyens de propulsion, treuils et appareils, en état de marche et prêts à fonctionner.

**ARTICLE 134:**

L'amarrage à couple au port de bâtiments transportant ou destinés à transporter des marchandises dangereuses est interdit.

**ARTICLE 135:**

Sans préjudice des réglementations maritimes internationales et nationales relatives au transport, au stockage et à la manutention des marchandises dangereuses, les règles applicables aux classes de ces marchandises font l'objet de consignes permanentes et/ou provisoires édictées par la capitainerie.

**ARTICLE 136:**

Chaque entreprise autorisée à exercer une activité au port dans le cadre d'une concession ou d'une autorisation d'exploitation, susceptible de transporter, stocker ou manutentionner des marchandises dangereuses doit disposer d'un plan de gestion de ces marchandises par classe.

Ce plan de gestion doit être compatible avec les dispositions du présent règlement et des consignes édictées par la capitainerie et approuvé par l'autorité portuaire.

**ARTICLE 137:**

Les marchandises dangereuses doivent obligatoirement faire l'objet de sortie directe.

Néanmoins, pour les marchandises dangereuses autorisées par la capitainerie, à séjourner au port à titre exceptionnel, leur entreposage ne peut avoir lieu qu'à l'intérieur des zones concédées dans des installations et aires dédiées spécialement à ce genre de marchandises, et ce, conformément à la réglementation en vigueur.

Aussi, l'agent maritime et/ou consignataire doit-il prendre toutes les dispositions nécessaires auprès des parties concernées en vue d'assurer la sortie des marchandises en question dans les délais prescrits par la capitainerie.

**Section 3 : Mesures spécifiques aux matières Radioactives*****1- cas de l'import*****ARTICLE 138:**

Outre la réglementation spécifique régissant les matières radioactives ou suspectes de radioactivité, le transit de ces dernières par le port est régi par les articles suivants :

**ARTICLE 139:**

Pour toute demande d'autorisation d'accès et de manipulation de matières radioactives à l'import, le client ou son mandataire doit informer, la capitainerie du port et le Centre National de Radioprotection (CNRP), sept (7) jours au moins avant l'arrivée du bâtiment, et ce en déposant à la capitainerie du port et au CNRP les documents suivants :

- Une demande pour manipulation.
- Un certificat du pays exportateur indiquant la nature de la source radioactive et son activité et attestant que l'emballage et l'arrimage sont conformes aux prescriptions réglementaires de l'OMI.
- Une autorisation d'importation délivrée par les autorités compétentes.
- Une déclaration spéciale relative au transit des matières radioactives par le port conformément au modèle joint en **annexe n°5**.

Le client ou son mandataire doit en outre informer, par écrit, l'autorité locale, la douane et l'exploitant portuaire concerné.

**ARTICLE 140 :**

La déclaration citée à l'article 139 ci-dessus, dûment renseignée par le CNRP et comportant ses consignes et sa décision finale pour le transit par le port de la marchandise en question, doit être remise par le client à l'agent maritime, au plus tard 48 heures après le dépôt du dossier complet.

**ARTICLE 141 :**

L'agent maritime et/ou consignataire doit déposer la déclaration, objet de **l'article 139** auprès des entités suivantes :

- La capitainerie du port ;
- Les services du contrôle sanitaire aux frontières.
- L'Administration des Douanes;
- L'Exploitant du terminal concerné ;
- L'Autorité Locale ;
- La Protection Civile;
- Le District de Police du Port ;
- La Compagnie Maritime de la Gendarmerie Royale ;

**ARTICLE 142 :**

La capitainerie autorise la manipulation de ces matières dans un délai de 48 heures après dépôt et approbation des documents cités à l'article ci-dessus.

En plus des consignes prescrites par le CNRP, la capitainerie peut imposer d'autres mesures de sécurité à suivre avant et après l'accostage du bâtiment.

**ARTICLE 143 :**

La capitainerie du port procède à la programmation du mouvement d'accostage du bâtiment au vu de la déclaration, objet de **l'article 139** ci-dessus et des autres documents réglementaires tout en respectant les distances de sécurité relatives à ce type de marchandise.

**ARTICLE 144:**

La supervision des opérations relatives aux matières radioactives à bord du bâtiment est obligatoire jusqu'à son enlèvement en sortie directe. Elle est assurée, aux frais de l'armateur, par les autorités de contrôle compétentes.

**ARTICLE 145 :**

En cas d'emballage endommagé, le colis ne peut être débarqué que sur ordre des autorités de contrôle compétentes et après contrôle de ce dernier en prescrivant à l'importateur, les mesures complémentaires à mettre en œuvre.

**ARTICLE 146 :**

L'exploitant du terminal débarque directement la marchandise du bâtiment sur le moyen de transport mis à disposition par le client après autorisation du CNRP. La marchandise est acheminée sous escorte de la police jusqu'au scanner de contrôle.

**ARTICLE 147 :**

Le contrôle de la radioactivité est effectué par les autorités de contrôle compétentes.

**ARTICLE 148 :**

Le client procède à la sortie de la marchandise du port dès accomplissement des formalités en vigueur.

**ARTICLE 149 :**

En cas de non-conformité de la marchandise, cette dernière doit être retournée immédiatement à bord du bâtiment aux frais et sous l'entière responsabilité de son importateur, et ce jusqu'à ce que les autorités de contrôle compétentes statuent sur son sort, en coordination avec l'autorité portuaire.

Si le bâtiment a quitté le port avant la détection de la non-conformité des matières importées, tous les frais occasionnés par la prise en charge par le port de la marchandise contaminée sont entièrement supportés par l'importateur concerné.

***2- cas de l'export*****ARTICLE 150 :**

a- Pour toute demande d'autorisation d'embarquement des matières radioactives à l'export, le client ou son mandataire doit informer le CNRP, 7 (sept) jours au moins avant l'arrivée du bâtiment, et ce en déposant au CNRP les documents suivants :

- Une demande pour manipulation de la marchandise depuis son lieu de chargement jusqu'au bâtiment;
- Un certificat indiquant la nature de la source radioactive et son activité, attestant que l'emballage et l'arrimage sont conformes aux prescriptions réglementaires de l'OMI (cas d'un export antérieur de la pièce) ;
- Une autorisation d'exportation du CNRP ;
- Une déclaration relative au transit des matières radioactives par le port conformément au modèle joint en **annexe n°5**.

b- Le client ou son mandataire doit en outre informer par écrit, les services concernés suivants :

- La capitainerie du port ;
- Les services du contrôle sanitaire aux frontières.
- L'Administration des Douanes;
- L'Exploitant du terminal concerné ;
- L'Autorité Locale ;
- La Protection Civile;
- Le District de Police du Port ;
- La Compagnie Maritime de la Gendarmerie Royale ;

**ARTICLE 151 :**

La déclaration citée à l'**article 150** ci-dessus, dûment renseignée par le CNRP et comportant ses consignes et sa décision finale pour le transit par le port de la marchandise en question, doit être remise par le client à l'agent maritime et/ou consignataire du bâtiment, au plus tard 48 heures après le dépôt du dossier complet.

**ARTICLE 152 :**

L'agent maritime et/ou consignataire doit déposer la déclaration, objet de **l'article 150** auprès des entités suivantes :

- La capitainerie du port ;
- Les services du contrôle sanitaire aux frontières.
- L'Administration des Douanes;
- L'Exploitant du terminal concerné ;
- L'Autorité Locale ;
- La Protection Civile;
- Le District de Police du Port ;
- La Compagnie Maritime de la Gendarmerie Royale ;

**ARTICLE 153 :**

L'agent maritime et/ou consignataire informe le CNRP, les services du contrôle sanitaire aux frontières, l'Administration des Douanes, l'autorité locale, la Compagnie Maritime de la Gendarmerie Royale, la Protection Civile; le District de Police du Port, l'exploitant et l'exportateur de la date et heure d'accostage du bâtiment.

**ARTICLE 154 :**

Le client est autorisé à acheminer sa marchandise vers le port, après contrôle à domicile par les autorités de contrôle compétentes. Cet acheminement ne peut s'effectuer qu'après autorisation écrite des autorités de contrôle compétentes mentionnée sur la déclaration, objet de **l'article 150** ci-dessus, et après avoir pris toutes les mesures de sécurité requises, et ce jusqu'aux équipements de contrôle du port ou directement bord à quai pour embarquement direct.

**ARTICLE 155 :**

Pour les cas nécessitant le contrôle par les équipements de contrôle du port, s'il s'avère que le lot est conforme par rapport aux contenus des documents précités, le client est autorisé par les autorités de contrôle compétentes à acheminer son lot vers le poste d'embarquement en respectant les mesures de sécurité requises.

L'exploitant du terminal procède à l'embarquement direct de la marchandise à bord du bâtiment conformément au plan de chargement de ce dernier.

En cas de discordance entre le contrôle et le dossier relatif à la marchandise, les autorités de contrôle compétentes ordonnent le refoulement immédiat de la marchandise vers son client tout en respectant les mesures de sécurité requises et en avisant les autorités et organismes cités à **l'article 150**.

***3- cas particuliers******3.1-cas de matières radioactives transportées imprévisiblement***

**ARTICLE 156 :**

Dans le cas particulier d'un bâtiment déclarant transporter imprévisiblement une source radioactive ou une marchandise contaminée par la radioactivité, le CNRP et les autorités du port doivent être alertés par l'importateur concerné (ou son représentant) et l'agent maritime et/ou consignataire de cette situation.

**ARTICLE 157 :**

L'agent maritime et/ou consignataire doit informer le CNRP et l'importateur de la date et heure d'arrivée du bâtiment sur rade.

L'importateur concerné doit immédiatement après déclaration du cas, entamer la procédure, citée ci-dessus (cas de l'import), s'il a la possibilité de disposer des documents nécessaires avant l'arrivée du bâtiment.

En cas d'absence des documents, le contrôle préliminaire de la marchandise en rade, avant l'entrée du bâtiment au port est effectué par les autorités de contrôle compétentes.

Il est entendu que tous les frais engendrés par ce cas sont à la charge de l'importateur concerné de la marchandise.

**ARTICLE 158 :**

A l'issu du contrôle effectué par les autorités de contrôle compétentes, celles-ci prennent la décision expresse suivant les cas ci après:

- Interdiction d'accès du bâtiment au port ;
- Autorisation d'accès du bâtiment au port avec interdiction de débarquement de la marchandise concernée.

En tout état de cause, les autorités de contrôle compétentes spécifient expressément les mesures appropriées à prendre pour chaque cas.

***3.2-Mesures applicables cas de marchandise suspecte de contenir de la radioactivité à l'export*****ARTICLE 159 :**

On entend par marchandise suspecte de contenir une source radioactive ou des traces de radioactivité, les lots de ferraille et toute autre marchandise introduite au port et destinées à l'export.

**ARTICLE 160 :**

La déclaration citée à l'**article 150** ci-dessus, dûment renseignée par le CNRP et comportant ses consignes et sa décision finale pour le transit par le port de la marchandise en question, doit être remise par le client à l'agent maritime, au plus tard 48 heures après le dépôt du dossier complet.

Dès l'entrée au port de ce type de marchandises, l'exportateur doit présenter, aux fins de contrôle, au CNRP, la déclaration, objet de l'**article 150**.

**ARTICLE 161 :**

La décision des autorités de contrôle compétentes est consignée sur la déclaration, objet de l'**article 151**, après contrôle réglementaire de la marchandise.

#### ***4-Cas du transit d'un bâtiment à propulsion nucléaire.***

##### **ARTICLE 162 :**

Bâtiments ayant à bord une source radioactive en transit :

Ces bâtiments sont soumis aux mêmes conditions d'accès au port et de gardiennage que ceux ayant à charger ou à décharger des colis contenant des matières radioactives, objet de la section 3 ci-dessus.

##### **ARTICLE 163 :**

Les bâtiments à propulsion nucléaire doivent formuler, à la capitainerie, à l'autorité maritime et au CNRP, la demande d'accès au port accompagnée des documents et certificats relatifs à ce mode de propulsion au moins une semaine avant leur arrivée pour examen et suite à donner.

#### ***5- Dispositions générales***

##### **ARTICLE 164 :**

Les exploitants concernés par la manutention des matières radioactives doivent aménager une zone spéciale à l'intérieur de leur périmètre de concession pour tout contrôle ou intervention des administrations et organismes compétents.

Les administrations, exploitants, agents maritimes et/ou consignataires et entreprises concernés par ce type de marchandises sont tenus de se conformer aux prescriptions décrites dans les articles ci-dessus.

#### **Section 4 : Dispositions particulières concernant les marchandises spéciales**

##### **ARTICLE 165 :**

Les substances explosives, armes, munitions et toutes autres marchandises similaires sont assujetties à la sortie directe du port après obtention du feu vert des autorités compétentes.

##### **ARTICLE 166 :**

Les administrations, exploitants, agents maritimes et/ou consignataires et entreprises concernés par ce type de marchandises sont tenus de se conformer aux prescriptions décrites dans les articles ci-dessous.

##### **ARTICLE 167:**

Pour tout bâtiment transportant des marchandises spéciales, l'agent maritime et/ou consignataire doit communiquer par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet) et déposer à la capitainerie, au moins 48 Heures avant l'arrivée du bâtiment au port, une déclaration des marchandises spéciales (**voir annexe 6**).

L'agent maritime et/ou consignataire doit déposer également contre accusé de réception, une lettre d'information (**voir annexe 7**), auprès des autorités concernées par cette marchandise

Ces deux documents dûment cachetés par le dit agent maritime et/ou consignataire doivent comporter les informations suivantes :

- ☐ Numéro de Connaissance .....
- ☐ Contenant numéro (TC et ou Rem TIR, plateau etc....) .....
- ☐ Désignation de la marchandise (en langue française) : .....



- ❑ Classification IMDG (Classe et numéro ONU) : .....Poids ( en Kg ): .....
- ❑ Nombre de colis : .....
- ❑ Nombre d'unités : .....

### **ARTICLE 168 :**

En outre, l'agent maritime et / ou consignataire doit communiquer à la capitainerie et à l'exploitant par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet), 48h avant l'arrivée du bâtiment, toutes autres informations concernant la marchandise en question.

Ces informations doivent également être adressées dans les mêmes délais par l'agent maritime et/ou consignataire aux autres services du port concernés par ce type de marchandise.

Toutefois, pour les provenances dont les distances les séparant du port de Casablanca sont inférieures à 200 miles, le délai cité ci-dessus peut être réduit à 24h.

### **ARTICLE 169 :**

Le déchargement des marchandises spéciales, est conditionné par l'accomplissement de toutes les formalités requises par le réceptionnaire ou son mandataire.

### **ARTICLE 170 :**

L'exploitant est tenu de communiquer par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet) ou déposer physiquement à la capitainerie du port les déclarations de l'ensemble des marchandises spéciales pour les besoins de prise de décision appropriée pour ce genre de marchandises. Un exemplaire de ces déclarations portant les consignes de sécurité prescrites par la capitainerie, est retourné par le même moyen, à l'exploitant et à l'agent maritime et/ou consignataire pour exécution. (Cf. annexe n°6)

### **ARTICLE 171 :**

La cargaison d'ammonitrates (classe 5.1 selon la classification du code IMDG) à usage agricole est limitée par bâtiment à 5000 tonnes, et les nitrates d'ammonium à usage industriel à 1500 tonnes par bâtiment. Au-delà de ces limites, l'autorisation préalable de la capitainerie est requise avant le chargement de la cargaison au port de chargement.

Toutefois, l'autorité portuaire peut prendre des dispositions différentes de celles du présent article, concernant ce type de trafic ou les quantités admises, et ce en fonction des résultats d'étude de risques.

Il est entendu que le nombre de bâtiment à quai chargé d'ammonitrate ou nitrate d'ammonium ne peut en aucun cas dépasser un seul bâtiment au port.

## **CHAPITRE 2** **Sûreté Portuaire**

### **Section 1 : Gestion de la sûreté**

### **ARTICLE 172 :**

Le port tel que défini à l'article 2 de la loi 15-02 comprend des terminaux érigés en installations portuaires qui peuvent contenir une ou plusieurs zones d'accès restreint.

L'Agence Nationale des Ports exerce la fonction d'Autorité Portuaire pour l'ensemble des ports, à l'exception du port Tanger Méditerranée. A ce titre, elle veille sur la sûreté des ports et de leurs installations et coordonne les mesures de sûreté y afférentes.

L'exploitant d'une installation portuaire est responsable de la mise en œuvre du plan de sûreté applicable à son installation et de l'entretien des infrastructures et équipements mis en place au titre de ce plan.

Lorsqu'une installation portuaire se partage entre plusieurs exploitants, ces derniers s'entendent et rédigent une convention de mutualisation des obligations, moyens et coûts de sûreté. A défaut d'accord entre les parties, l'Agence Nationale des Ports procède à un arbitrage et, le cas échéant, impose les termes de la convention de mutualisation.

### ***Responsabilités de l'Autorité portuaire locale***

#### **ARTICLE 173 :**

Le directeur du port, autorité portuaire déléguée pour le port, doit :

- Proposer à l'Autorité Portuaire la désignation d'un agent de sûreté portuaire (Port Security Officer - PSO) pris parmi son personnel.
- Matérialiser la zone portuaire non librement accessible au public par une clôture périmétrique correspondant aux caractéristiques définies par l'Autorité Portuaire et entretenir cette clôture.
- Empêcher l'accès des personnes non autorisées au port.
- Surveiller les parties du port qui ne sont pas exploitées, par un ou plusieurs exploitants, quel qu'en soit le régime d'exploitation (autorisation ou concession).
- Faire réaliser une évaluation de sûreté du port par un organisme de sûreté reconnu (RSO) ou par le PSO.
- Rédiger un plan de sûreté portuaire et le faire valider par l'autorité portuaire.
- Former et sensibiliser le personnel du port à la sûreté.
- Faire effectuer des exercices et entraînements réguliers au personnel du port.
- Maintenir l'efficacité de la sûreté dans le temps (audits, revues, révisions).
- Veiller à ce que le système de communication de sûreté du port soit rapidement disponible.

Valider et veiller à l'application des plans de sûreté des installations portuaires.

### ***Responsabilités de l'exploitant d'une installation portuaire***

#### **ARTICLE 174 :**

L'exploitant d'une installation portuaire doit :

- Désigner parmi son personnel un agent de sûreté de l'installation portuaire (Port Facility Security Officer - PFSO) et ses adjoints qui doivent être agréés par l'autorité portuaire.
- Veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté de l'installation portuaire dont il est responsable.
- Matérialiser l'installation portuaire par une clôture périmétrique correspondant aux caractéristiques définies par l'Autorité Portuaire et entretenir cette clôture.
- Empêcher l'accès des personnes non autorisées à l'installation portuaire et à ses zones d'accès restreint.

- Matérialiser les zones d'accès restreint par une clôture périmétrique correspondant aux caractéristiques définies par l'Autorité Portuaire et entretenir cette clôture.
- Surveiller les clôtures et les zones d'accès restreint et s'assurer que seules les personnes autorisées y ont accès.
- Exercer une surveillance des activités de l'installation portuaire.
- Superviser toutes les opérations commerciales ainsi que la manutention des marchandises et des provisions de bord.
- Former et sensibiliser son personnel à la sûreté.
- Faire effectuer des exercices et entraînements réguliers à son personnel.
- Maintenir l'efficacité de la sûreté dans le temps (audits, revues, révisions).
- Veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement disponible.
- Veiller à ce que les informations de sûreté soient transmises à l'agent de sûreté portuaire conformément aux directives de l'autorité portuaire.
- Faciliter les contrôles de l'autorité portuaire en matière d'application des mesures de sûreté.

### ***Responsabilités du Capitaine de bâtiment en escale***

#### **ARTICLE 175:**

Les bâtiments ne sont autorisés à entrer dans le port qu'après accord de la capitainerie.

Les bâtiments adressent avant leur arrivée au port, au PFSO de l'installation portuaire concernée et à la capitainerie, directement, ou par l'intermédiaire de leur agent maritime et/ou consignataire, une fiche de PRE-ARRIVEE sur le modèle déterminé à **l'annexe 15** Cette fiche spécifie tous les renseignements de sûreté nécessaires conformément à la règle 9 du chapitre XI-2 de la SOLAS et aux recommandations énoncées dans le code ISPS (B/37 à B/40).

Tout capitaine de bâtiment faisant escale au port doit :

- Veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté et la sécurité de son bâtiment.
- Contrôler l'accès à son bâtiment.
- Contrôler l'embarquement des personnes et de leurs effets.
- Surveiller les zones de pont et les zones au voisinage du bâtiment.
- Superviser la manutention de la cargaison et des provisions de bord.
- Veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement disponible.

L'accès au bâtiment étant une mission commune au bâtiment (accès à bord) et à l'exploitant (accès au bâtiment depuis le quai), le capitaine du bâtiment doit coordonner les activités de contrôle avec l'installation portuaire, le cas échéant élaborer une déclaration de sûreté (DOS) dans les conditions fixées au chapitre 5 du code ISPS.

### ***Activités connexes du bâtiment***

#### **ARTICLE 176 :**

Les opérations d'avitaillement et d'approvisionnement des bâtiments, sont autorisées sous réserve du respect des conditions d'accès aux terminaux et des consignes de sûreté et sécurité arrêtées par l'autorité portuaire. La supervision de l'opération d'avitaillement en soutes est effectuée sous la responsabilité du Capitaine du bâtiment en coordination avec l'exploitant.

## *Accès et circulation des personnes physiques*

### **ARTICLE 177 : Autorisations d'accès au port et aux installations portuaires**

Sauf dispositions particulières agréées par l'autorité portuaire, l'accès au port est réservé aux personnes détentrices d'une autorisation d'accès délivrée par l'autorité portuaire. Cette autorisation doit être portée de manière visible en permanence.

Les véhicules sont soumis aux mêmes règles. Le titre de circulation pour véhicule est apposé sur le pare-brise conformément aux consignes données lors de la délivrance.

Les dispositions dérogatoires particulières, décidées par l'autorité portuaire, concernent les passagers, forces de l'ordre, services de secours en intervention et autres catégories de personnels pouvant être amenés à pénétrer en urgence.

Sauf dispositions particulières agréées par l'autorité portuaire, la gestion des titres de circulation de l'ensemble port et installations portuaires est centralisée, au niveau du service de sûreté du port, relevant de l'autorité portuaire. Ce dernier est chargé d'assurer :

- L'instruction des dossiers de demande de titre de circulation.
- La confection des titres de circulation.
- L'attribution des titres de circulation.
- Le suivi des titres de circulation (validité, récupération, annulation, vol et perte).
- Le suivi des enregistrements d'utilisation des badges électroniques.

Les titres de circulation différencient et distinguent visuellement par inscriptions et couleurs la durée de l'autorisation d'accès et la zone ou les zones accessibles.

Les demandes de titres de circulation sont faites par les employeurs des bénéficiaires, auprès de l'autorité portuaire. S'agissant des autorisations d'accès dans une installation portuaire, les demandes sont effectuées auprès de l'exploitant qui accorde des droits aux demandeurs (zones et durée) et transmet la demande pré-validée à l'autorité portuaire pour la suite de l'instruction du dossier d'autorisation d'accès.

## **Dérogations**

### **ARTICLE 178 :**

#### **178.1 Incidents**

En cas d'incident de sûreté, les responsables de sûreté du port préviennent le PC sûreté du port qui met en place les mesures d'accueil et d'accompagnement au point d'accès prévu pour l'arrivée des forces de l'ordre ou des secours.

Les forces de l'ordre ou les secours sont pris en charge au point d'accès et accompagnés jusqu'au lieu de survenance de l'incident. Il ne leur est pas demandé d'autorisation d'accès.

#### **178.2 Services de l'Etat**

En dehors des zones d'accès restreints, sont dispensés du port du badge, les officiels lorsqu'ils sont en uniforme et disposant de leur carte professionnelle, en l'occurrence :

- Les officiers de port.

- Les fonctionnaires de la Sûreté Nationale.
- Les agents et officiers de la Gendarmerie Royale.

La dispense de port du badge pour ces catégories de personnel ne les dispense pas de se soumettre aux éventuels contrôles.

#### **ARTICLE 179 : Points d'accès reconnus.**

Chaque entrée dans une zone dont l'accès est soumis à autorisation est effectuée à un point d'accès reconnu.

Un point d'accès reconnu est un accès normal et réglementé au port ou à l'une de ses zones contrôlée.

Le port peut disposer de plusieurs points d'accès reconnus.

Ces accès sont précisés pour chaque port. La nature et le statut des personnes et des véhicules autorisés y sont spécifiés.

Chaque point d'accès doit être constitué :

- D'un poste de filtrage ;
- De zones de fouille pour véhicule et pour le personnel ;
- D'un dispositif de fermeture.

Le poste de filtrage doit permettre :

- De canaliser les différentes catégories d'usagers (piétons, deux-roues, véhicules légers ou véhicules poids lourds) ;
- De vérifier les autorisations d'accès et leur validité ;
- De vérifier l'identité des titulaires d'autorisation ;
- D'assurer une protection minimale aux agents filtreur.

Les zones de fouille doivent permettre :

- D'inspecter visuellement les différentes parties d'un véhicule ou de son chargement avant son entrée ;
- De fouiller un individu et ses effets personnels ou bagages.

Le dispositif de fermeture doit permettre :

- De disposer en urgence d'un dispositif anti franchissement (véhicules) ;
- De fermer l'accès (désarmement du poste) sans créer de faiblesse dans la continuité de la clôture.

Le point d'accès principal doit disposer d'un guichet d'accueil situé avant la limite du port :

- Pourvu du personnel mis en place par l'autorité portuaire ;
- En relation avec le service de gestion des titres d'accès ;
- En relation avec le PC sûreté.

Le fonctionnement du guichet d'accueil ne doit pas constituer une gêne pour les opérations de filtrage et la fluidité de passage à l'accès.

Les points d'accès aux installations portuaires et aux zones d'accès restreint sont établis sur le modèle décrit ci-dessus, sous la responsabilité de l'exploitant.

Les points d'accès des convois ferroviaires doivent être organisés pour permettre les contrôles conformément aux mesures spécifiées dans le plan de sûreté du port.

### **ARTICLE 180 : Zones d'Accès Restreint (ZAR)**

Une zone d'Accès Restreint est, sauf impossibilité technique avérée, créée dans toute installation portuaire dédiée à l'accueil de bâtiments à passagers, à l'accueil de bâtiments porte-conteneurs ou à l'accueil de bâtiments pétroliers, gaziers ou transportant des marchandises dangereuses. La zone d'accès restreint doit permettre d'interdire l'accès non autorisé aux bâtiments à quai, par la mise en place d'infrastructures et d'équipements et la mise en œuvre de mesures de sûreté adaptées.

L'exploitant qui estime se trouver dans un cas d'impossibilité technique avérée, présente un dossier le justifiant à l'Autorité Portuaire qui recueille l'avis du Comité local de sûreté portuaire avant de statuer.

#### **180.1 Conditions d'accès aux ZAR**

L'Autorité Portuaire fixe, pour chaque ZAR, les conditions particulières d'accès et de circulation des personnes et de stationnement des véhicules ainsi que les modalités de signalisation correspondantes. La signalisation doit préciser que l'accès non autorisé est passible de poursuites.

La circulation des personnes et des véhicules dans une zone d'accès restreint est subordonnée au port apparent de l'un des titres de circulation agréés.

L'accès à toute zone restreinte n'est autorisé qu'aux seuls usagers dont l'activité professionnelle est liée à celle de la zone restreinte considérée.

L'exploitant de l'installation portuaire érige et entretient une clôture autour de chaque zone d'accès restreint, conformément aux spécifications techniques arrêtées par l'Autorité Portuaire et prend pour cette zone les mesures de surveillance qui correspondent au niveau de sûreté en vigueur. Il installe des panneaux de signalisation conformes aux caractéristiques fixées par l'Autorité Portuaire.

#### **180.2 Personnes autorisées**

L'exploitant d'une installation portuaire n'autorise à pénétrer dans une zone d'accès restreint de cette installation que les personnes désignées ci-après :

- I. - Le personnel de l'autorité portuaire, le personnel de l'exploitant de l'installation portuaire, ainsi que le personnel intervenant dans la zone d'accès restreint pour leur activité professionnelle, muni d'un titre de circulation délivré par l'autorité portuaire.
- II. - Les fonctionnaires et agents chargés d'exercer habituellement les missions de police, de sécurité et de secours sur le port, en uniforme ou munis d'un titre de circulation délivré par l'autorité portuaire
- III. - Le personnel navigant des bâtiments accueillis par l'installation portuaire et les personnes se trouvant à bord de ces bâtiments pour y effectuer des tâches professionnelles liées à l'exploitation du bâtiment, munis d'un titre de circulation délivré à cet effet.
- IV. - Les personnes admises pour une courte durée dans la zone d'accès restreint, munies d'un titre de circulation délivré à cet effet.
- V. - Les passagers des bâtiments accueillis par l'installation portuaire, munis du titre de transport approprié.

### **180.3 Titre de circulation en ZAR**

Les titres de circulation définis à l'**article 177** peuvent donner accès aux zones d'accès restreint du port ou des installations portuaires. Ils en font alors clairement mention.

Le titre de circulation exigé au I, au II et à titre exceptionnel au IV de l'**article 180.2** est délivré par l'autorité portuaire, après accord de l'exploitant de l'installation portuaire où se situe la ZAR. Le titre est délivré aux personnes concernées, pour la durée strictement nécessaire à l'exercice de leur activité en zone d'accès restreint, sans pouvoir dépasser cinq ans. Le titre de circulation est strictement personnel.

Il précise, le cas échéant, les secteurs de la zone d'accès restreint auxquels son titulaire est autorisé à accéder.

L'exploitant de l'installation portuaire informe les personnes mentionnées au I et au II et, s'il y a lieu, celles mentionnées au IV de l'**article 180.2**, des principes généraux de sûreté et des règles particulières de sûreté à respecter à l'intérieur de la zone d'accès restreint.

Le titre de circulation est retiré par l'exploitant de l'installation portuaire lorsque l'une des conditions qui ont prévalu à sa délivrance n'est plus remplie. Il doit en informer immédiatement l'autorité portuaire.

### **180.4 Accès et stationnement des véhicules**

L'accès et le stationnement des véhicules à l'intérieur de la zone d'accès restreint sont limités aux besoins justifiés de l'exploitation de l'installation portuaire et du bâtiment et de l'exercice des missions des autorités publiques.

### **180.5 Introduction d'objets dans les zones d'accès restreint**

En dehors des prescriptions prévues pour les marchandises dites spéciales, objet du **chapitre 1 ci-dessus**, Les articles dont l'introduction dans les ZAR est prohibée sont:

- les armes à feu;
- les explosifs;
- les dispositifs incendiaires;
- les articles dont la détention, le port et le transport est interdit par la législation en vigueur ou en vertu d'un accord international en vigueur ratifié par le Maroc.

### **180.6 Contrôle des objets prohibés dans les zones d'accès restreint**

L'agent de sûreté portuaire ou l'exploitant de l'installation portuaire fait procéder, pour l'accès aux ZAR placées sous leurs responsabilités respectives et dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur, à la visite de sûreté des personnes et des véhicules pénétrant dans la zone d'accès restreint, ainsi que des colis, bagages et marchandises qu'ils transportent.

Le capitaine du bâtiment fait procéder, dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur, à la visite de sûreté des personnes et des véhicules pénétrant dans le bâtiment, ainsi que des colis, bagages et marchandises qu'ils transportent.

L'autorité portuaire peut préciser la répartition des tâches entre l'exploitant de l'installation portuaire et les armateurs de bâtiments pour les visites de sûreté et les conditions dans lesquelles il peut être éventuellement dérogé à cette répartition. En l'absence de directive de l'autorité portuaire,



l'exploitant et le capitaine du bâtiment conviennent des mesures applicables de part et d'autre afin d'en coordonner la mise en œuvre.

### **180.7 Refus de contrôle**

L'exploitant de l'installation portuaire interdit l'accès de la zone d'accès restreint à toute personne refusant de se soumettre aux visites de sûreté prévues aux accès des ZAR. Il en avise sans délai les services territorialement compétents de la police ou de la gendarmerie royale et rend-compte au PC sûreté du port.

Le capitaine du bâtiment interdit l'accès au bâtiment à toute personne refusant de se soumettre aux visites de sûreté prévues à l'accès au bâtiment. Il en avise sans délai les services territorialement compétents de la police ou de la gendarmerie royale et rend-compte au PC sûreté du port ainsi qu'au PFSO de l'installation qui l'accueille.

### **180.8 Agents de contrôle**

Les personnes chargées des visites de sûreté prévues à l'accès des ZAR et des bâtiments doivent avoir reçu un agrément auprès de l'autorité portuaire. Cet agrément est accordé pour une durée maximale de cinq ans renouvelable.

Les agents chargés des visites de sûreté qui ont été agréés à cette fin se voient délivrer un titre de circulation. Ils portent en permanence de manière apparente, outre ce titre, un signe distinctif de leur fonction.

L'employeur des personnes agréées dispense à celles-ci une formation initiale et une formation continue portant sur la déontologie et les techniques des visites de sûreté, les principes généraux de sûreté et l'utilisation des dispositifs techniques de contrôle, ainsi que des entraînements périodiques à la détection des objets et substances illicites. Il ne peut faire exécuter les tâches de contrôle que par des personnes ayant suivi ces formations et ces entraînements.

### **180.9 Equipements et systèmes de sûreté**

L'Autorité Portuaire valide la liste des équipements et systèmes intéressant la sûreté portuaire ou celle des installations portuaires, des bâtiments, des marchandises, du personnel ou des passagers qui ne peuvent être mis en œuvre, dans les zones d'accès restreint, que s'ils respectent des spécifications techniques requises.

## **Section 2 : Dispositions de contrôle de sécurité et de sûreté concernant les conteneurs et des remorques TIR**

### **ARTICLE 181:**

Les conditions de sûreté et de sécurité relatives au transit des conteneurs et des remorques TIR par le port sont régies par les dispositions de l'**annexe n°16**.

### **CHAPITRE 3**

#### **Protection de l'environnement :** **Réception, collecte, transport, stockage des déchets** **et leur évacuation du port.**

##### **ARTICLE 182 :**

Les déchets et les produits usés provenant du bâtiment doivent être mis dans des contenants appropriés par l'équipage du bâtiment. Ces contenants doivent être entreposés dans un espace désigné à cet effet et clairement indiqué par l'exploitant avant d'être évacués à la charge du bâtiment.

##### **ARTICLE 183 :**

A la fin de chaque opération de chargement ou de déchargement des bâtiments, l'exploitant doit effectuer le nettoyage des quais et l'évacuation du port des rebuts résultant de la manutention des marchandises.

##### **ARTICLE 184 :**

Les capitaines des bâtiments à destination du port sont tenus de fournir à la capitainerie, directement ou via leur Agents maritimes et/ou consignataires par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet), au moins vingt quatre heures avant l'arrivée du bâtiment et au plus tard au départ du dernier port d'escale s'il se situe à moins de vingt quatre heures, toutes les informations relatives aux déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leurs bâtiments.

- Déchets d'exploitation : tous les déchets, y compris les eaux usées et les résidus autres que les résidus de cargaison qui sont produits durant l'exploitation d'un bâtiment et qui relèvent des annexes I, IV et V de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les bâtiments, modifiée par le protocole du 17 février 1978 (MARPOL73/78), ainsi que les déchets liés à la cargaison tels que définis par l'Organisation maritime internationale pour la mise en œuvre de l'annexe V de cette convention.
- Résidus de cargaison : les restes de cargaison à bord relevant des annexes I et II de la même convention qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantités déversées lors du chargement ou du déchargement.

##### **ARTICLE 185:**

Les capitaines de bâtiments en escale au port de Casablanca, ou leurs agents maritimes et/ou consignataires des bâtiments, doivent avant que le bâtiment quitte le port, fournir à la capitainerie l'attestation de dépôt délivrée par les prestataires de service ayant procédé à la collecte des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison du bâtiment. L'autorité portuaire peut interdire la sortie du bâtiment qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans les installations fixes ou mobiles prévues à cet effet.

##### **ARTICLE 186 :**

Dans le port de Casablanca, le service aux bâtiments regroupant la collecte, le transport et le traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison est une activité connexe exercée par des sociétés privées autorisées par l'autorité portuaire.

**ARTICLE 187 :**

Les sociétés citées dans l'**article 186** ci-dessus sont tenues d'établir et de tenir à jour, chacune, un plan de gestion des déchets approuvé par l'autorité portuaire.

Ce plan devra développer au minimum les chapitres suivants :

- Types de déchets générés par le trafic général du port,
- Evaluation des besoins en installations de réception des déchets dans les limites du port,
- Description des installations mobiles de réception mises à la disposition des usagers,
- Procédures de réception et de collecte des déchets,
- Système de tarification,
- Gestion des non conformités et actions d'amélioration continue,
- Instances de concertation et de communication,
- Statistiques,
- Description des procédés de traitement des déchets.

**ARTICLE 188 :**

Il est interdit de jeter dans les eaux du port et leurs dépendances des pierres, des décombres, des ordures, des matières insalubres quelconques et notamment les matières solides et friables, les déchets de combustibles liquides et résidus des cales des machines et des eaux usées.

**ARTICLE 189 :**

Toute personne ayant constaté une pollution quelle qu'en soit la nature, l'ampleur et l'origine doit aviser immédiatement les services de la capitainerie du port.

**ARTICLE 190:**

Toute perte de matériel de mouillage dans l'ensemble des eaux portuaires doit être déclarée immédiatement à la capitainerie (VTS), par le capitaine du bâtiment, en précisant la position exacte du matériel perdu et en mettant en place un balisage approprié de l'endroit concerné. Le repêchage du matériel doit s'effectuer par le propriétaire de l'unité concernée dans les meilleurs délais.

**ARTICLE 191:**

L'exploitant doit, lors des opérations de chargement, de déchargement ou de transvasement de marchandises polluantes, déployer des moyens adaptés en quantité et qualité suffisantes, tels que barrages flottants, engins de récupération et de stockage des produits répandus, dispersants et appareils d'épandage, pour lutter contre les éventuelles pollutions accidentelles du plan d'eau. L'Autorité Portuaire fixe les moyens de lutte et les modalités de leur mise en œuvre.

**ARTICLE 192:**

L'exploitant doit, au cours de la manutention ou la mise en dépôt des marchandises dangereuses, prendre les précautions appropriées pour éviter tout risque de pollution ou de contamination des hangars, quais, voiries, terre-pleins ou plan d'eau. Des mesures devront immédiatement être prises par l'exploitant en accord avec l'autorité portuaire pour rétablir une situation normale en cas de pollution ou de contamination des lieux précités. Les terre-pleins ayant servi à la manipulation de marchandises dangereuses ne doivent être utilisés pour la manutention ou dépôt d'autres matières qu'après leur nettoyage par les moyens appropriés de l'exploitant.

**ARTICLE 193:**

L'exploitant doit assurer le nettoyage des lieux de travail immédiatement après chaque opération ou à la fin de la journée. Lesdits lieux doivent être maintenus propres et libres de tout encombrement.

**ARTICLE 194:**

Tout produit polluant déversé accidentellement doit être récupéré et éliminé immédiatement par l'exploitant.

**ARTICLE 195:**

L'admission des animaux au port est strictement interdite sauf autorisation préalable de l'autorité portuaire au vu des autorisations des autorités compétentes.

**ARTICLE 196:**

Les opérations de fumigation, de désinsectisation et de dératisation, ne peuvent être entreprises sans l'autorisation expresse des administrations compétentes. Celles-ci sont tenues de coordonner avec la capitainerie et l'exploitant concerné les modalités et conditions du déroulement de ces opérations. Le lieu et la date de l'opération sont désignés par l'autorité portuaire.

## **TITRE V : DISPOSITIONS FINALES**

### **CHAPITRE 1**

#### **Constatation et répression des infractions**

**ARTICLE 197:**

Les intervenants concernés ou leurs préposés et mandataires ainsi que tout autre usager du port s'engagent, du seul fait qu'ils utilisent les services et installations du port, à se conformer aux dispositions du présent règlement et aux mesures de sécurité, de sûreté, de sauvegarde et de lutte contre la pollution que les autorités compétentes du port peuvent être appelées à prendre.

**Constatation des infractions.****ARTICLE 198 :**

Sans préjudice de la compétence générale des officiers et agents de police judiciaire, les officiers de port et agents commissionnés par l'autorité portuaire ont compétence pour constater par procès verbal les infractions au présent règlement.

**ARTICLE 199:**

Lorsqu'ils constatent une infraction, les officiers de port et agents commissionnés par l'autorité portuaire sont habilités à relever l'identité de la personne en cause.

Si l'intéressé refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, ils en rendent compte immédiatement à tout officier de police judiciaire territorialement compétent.

### **Répression des infractions.**

#### **ARTICLE 200:**

Nonobstant les peines, amendes et pénalités prévues par les textes nationaux réprimant les infractions aux lois et Règlements en vigueur, le non-respect des dispositions du présent règlement pourra entraîner, pour son auteur, l'interdiction d'accès temporaire ou définitive au port et à ses installations.

Cette interdiction est prononcée par l'autorité portuaire, contrevenant entendu.

## **CHAPITRE 2** **Dispositions finales**

#### **ARTICLE 201:**

L'autorité portuaire est habilitée, en cas de besoin et selon les circonstances, à prendre des décisions aux fins d'explicitier certaines dispositions du présent règlement.

#### **ARTICLE 202 :**

Les dispositions ci-dessus ainsi que les annexes font partie intégrante du présent règlement.

# ANNEXES

- 1- Annexe n°1 : Liste des documents relatifs au type d'escale ;
- 2- Annexe n°2 : Message de confirmation de l'ETA du bâtiment ;
- 3- Annexe n°3 : Demande d'affectation de poste (DAP);
- 4- Annexe n°4 : Déclaration des marchandises dangereuses ;
- 5- Annexe n°5 : Déclaration spéciale relative au transit des marchandises radioactives par le port ;
- 6- Annexe n°6 : Déclaration des marchandises spéciales ;
- 7- Annexe n°7 : Lettre d'information relative aux marchandises spéciales ;
- 8- Annexe n°8 : Déclaration des colis lourds et/ou exceptionnels ;
- 9- Annexe n°9 : Déclaration des marchandises dangereuses à l'export ;
- 10- Annexe n°10 : Message even keel ;
- 11- Annexe n°11 : Demande d'accostage;
- 12- Annexe n°12 : Modèle de demande de modification des résultats de la conférence;
- 13- Annexe n°13 : Documents permis de feu ;
- 14- Annexe n°14 : Etat des écarts constatés entre les marchandises réellement débarquées et celles déclarées
- 15- Annexe n°15 : Fiche de pré-arrivée relative au Code ISPS;
- 16- Annexe n°16 : Dispositions de contrôle de sécurité et de sûreté concernant les conteneurs et les remorques TIR
- 17- Annexe n°17 : L'exploitation du port de pêche ;
- 18- Annexe n°18 : L'exploitation du port de plaisance ;
- 19- Annexe n°19 : L'exploitation de la zone de réparation navale ;
- 20- Annexe n°20 : Dispositions spécifiques au trafic des céréaliers ;
- 21- Annexe n° 21 : Déclaration d'entrée au port ;
- 22- Annexe n° 22 : Avis d'entrée au port des bâtiments de pêche ;
- 23- Annexe n° 23 : Avis d'entrée au port des bâtiments de plaisance ;
- 24- Annexe n° 24 : Avis de départ des bâtiments de plaisance.

**ANNEXE 1****LISTE DES DOCUMENTS RELATIFS AU TYPE D'ESCALE****1- Pour une escale commerciale:**

- Etat prévisionnel hebdomadaire des escales des bâtiments.
- Confirmation de l'escale émanant du capitaine du bâtiment.
- Demande d'affectation de poste.
- Demande d'accostage.
- Manifeste.
- Plan de chargement.
- Lettre d'information sur les marchandises spéciales.
- Déclaration des marchandises dangereuses.
- Déclaration des marchandises spéciales
- Déclaration des colis lourds et/ou exceptionnels
- Déclarations d'entrée.
- Demande de remorqueur(s) de sécurité, confirmée par la société de remorquage, pour les bâtiments transportant certaines marchandises dangereuses, tel que le nitrate d'ammonium.

**2- Pour une escale technique:**

- Demande d'affectation de poste précisant, la cause et la durée de l'escale.
- Confirmation de l'escale émanant du capitaine du bâtiment et précisant la nature des travaux à effectuer.
- Demande d'autorisation des travaux (peinture coque, moteur, travaux à chaud et inspection de la coque par plongeur).
- Liste détaillée des travaux à effectuer à bord du bâtiment
- Certificat de dégazage pour tous travaux concernant les citernes, les ballasts et les espaces confinés des bâtiments.
- Attestation de flottabilité, stabilité et navigabilité après avarie pour les bâtiments accidentés.
- Déclarations d'entrée.

**3- Pour une escale de courtoisie:**

- La demande de l'ambassade du pays concerné adressée au Ministère des affaires étrangères marocaines accompagnée d'une fiche technique des bâtiments concernés et précisant leurs dates d'arrivée et de départ.
- Lettre du Ministère des affaires étrangères, adressée à la capitainerie demandant la confirmation de l'escale et du poste accordé.
- Le programme de l'escale adressé par l'inspection de la Marine Royale à la capitainerie en guise de feu vert et de prise en charge de l'accueil des bâtiments concernés concernées.

**4- Pour une escale de relâche:**

- Demande d'affectation de poste précisant la cause et la durée de l'escale.
- Déclarations d'entrée.
- Certificat de dégazage pour les bâtiments concernés.



ANNEXE 2**MESSAGE DE CONFIRMATION DE L'ETA DU BATIMENT**

Les capitaines de bâtiments ont l'obligation d'envoyer un message de confirmation à l'autorité portuaire 48 heures (Ce temps peut être réduit à 24 heures pour les bâtiments à court trajet) avant leur arrivée sur rade. Ce message doit contenir les informations suivantes :

**AA**- Nom du bâtiment (*Name of the ship*)

**BB** - Numéro OMI (*IMO Number*)

**CC** - Pavillon (*Ship's flag*.)

**DD** - TEA (*ETA*)

**EE** - Tirant d'eau maximum à l'arrivée (*Maximum Arrival Draft*)

**FF** - Longueur hors tout (*length over all*)

**GG** - Nature de la marchandise et tonnage (*Cargo on board and tonnage*)

**HH** - Marchandise dangereuse : Classe, Numéro UN, Groupe d'emballage

(*Dangerous cargo: class, UN number and package group*)

**II** - Marchandise spéciale : marchandise à usage militaire ou civil telle que explosifs, munitions, armes de chasse etc. (*special cargo : military and civil equipments (Firearm, ammunition explosives etc)*)

**JJ**- Colis lourd : Nombre et poids / (*Heavy coil : number and weight*)

**KK**- Niveau de sûreté (*ISPS / Security level*)

**LL**- Autres informations relatives à la sûreté ou sécurité du bâtiment (*any other informations concerning Safety or Security of the ship*)

**ANNEXE 3****DEMANDE D'AFFECTATION DE POSTE (DAP)**

Consignataire : .....

<b>Informations sur la programmation du bâtiment</b>						
N° Voyage	Référence escale			ETA		
	N° Escale ANP	N° Prise en charge de l'exploitant	Date	Heure		
Poste souhaité	Bord à quai souhaité	Ligne régulière		ETD		
	Bâbord <input type="checkbox"/> Tribord <input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>				
<b>Information sur le Bâtiment</b>						
Nom du bâtiment		Type	N° Lloyd	L.O.A	Tirant d'eau arrivée	
					TE AV	TE AR
Jauge brut	Jauge net	Pavillon	Provenance	Destination		
					TE départ max :	
Armateur			Exploitants			
Propriétaire		Disposant	1 <sup>er</sup> exploitant	2 <sup>eme</sup> exploitant	3 <sup>eme</sup> exploitant	
<b>Information sur l'escale (nature de l'escale)</b>						
Escale Commerciale	Décharger <input type="checkbox"/>	Charger <input type="checkbox"/>	Alléger <input type="checkbox"/>	Escale de courtoisie <input type="checkbox"/>		
Escale technique	Réparer <input type="checkbox"/>	Souter <input type="checkbox"/>	Avitailler <input type="checkbox"/>	Attente <input type="checkbox"/>		
Autre <input type="checkbox"/>						
<b>Informations sur la marchandise</b>						
Nature de la marchandise	Vrac	Conventionnel	Conteneurs	Engins/ voitures	Remorques	
Import			Pleins 20' : .....40' .....HG : ..... Vides 20' : .....40' .....HG : .....	Engins : ..... Voiture : .....	Remorque pleines : ..... Remorque vides : .....	
Export			Pleins 20' : .....40' .....HG : ..... Vides 20' : .....40' .....HG : .....	Engins : ..... Voiture : .....	Remorque pleines : ..... Remorque vides : .....	
Poids			Pleins 20' : .....40' .....HG : ..... Vides 20' : .....40' .....HG : .....	Engins : ..... Voiture : .....	Remorque pleines : ..... Remorque vides : .....	
<b>Passagers et touristes</b>						
	Débarquement		Embarquement		En Transit	
Passagers						
Touriste						
<b>Cas d'avarie concernant : bâtiment / marchandise</b>						
Bâtiment	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Description de l'avarie :			
Marchandises	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	Description de l'avarie :			
<b>Contrôle et accusé de réception de la DAP</b>						
Etablie par l'agent maritime /Consignataire, le ..... Par M.....		Reçue par Bureau d'ordre capitainerie le ..... par M.....		Contrôlée par la capitainerie, le ..... par M.....		

N.B : Dans le but d'une bonne programmation sécurisée et efficace des bâtiments, le consignataire est tenu de s'assurer de l'exactitude des informations consignées sur le présent document.

## DECLARATION DES MARCHANDISES DANGEREUSES (Réf Code IMDG)

**N° d'escale (ANP):** .....

**Exploitant du terminal:**

**Nom du bâtiment :** ..... **Date prévue arrivée :** ..... **Heure :** ..... **Consignataire principal :** .....

[illegible]

Les co-chargeurs ci après disposent des marchandise à bord du bâtiment objet de cette déclaration

---

*1<sup>er</sup>* co-chargeur:
*4<sup>eme</sup>* co-chargeur:

2<sup>eme</sup> co-chargeur: ..... 5<sup>eme</sup> co-chargeur: .....

3<sup>eme</sup> co-chargeur: ..... 6<sup>eme</sup> co-chargeur: .....

*Le consignataire principal est tenu de déclarer également les marchandises dangereuses chargées par les co-chargeurs, à bord du bâtiment objet de la présente déclaration.*

**DECLARATION RELATIVE AU TRANSIT PAR LE PORT DES MARCHANDISES RADIOACTIVES A L'IMPORT**

Bâtiment.....ETA : le.....à .....Provenance .....  
 Consignataire .....

**1- INFORMATIONS SUR LA MARCHANDISE :**

Nature de la marchandise :.....N° DU CONTENANT :.....

B.L. (Connaissance)	Propriétés de la matière	Poids (Kgs)	Conditionnement d'emballage	Etiquetage	IT (Indice de Transport)	Catégorie	Observation et autres propriétés supplémentaires
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

**2- INFORMATIONS SUR LES ORGANISMES AYANT INTERVENUS OU A INTERVENIR SUR L'OPERATION DE TRANSIT DE LA MARCHANDISE**

Nom de l'organisme	Nom du responsable	Téléphone	Fax	E-mail
Fournisseur	.....	.....	.....	.....
Réceptionnaire	.....	.....	.....	.....
Organisme ayant délivré le certificat d'emballage	.....	.....	.....	.....

Déclaration déposée (en 10 exemplaires) par l'importateur.....au CNRP le, .....à..... Contre accusé de réception.

## PARTIE RESERVEE AU CNRP

### 3- ETUDE DOCUMENTAIRE ET DECISION DU CNRP

Consignes réglementaires	Consignes particulières
..... ..... ..... ..... ..... .....	..... ..... ..... ..... ..... .....
Décision finale	Signature et cachet du CNRP
..... ..... ..... .....	<div style="text-align: center; height: 100px;">             Mr.....à.....Le.....           </div>

*N.B : Cette déclaration doit être immédiatement communiquée par l'importateur au consignataire. Ce dernier doit déposer un exemplaire original à la capitainerie du port et auprès des autres autorités compétentes concernées, au moins 48h avant l'arrivée du bâtiment en rade.*

**DECLARATION RELATIVE AU TRANSIT PAR LE PORT DES MARCHANDISES RADIOACTIVES A L'EXPORT**

**Bâtiment** ..... **ETA : le** ..... **à** ..... **Provenance** .....  
**Consignataire** ..... **Destination** .....

**1- INFORMATIONS SUR LA MARCHANDISE :**

**Nature de la marchandise :** ..... **N° DU CONTENANT :** .....

B.L (Connaissance)	Propriétés de la matière	Poids (Kgs)	Conditionnement d'emballage	Etiquetage	IT (Indice de Transport)	Catégorie	Observation et autres propriétés supplémentaires
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

**4- INFORMATIONS SUR LES ORGANISMES AYANT FABRIQUE OU UTILISE LA SOURCE RADIOACTIVE, OBJET DE LA DECLARATION**

Nom de l'organisme		Nom du responsable	Téléphone	Fax	E-mail
L'Ex Fournisseur	.....	.....	.....	.....	.....
Expéditeur Actuel	.....	.....	.....	.....	.....
Destinataire	.....	.....	.....	.....	.....

**Déclaration déposée (en 10 exemplaires) par l'importateur** ..... **au CNRP**  
**le,** ..... **à** ..... **, Contre accusé de réception.**

**PARTIE RESERVEE AU CNRP**

**5- ETUDE DOCUMENTAIRE ET DECISION DU CNRP**

Consignes réglementaires	Consignes particulières
<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
Décision finale	Signature et cachet du CNRP
<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>Mr.....à.....Le.....</p>

*N.B : Cette déclaration doit être immédiatement communiquée par l'exportateur au consignataire. Ce dernier doit déposer un exemplaire original à la capitainerie du port et auprès des autres autorités compétentes concernées, au moins 48h avant l'arrivée du bâtiment en rade.*



62  
**ANNEXE 6**

**DECLARATION DES MARCHANDISES SPECIALES (CIVILES OU MILITAIRES) NECESSITANT LE FEU-VERT DES AUTORITES COMPETENTES**

**N° d'escale : .....**

**Nom du bâtiment : ..... Date prévue arrivée : ..... Heure : ..... Consignataire : .....**

Nature de la marchandise B.L n° .....	Destinataire.....
Nature de la marchandise B.L n° .....	Destinataire.....
Nature de la marchandise B.L n° .....	Destinataire.....
Nature de la marchandise B.L n° .....	Destinataire.....
Nature de la marchandise B.L n° .....	Destinataire.....

N°B.L	N °Contenant	Description marchandise	Classification		Poids			Décision de la capitainerie		
			N° UN	Classe	Import	Export	Transit	Stationnement	Sortie directe	Nécessite le FV

*Le consignataire principal est tenu de déclarer aussi les marchandises spéciales de ses co-chargeurs, chargées à bord du bâtiment objet de la dite déclaration*

ANNEXE 7

Consignataire.....  
 Fax.....  
 Téléphone fixe.....  
 Téléphone Mobile.....  
 E-mail.....  
 Adresse .....

Etablie, le .....

**LETTRE D'INFORMATION (1)**  
**SUR LES MARCHANDISES SPECIALES (CIVILES OU MILITAIRES)**  
**NECESSITANT LE FEU-VERT DES AUTORITES COMPETENTES**

**N° d'escale (ANP):**.....

**Bâtiment :**..... **Date et heure d'arrivée** .....

*Nous vous informons de l'arrivée pour le compte de ..... (Préciser le(s) Destinataire(s) de la marchandise) d'un lot de marchandises sur le bâtiment ....., en provenance de ..... et dont le détail est comme suit :*

- ☐ Connaissance .....
- ☐ Contenant numéro (TC et ou Rem TIR, plateau etc....) .....
- ☐ Désignation de la marchandise (en langue française) : .....
- ☐ Classification IMDG (Classe et numéro ONU) : .....
- ☐ Poids ( en Kg ) : .....
- ☐ Nombre de colis : .....
- ☐ Nombre d'unités : .....

**Déclaration déposée physiquement au moins 24 heures avant l'arrivée du bâtiment (contre accusé de réception) auprès de :**

- ☒ La capitainerie du port
- ☒ L'Exploitant portuaire ..... /Terminal concerné .....
- ☒ Le District du Port
- ☒ Le District de Police du Port
- ☒ La Compagnie Maritime de la Gendarmerie Royale
- ☒ La Douane (Arrondissement concerné par ce type de marchandises)
- ☒ La Cellule de la Protection Civile au Port
- ☒ La Direction de Réception et Transit de l'Administration de la Défense Nationale

**« Pour dispositions à prendre chacun en ce qui le concerne »**

**N.B :** 1/ La désignation de la marchandise doit être claire et en langue française ;

2/ Toute modification doit être signalée par écrit à tous les destinataires de ce document, avant l'arrivée du bâtiment.

Consignataire.....  
 Fax.....  
 Téléphone fixe.....  
 Téléphone Mobile.....  
 E-mail.....  
 Adresse .....

Etablie, le .....

**LETTRE D'INFORMATION (2)**  
**SUR LES MARCHANDISES SPECIALES (CIVILES OU MILITAIRES) NE**  
**NECESSITANT PAS LE FEU-VERT DES AUTORITES COMPETENTES**

**N° d'escale (ANP):.....**

*Bâtiment : ..... Date et heure d'arrivée .....*  
*Nous vous informons de l'arrivage pour le compte de ..... (Préciser le(s) Destinataire(s) de*  
*la marchandise) d'un lot de marchandises sur le bâtiment ....., en provenance*  
*de.....et dont le détail est comme suit :*

- ☐ Connaissance .....
- ☐ Contenant numéro (TC et ou Rem TIR, plateau etc....) .....
- ☐ Désignation de la marchandise (en langue française) : .....
- ☐ Classification IMDG (Classe et numéro ONU) : .....
- ☐ Poids ( en Kg ) : .....
- ☐ Nombre de colis : .....
- ☐ Nombre d'unités : .....

**Déclaration déposée physiquement au moins 24 heures avant l'arrivée du bâtiment (contre accusé de réception) auprès de :**

- ☒ La capitainerie du port
- ☒ L'Exploitant portuaire ..... /Terminal concerné .....
- ☒ Le District du Port
- ☒ Le District de Police du Port
- ☒ La Compagnie Maritime de la Gendarmerie Royale
- ☒ La Douane (Arrondissement concerné par ce type de marchandises)
- ☒ La Cellule de la Protection Civile au Port
- ☒ La Direction de Réception et Transit de l'Administration de la Défense Nationale

**« Pour dispositions à prendre chacun en ce qui le concerne »**

**N.B :** 1/ La désignation de la marchandise doit être claire et en langue française ;

2/ Toute modification doit être signalée par écrit à tous les destinataires de ce document, avant l'arrivée du bâtiment.

ANNEXE 8**DECLARATION DE COLIS LOURD ET/OU EXCEPTIONNEL**

Date et heure d'arrivée du bâtiment : .....

<b>a- Informations sur le bâtiment</b>		<b>b- Coordonnées du consignataire</b>	
Nom du bâtiment : ..... Type: ..... Pavillon : ..... Longueur : ..... largeur : ..... Tirant d'eau maximum à l'arrivée : ..... AV.....AR..... Tirant d'eau maximum au départ : ..... AV.....AR.....		Consignataire ..... Téléphone Fixe ..... Mobile ..... E-mail ..... Adresse ..... ..... .....	
<b>c- Informations sommaires sur la marchandise.</b>			
Import <input type="checkbox"/>		Export <input type="checkbox"/>	
<b>Marchandises</b>	<b>Nature</b>	<b>Tonnage</b>	<b>Dimension</b>
Colis n°1			
Colis n°2			
Colis n°3			
Colis n°4			
Colis n°5			
Colis n°6			
Colis n°7			
Colis n°8			
Colis n°9			
Colis n°10			
<b>d- Manutention et transport des (s) colis</b>			
Par l'exploitant désigné <input type="checkbox"/>	Manutention horizontale <input type="checkbox"/>	Débarquement avec les moyens du transport <input type="checkbox"/>	
Par le bord <input type="checkbox"/>	Manutention verticale <input type="checkbox"/>	Débarquement sur les moyens du transport <input type="checkbox"/>	
Autre (à préciser) <input type="checkbox"/>			
N.B : toute opération de chargement ou de déchargement doit faire l'objet d'un accord de l'exploitant			
<b>e- Documents relatifs à la stabilité et à l'assurance du bâtiment</b>			
Les documents ci-après doivent être déposés à la capitainerie du port et aux services concernés de la marine marchande au moins 48 heures avant l'arrivée du bâtiment : <ul style="list-style-type: none"> <li>- le plan de chargement ;</li> <li>- les calculs de stabilité avant et après l'opération (embarquement ou débarquement) ;</li> <li>- Les moyens de levage avec une durée de validité d'au moins 3 mois.</li> </ul>			
Les documents ci-après doivent être joints à ladite déclaration et déposés à la capitainerie du port et chez l'exploitant concerné au moins 48 heures avant l'arrivée du bâtiment : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les attestations d'assurance relatives au transport et au transit par le port des colis en question ;</li> <li>- Autres documents demandés par l'exploitant et/ou par l'autorité portuaire</li> </ul>			

ANNEXE 9**DECLARATION DES PRODUITS DANGEREUX A L'EXPORT**

<b>Expéditeur</b> (Nom et adresse)	Numéro (s) de référence	
Réservé pour texte, instructions ou autres renseignements)	Nom du chargeur ( ou de son consignataire)	
Nom/moyens de transport	Port/lieu de départ	(réservé pour texte, instructions ou autres renseignements
Port/lieu d'arrivée		
Marques et numéro, nombre et type d'emballage, des marchandises Indiquer : <b>Classe: Division de risque; Numéro ONU, Groupe d'emballage</b> (s'il y a lieu), <b>point d'clair</b> (s'il y a lieu) <b>Polluant marin</b> (s'il y a lieu)  Désignation officielle de transport : les appellations commerciales ne suffisent pas		Masse brute (Kg)  Quantité nette ( si nécessaire)
<b>Renseignements complémentaires</b> Des renseignements spéciaux sont exigés dans le cas de 1) marchandises de la classe 1; 2) gaz (classe 2); 3) certains solides inflammables de la classe 4.1; 4) certains peroxydes organiques de la classe 5.2; 5) matières infectieuses ( classe 6.2); 6) matière radioactives ( classe 7) ; dans certains cas, 7) un certificat d'empotage pour un conteneur; 8) une déclaration pour un véhicule; 9) un certificat d'exposition à l'air ou 10) un certificat exemptant une matière ou objet de l'application des dispositions du code IMDG est exigé		
<b>DECLARATION:</b> Je déclare que le contenu de ce chargement est ci dessus décrit de façon complète et exacte par les appellations technique exactes (désignations officielles de transport) et qu'il est convenablement classé, emballé, marqué et à tous égards bien conditionné pour être transporté par (indiquer le ou les modes de transport) conformément aux réglementations internationales et nationales applicables.	Nom : qualité du signataire  Lieu et date  Signature au nom de l'expéditeur	

ANNEXE 10MESSAGE EVEN KEEL

MASTER'S COMMITMENT SHIPS:.....

**OBJECT:** Bulk carrier stability

I undersigned.....master of the ship..... commit to:

- a) Undertake ship's draught even Keel, all time during unloading in the lightening berth.
- b) Keep the ships in good stability required by the rules of the chapter VI of Solas 74
- c) Keep the ships ready to get underway at any time when the port authority gives order for that
- d) Discharge quantity..... m/t to reach the draft allowed by the silos (\*)
- e) Confirm TPC (tonnage by centimetre)

AGENT OF THE SHIP

MASTER OF THE SHIP

(\*)- *Silos MASS CÉRÉALES ( berthing 60/61) = 9,75 m*- *Silos SOSIPO (berthing 20/21) = 9,15 and 9,75 m (if height of low water is more than 1,00 m)**Issued in Casablanca, the.....of.....20*

**ANNEXE 11**

Non du consignataire .....  
 Téléphone fixe .....  
 Mobile .....  
 E-mail .....  
 Adresse .....

N° de série.....

**Demande d'accostage ( DA )**

(Loi 15-02 relative aux Ports, promulguée par le Dahir n°1-05-146 du 23 novembre 2005 et Règlement d'exploitation du port de Casablanca))

N° d'escale(ANP) .....	N° de prise en charge par l'exploitant.....
------------------------	---

Journée du : ..... Shift : .....

1- Partie réservée au consignataire				
1. a- Informations sur le bâtiment		1-b Documents d'escale à transmettre		
Nom du bâtiment : ..... Pavillon : ..... Type bâtiment : ..... Longueur : ..... largeur : ..... Date et heure d'arrivée : Le ..... à ..... Tirant d'eau maximum à l'arrivée : AV ..... AR ..... Tirant d'eau maximum au départ : AV ..... AR .....		à la capitainerie : - DAP - Déclaration marchandises dangereuses - Déclaration marchandises spéciales - Déclaration colis lourd/exceptionnel		à l'exploitant - DAP - Déclaration marchandises dangereuses - Déclaration marchandises spéciales - Déclaration colis lourd/exceptionnel - Manifeste - Plan de déchargement / chargement
1. c- Informations sommaires sur la marchandise.				
Marchandises	Nature	Tonnage	Nombre de colis	observations
Import				
Export				
Transit				
Colis lourds/exceptionnel				
Nombre de passagers	.....			
Marchandises dangereuses				
Marchandises Spéciales				
Déclaration marchandises dangereuses <input type="checkbox"/> Déclaration marchandises spéciales <input type="checkbox"/> Déclaration colis lourd/exceptionnel <input type="checkbox"/> Lettre d'information <input type="checkbox"/> Quantité de marchandises nécessaire pour allègement : .....				
2- Partie réservée à l'exploitant				
Postes souhaités		Bord à quai		Observations
Poste	Points métriques	Bâbord	Tribord	
1 <sup>er</sup> poste	-			
2ème poste	-			
3ème poste	-			
Bâtiment non programmé	Cause d'attente	.....		
Bâtiment non accepté	Cause de refus	.....		
Observations particulières : ..... Date et heure de terminaison probables : Le ..... à ..... h ..... mn Acceptée par l'exploitant Le : ..... à ..... h ..... mn <div style="text-align: center;"><b><u>Visa et cachet de l'exploitant</u></b></div>				



### 3- Partie réservée à la capitainerie du port

#### 3. a- Observations de l'officier chargé de la sécurité et de l'environnement

##### 2- Cas de colis lourds et / ou exceptionnels

	Oui	Non
- Dossier déposé par le consignataire à la capitainerie.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Dossier déposé par le consignataire à la marine marchande.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

##### 3- Cas de marchandises dangereuses/ spéciales

###### 3.1 Dossier déposé par le consignataire à la capitainerie

	Oui	Non	Observations
- DAP.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
- Déclaration marchandises spéciales.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
- Déclaration marchandises dangereuses .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
- Lettre d'information.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....

	Oui	Non	Observations
3.2 Document « Feu vert ».....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....

**Visa et Cachet de  
l'officier chargé de la sécurité et de l'environnement**

#### 3. b- Décision de l'officier chargé de la conférence

Postes attribués	Points métriques	Bord à quai		Observations
		Bâbord	Tribord	
1 <sup>er</sup> poste	-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2ème poste	-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3ème poste	-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

##### Observations particulières :

Date et heure prévues d'accostage .....

**Visa et Cachet de  
l'officier chargé de la conférence**

Ce document doit être déposé par l'agent maritime/ consignataire auprès de l'exploitant contre accusé de réception au plus tard 24 heures (horaire normal/jour ouvrable) avant la mise au travail du bâtiment

Le consignataire	Partie réservée à l'accusé de réception	
	L'exploitant	La capitainerie
Etablie le ..... à .....	Reçue le ..... à .....	Reçue le ..... à .....
<b>Visa et cachet</b>	<b>Visa et cachet</b>	<b>Visa et cachet</b>

N.B (1) Ce document doit être déposé par l'agent maritime/ consignataire auprès de l'exploitant contre accusé de réception au plus tard 24 heures (horaires normal / jour ouvrable) avant **le début du shift commandé** ;

(2)- Ce document doit être déposé en **double exemplaire** à la Capitainerie du port par l'exploitant au plus tard 30mn avant la conférence portuaire ;

(3)- L'état des bâtiments en terminaison et le plan prévisionnel d'accostage du terminal doivent être communiqués par l'exploitant à la Capitainerie par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet) avant la conférence

**ANNEXE 12****MODELE DE DEMANDE DE MODIFICATION DES RESULTATS DE LA CONFERENCE**

Je soussigné .....agissant pour le compte de l'exploitant.....

Demande à la capitainerie du port les modifications suivantes :

**1<sup>ère</sup> modification relative au bâtiment** ..... **Consigné chez**.....

a- Nature de la modification :

- ☐ Annuler l'accostage                      ☐ Annuler le déhalage                      ☐ Annuler le changement de poste  
☐ Déhaler /Modifier les points métrique , : PM1.....PM2.....  
☐ Changer le poste.....nouveau poste : PM1.....PM2.....  
☐ Prévoir accostage..... Poste prévu : PM1.....PM2.....  
☐ Autres à préciser : .....

b- Motivation de la demande : .....

**2<sup>ème</sup> modification relative au bâtiment** ..... **Consigné chez**.....

a- Nature de la modification :

- ☐ Annuler l'accostage                      ☐ Annuler le déhalage                      ☐ Annuler le changement de poste  
☐ Déhaler /Modifier les points métriques : PM1.....PM2.....  
☐ Changer le poste.....nouveau poste : PM1.....PM2.....  
☐ Prévoir accostage..... Poste prévu : PM1.....PM2.....  
☐ Autres à préciser : .....

b- Motivation de la demande : .....

**3<sup>ème</sup> modification relative au bâtiment** ..... **Consigné chez**.....

a. Nature de la modification :

- ☐ Annuler l'accostage                      ☐ Annuler le déhalage                      ☐ Annuler le changement de poste  
☐ Déhaler /Modifier les points métriques : PM1.....PM2.....  
☐ Changer le poste.....Nouveau poste : PM1.....PM2.....  
☐ Prévoir accostage..... Poste prévu : PM1.....PM2.....  
☐ Autres à préciser : .....

b- Motivation de la demande : .....

Je m'engage à aviser toutes les parties concernées par ces modifications et à en supporter toutes les conséquences

Signature et cachet de l'exploitant	Cases réservées à la capitainerie	
	<b>1<sup>ère</sup> modification</b> Acceptée <input type="checkbox"/> Refusée <input type="checkbox"/> Motif du refus.....	<b>Cachet et signature Capitainerie</b>
	<b>2<sup>ème</sup> modification</b> Acceptée <input type="checkbox"/> Refusée <input type="checkbox"/> Motif du refus.....	
	<b>3<sup>ème</sup> modification</b> Acceptée <input type="checkbox"/> Refusée <input type="checkbox"/> Motif du refus.....	

**ANNEXE 13****DOCUMENTS EN CAS DE TRAVAUX A CHAUD****Documents à fournir par le demandeur en fonction des situations suivantes****1- Cas d'intervention à bord d'un bâtiment :**

- Demande de travaux à chaud;
- Liste des travaux à effectuer;
- Document permis de feu renseigné
- Certificat de dégazage (cas des travaux dans un espace confiné ou une capacité)

**2-Cas d'Intervention dans une installation portuaire**

- Demande de travaux à chaud;
- Liste des travaux à effectuer;
- Document permis de feu renseigné
- Prescriptions commission (Capitainerie, Division sécurité et protection civile)
- L'autorisation de la commission
- Certificat de dégazage (si nécessaire)

**3-Cas d'intervention dans une zone désignée par l'autorité portuaire**

- Demande de travaux à chaud;
- Liste des travaux à effectuer;
- Document permis de feu renseigné
- Prescriptions commission (Capitainerie, Division sécurité et protection civile)
- L'autorisation de la commission
- Certificat de dégazage (si nécessaire)

## ANNEXE 14

## ETAT DIFFERENTIEL CONTENEURS (TC) ET ENSEMBLES ROUTIERS (ER) DEBARQUES

Casablanca le :

NOM DU BATIMENT : .....DATE D'ACCOSTAGE : .....CONSIGNATAIRE : .....DATE TERMINAISON : .....ESCALE N° : .....

	IDENTIFICATION TC/ER		N° des Connaissements	Dimension	Plein / Vide	Différences	
	Marque	Numéro				En moins	En plus
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							

Nbre de TC / ER manifestés : .....

Nbre de TC / ER pointés : .....

Nbre de TC / ER en moins : .....

Nbre de TC / ER en plus : .....

Le responsable de l'entité manutention:

ETAT DIFFERENTIEL RELEVÉ ENTRE LE MANIFESTE ET LA MARCHANDISE CONVENTIONNELLE DU BATIMENT
---

Casablanca le :

NOM DU BATIMENT..... DATE D'ARRIVÉE.....CONSIGNATAIRE..... MAGASIN.....MANIFESTE N°.....

Ligne	N° des Connaissances	Marques et Numéros des Colis	Nombre de Colis	Nature des Colis	Quantité débarquée	Différences et Avaries reconnues	Différences	
							En moins	En plus
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								

Le chef magasinier:Le responsable de l'entité manutention:

## ANNEXE 15

**FICHE DE PRE ARRIVEE RELATIVE A LA SURETE**  
**(SHIP PRE ARRIVAL SECURITY INFORMATION)**

Particulars of the ship and contact details													
IMO number								Name of the ship					
Port of registry								Flag state					
Type of ship								Call sign					
Gross tonnage								Inmarsat call number					
Name of company								CSO name					
Port of arrival								CSO phone contact					
Agent of the ship at intended port of arrival								Port facility of arrival					
Port and port facility information													
Expected date and time of arrival of the ship (ETA)				Date		Time		Security level in Casablanca			1	2	3
											<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Information required by SOLAS regulation XI-2:9-21													
				Expiry date		Security level in the ships on arrival			1	2	3		
									<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ship's security certificate													
Does the ship an approved SSP on board				Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>									
Cargo on board													
Is the ship carrying any IMO Cargo										Cargo on board			
Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>										General cargo		Container	Tanker
1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total IMO cargo	kind of cargo		Total cargo	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
List the ten calls at port in chronological order													
N°	Date from		Date To		Country		UN LO COD		Port facility		Security level		
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
Did the ship take any special or additional security measures, beyond those in the approved SSP										Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>			
N°	Special or additional measures takes by the ship												
1													
2													
3													
4													
5													
6													
Other security relation information													
Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>		If yes , Provide details :											
Identification of reason providing this information													
Name								Signature					
Ship's captain .....								.....					
Ship's Security Officer .....								.....					
At sea on the .....													

**ANNEXE 16****DISPOSITIONS DE CONTROLE DE SECURITE ET DE SURETE  
CONCERNANT LES CONTENEURS ET LES REMORQUES TIR****DISPOSITIONS GENERALES****ARTICLE 1 :**

a) L'entrée au port de Casablanca des conteneurs vides ou pleins ou les remorques TIR se fait par les portes réservées à cette fin, et équipées des systèmes de contrôle et d'information des services de la douane.

b) Ne peuvent être admis au port que les conteneurs ou les remorques TIR scellés, portant le nom de la compagnie maritime, un numéro unique, et sur présentation de la DUM et le bulletin de réception.

c) Les mêmes dispositions du présent article doivent être observées pour les conteneurs et remorques TIR vides mais sans scellés (portes ouvertes)

**Entrée au port des conteneurs et remorques TIR pleins destinés à l'export****ARTICLE 2 :**

A l'entrée du terminal, l'exploitant est tenu de vérifier le numéro du scellé du conteneur ou de la remorque TIR figurant sur le bulletin de réception.

**ARTICLE 3 :**

Le transfert de responsabilité entre le transporteur et l'exploitant se fait au terminal à conteneur lors du déchargement du camion. Ce transfert de responsabilité est matérialisé par signatures contradictoires du bulletin de réception par l'exploitant et par le transporteur.

**ARTICLE 4 :**

L'état et le numéro du scellé du conteneur plein ou de la remorque TIR pleine destinés à l'export et non soumis à la visite physique, sont vérifiés, avant embarquement sous palan pour le conteneur, ou avant chargement pour la remorque TIR par l'armateur en présence de l'exploitant et de la douane.

Le transfert de responsabilité entre l'armateur et l'exploitant se fait sous palan au moment de l'embarquement du conteneur ou sur le quai avant chargement pour la remorque TIR. Ce transfert de responsabilité est matérialisé par signatures contradictoires du bordereau de pointage par l'exploitant et par l'armateur.

**ARTICLE 5 :**

L'état et le numéro du scellé du conteneur plein ou de la remorque TIR pleine destinés à l'export et soumis à la visite physique, sont vérifiés par l'exploitant et le transitaire, avant déplombage du conteneur ou de la remorque par le transitaire en présence de la douane et des autres services de contrôle concernés.

Le transfert de responsabilité entre l'exploitant et le transitaire est matérialisé par signatures contradictoires du bulletin d'inter - change par l'exploitant et par le transitaire.

Après visite physique du conteneur ou de la remorque TIR, le transitaire est tenu de mettre un nouveau scellé en acier et portant le nom de la compagnie maritime et un numéro unique.

Le transfert de responsabilité entre le transitaire et l'exploitant est matérialisé par signatures contradictoires du bulletin d'inter - change par le transitaire et par l'exploitant.

Les numéros des scellés du conteneur ou de la remorque TIR pleine, avant et après visite physique, doivent figurer sur le bulletin d'inter - change et sur le bulletin de réception.

#### **ARTICLE 6 :**

L'état et le numéro du nouveau scellé du conteneur plein ou de la remorque TIR pleine destinés à l'export et soumis à la visite physique, sont vérifiés, avant embarquement sous palan pour le conteneur ou avant chargement pour la remorque TIR, par l'armateur en présence de l'exploitant et de la douane.

Le transfert de responsabilité entre l'armateur et l'exploitant se fait sous palan au moment de l'embarquement du conteneur ou sur le quai avant chargement pour la remorque TIR. Ce transfert de responsabilité est matérialisé par signatures contradictoires du bordereau de pointage par l'exploitant et par l'armateur.

#### **ARTICLE 7 :**

Pour les conteneurs ou les remorques TIR déchargés et destinés soit au scannage soit au pesage, un bulletin d'inter-change doit être signé contradictoirement par l'exploitant et le transitaire avant et après scannage ou pesage à la zone d'inter - change concernée.

#### **Entrée au port des conteneurs vides destinés à l'export**

#### **ARTICLE 8 :**

L'exploitant est tenu de contrôler, à l'entrée de son terminal, l'intérieur du conteneur ou de la remorque TIR vides.

#### **ARTICLE 9 :**

L'état et l'intérieur du conteneur ou de la remorque TIR vides destinés à l'export sont contrôlés, avant embarquement sous palan, par l'armateur en présence de l'exploitant et de la douane. Après ce contrôle conjoint, le scellé est posé.

#### **Conteneurs et remorques TIR à l'import**

#### **ARTICLE 10 :**

L'exploitant est tenu de vérifier le numéro du scellé du conteneur ou de la remorque TIR sous palan avec l'armateur.

#### **ARTICLE 11 :**

Le transfert de responsabilité entre l'armateur et l'exploitant se fait sous palan pour le conteneur ou avant déchargement pour la remorque TIR. Il est matérialisé par signatures contradictoires des bordereaux de pointage par l'exploitant et par l'armateur.

#### **ARTICLE 12 :**

L'état et le numéro de scellé du conteneur ou de la remorque TIR non soumis à la visite physique, sont vérifiés, lors du chargement, par le transporteur et l'exploitant à la zone d'inter change du terminal.

Le transfert de responsabilité entre l'exploitant et le transporteur se fait dans la zone d'inter change du terminal. Il est matérialisé par la remise du bon d'autorisation de sortie pour le conteneur et pour la remorque.



**ARTICLE 13 :**

L'état et le numéro du scellé du conteneur ou de la remorque TIR à l'import et soumis à la visite physique, sont vérifiés par l'exploitant et le transitaire, avant déplombage du conteneur ou de la remorque TIR par le transitaire en présence de la douane et des autres services de contrôle concernés.

Le transfert de responsabilité entre l'exploitant et le transitaire est matérialisé par signatures contradictoires du bulletin d'inter - change par l'exploitant et par le transitaire.

Après visite physique du conteneur ou de la remorque TIR le transitaire est tenu de mettre un nouveau scellé en acier portant le nom de la compagnie maritime et un numéro unique.

Le transfert de responsabilité entre le transitaire et l'exploitant est matérialisé par signatures contradictoires du bulletin d'inter - change par le transitaire et par l'exploitant.

Les numéros des scellés du conteneur ou de la remorque TIR avant et après visite physique doivent figurer sur le bulletin d'inter - change.

**ARTICLE 14 :**

L'état et le numéro de scellé du conteneur ou de la remorque TIR soumis à la visite physique, sont vérifiés, lors du chargement, par le transporteur en présence des services de l'exploitant à la zone d'inter - change du terminal.

Le transfert de responsabilité entre l'exploitant et le transporteur se fait dans la zone d'inter change du terminal. Il est matérialisé par la remise du bon d'autorisation de sortie.

**ARTICLE 15 :**

Pour les conteneurs ou les remorques TIR déchargés au terminal à conteneurs et destinés soit au scannage soit au pesage, un bulletin d'inter - change doit être signé contradictoirement par l'exploitant et le transitaire avant et après scannage ou pesage à la zone d'inter change du terminal.

**ARTICLE 16 :**

Pour les conteneurs ou de la remorque TIR à l'import soumis à la sortie directe, la vérification du scellé se fait en présence de l'armateur, de l'exploitant et du transporteur.

Le transfert de responsabilité se fait sous palan pour le conteneur ou avant déchargement pour la remorque TIR entre l'armateur, l'exploitant et le transporteur.

Ce transfert est matérialisé entre l'armateur et l'exploitant par la signature contradictoire des bordereaux du pointage et entre l'exploitant et le transporteur par la signature contradictoire du bon d'autorisation de sortie.

**ARTICLE 17 :**

Pour les conteneurs ou de la remorque TIR à l'import dépotés totalement le transitaire doit mettre un nouveau scellé au niveau de la zone de dépotage. Le numéro du scellé doit être porté sur le bulletin de réception.

**ARTICLE 18 :**

Pour les conteneurs ou de la remorque TIR à l'import dépotés partiellement le transitaire doit mettre un nouveau scellé au niveau de la zone de dépotage. Le transfert de responsabilité entre l'exploitant et le transitaire est matérialisé avant et après dépotage par signatures contradictoires du bulletin d'inter - change par l'exploitant et par le transitaire.

Le scellé doit être en acier et portant le nom de la compagnie maritime et un numéro unique.

## ANNEXE 17

### DISPOSITIONS SPECIFIQUES AU PORT DE PECHE

#### OBJET :

Les présentes dispositions fixent les conditions d'utilisation applicables au plan d'eau, aux postes d'amarrage, aux infrastructures, aux équipements et à l'outillage du Port de pêche

#### Champ d'application :

Les intervenants et les usagers concernés par les présentes dispositions sont notamment :

- les capitaines, les marins pêcheurs et les armateurs des bâtiments.
- les manutentionnaires.
- Les mareyeurs.
- les gestionnaires et exploitants des halles aux poissons, magasins et aires de stockage.
- Les occupants du domaine public portuaire.
- les exportateurs.
- les transporteurs
- tout intervenant autorisé par l'Autorité Portuaire à exercer une activité à l'intérieur du port.
- tout intervenant autorisé par l'Autorité Maritime à exercer une activité à bord des bâtiments au port.
- Les administrations et les établissements publics intervenants au port.
- toute personne physique autorisée par l'Autorité portuaire à avoir accès au port.

#### Conditions d'admission des bâtiments :

##### **ARTICLE 1 :**

Tout bâtiment qui entre au port de pêche ou qui en sort doit annoncer à la capitainerie du port (VTS) son nom et son intention de mouvement et obéir aux ordres et injonctions des officiers de port. En outre, il doit déposer un avis d'entrée (Voir modèle en **annexe 22**) à la capitainerie.

##### **ARTICLE 2 :**

Tout capitaine de bâtiment étranger, désirant faire relâche au port de pêche, est tenu de demander, au préalable, l'autorisation de la capitainerie en précisant les raisons de sa relâche. En outre, il doit déposer un avis d'entrée (Voir modèle en **annexe 22**) à la capitainerie.

##### **ARTICLE 3 :**

L'accès au port de pêche n'est autorisé qu'aux bâtiments en état de navigabilité. Toutefois, pour ceux courant un danger ou en état d'avarie, leur accès au port est autorisé à condition que leur stabilité et leur flottabilité ne soient pas compromises. Dans ce dernier cas, l'accès au port n'est accordé que pour un séjour limité, nécessaire à leur remise en état.

##### **ARTICLE 4 :**

Pour accéder au port de pêche, les bâtiments ne doivent détenir à leur bord aucune matière dangereuse autre que les artifices ou engins réglementaires et les carburants ou combustibles, nécessaires à leur usage.

##### **ARTICLE 5 :**

Tout bâtiment ayant formulé une demande pour être désarmé doit être exempté de matières polluantes avant d'être admis au port.

**ARTICLE 6 :**

L'accès au port est interdit à tout bâtiment ayant relevé dans ses équipements de pêche, un engin explosif dangereux ou susceptible de l'être.

### **Mouvements et stationnements des bâtiments**

**ARTICLE 7 :**

La capitainerie règle les ordres de stationnement des bâtiments et le poste que chacun doit occuper. Les ordres sont donnés oralement, par écrit, ou par signaux au capitaine ou propriétaire du bâtiment.

La priorité d'accostage des bateaux dans les postes à quai est définie comme suit :

- 1- les bateaux effectuant des opérations de débarquement de poisson ;
- 2- les bateaux effectuant des opérations de soutage ;
- 3- les bateaux effectuant des opérations d'embarquement de matériel de pêche.

**ARTICLE 8 :**

Les équipages des bâtiments font amarrer leurs bâtiments dans le port sous la responsabilité de leur capitaine, conformément aux usages maritimes et en respectant les prescriptions particulières qui peuvent leur être signifiées par la capitainerie.

**ARTICLE 9 :**

Les bâtiments ne doivent en aucun cas mouiller, pêcher ou s'amarrer dans les passes ou les chenaux d'accès aux bassins du port.

**ARTICLE 10 :**

En cas de nécessité, les bâtiments peuvent s'amarrer à couple, sans toutefois obstruer le passage au bassin d'armement, à la forme de radoub, à la cale de halage et à d'autres sites et installations.

**ARTICLE 11 :**

La vitesse des bâtiments est limitée à 3 nœuds à l'entrée et à l'intérieur du port.

### **Conditions d'utilisation des installations portuaires :**

**ARTICLE 12 :**

L'usage du port est exclusivement réservé aux bâtiments de pêche, ayant leur permis de navigation et dûment inscrits auprès de l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 13 :**

Sauf aux endroits réservés à cet effet, les filets de pêche et tout autre matériel ne doivent séjourner sur les bords à quai et terre-pleins du port de pêche que le temps nécessaire pour leur tirage à terre.

Les engins et équipements de pêche déposés sur les quais et les terre-pleins, doivent être enlevés dans les délais fixés par l'autorité portuaire

**ARTICLE 14 :**

L'occupation des terre-pleins du port de pêche est strictement interdite à moins de disposer d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public conformément à la législation en vigueur.

**ARTICLE 15 :**

Les bâtiments ne doivent stationner aux postes de soutage que le temps nécessaire à leur approvisionnement en combustible.

**ARTICLE 16 :**

Le stationnement des bâtiments à couple au poste T1 du quai nord est strictement interdit.

**ARTICLE 17 :**

Les bâtiments ayant terminé le débarquement de leur capture doivent immédiatement céder les postes à ceux qui sont en attente de déchargement.

**ARTICLE 18 :**

Tout bâtiment amarré dans le port de pêche doit avoir un effectif de garde suffisant lui permettant d'assurer les manœuvres ordonnées par la capitainerie conformément à la réglementation en vigueur.

**ARTICLE 19 :**

Les usagers du port de pêche sont tenus de signaler sans délai à l'autorité portuaire, toute dégradation qu'ils constatent aux ouvrages du port, qu'elle soit de leur fait ou non. Ils sont en outre responsables des dégradations qu'ils occasionnent à ces ouvrages. Ces dégradations sont réparées aux frais de leurs auteurs, sans préjudice des suites pour contravention de grande voirie dressée à leur encontre par l'autorité portuaire.

**ARTICLE 20 :**

La vente de poisson ne peut avoir lieu que dans les installations et les zones réservées à cet effet.

### **Accès et circulation des personnes et véhicules:**

**ARTICLE 21 :**

La circulation et le stationnement des véhicules ne sont autorisés que sur les emplacements expressément réservés à cet effet. Ces emplacements font l'objet de matérialisation et signalisation réglementaires.

**ARTICLE 22 :**

Néanmoins, le stationnement et la circulation des véhicules sur les quais et terre-pleins sont strictement limités au temps nécessaire au chargement ou au déchargement du matériel, des approvisionnements ou objets divers des bâtiments ou à la mise à l'eau d'engins.

Les voies de circulation du port de pêche doivent être laissées libres. Elles ne peuvent en aucun cas être encombrées de dépôts de matériaux ou matériels, de quelque nature qu'ils soient.

### **Mesures de Sécurité**

**ARTICLE 23 :**

L'armateur ou le capitaine doit veiller à ce que son bâtiment, ne cause de dommages aux ouvrages du port ou aux autres bâtiments, ni constitue une gêne à l'exploitation du port.

**ARTICLE 24 :**

Il est interdit de fumer dans un rayon de 25 mètres lors des opérations de soutage des bâtiments.

**ARTICLE 25 :**

En cas de voie d'eau à bord du bâtiment, l'autorité maritime, les officiers de port et la protection civile doivent être immédiatement avertis par l'armateur ou le capitaine du bâtiment.

**ARTICLE 26 :**

Sauf autorisation accordée par la capitainerie, il est interdit de procéder aux travaux à chaud à bord des bâtiments et/ou d'allumer du feu sur les quais, pontons, terre-pleins et ouvrages portuaires.

**ARTICLE 27 :**

En cas d'incendie sur les quais du port, terre-pleins ou dans les installations et zones avoisinantes, tous les bâtiments doivent prendre les mesures de précaution nécessaires qui leur sont prescrites par les officiers de port.

**ARTICLE 28 :**

En cas d'incendie à bord d'un bâtiment, l'armateur, le capitaine, l'équipage ou le gardien doit immédiatement avertir la capitainerie (VTS), la protection civile, la capitainerie et l'autorité maritime. Ces derniers peuvent requérir l'aide des équipages des autres bâtiments.

**ARTICLE 29:**

En cas de travaux d'entretien à bord des bâtiments, les appareils de chauffage, d'éclairage, de soudure ou de brûlage, doivent être conformes à la réglementation en vigueur pour les bâtiments de la catégorie.

**ARTICLE 30 :**

Il est interdit d'avoir une flamme nue à proximité des postes de soudage ou de produits dangereux.

**ARTICLE 31 :**

Il est interdit de fumer aux alentours de la zone où se déroulent les opérations de remplissage des citernes des stations d'avitaillement en carburant.

**ARTICLE 32 :**

Les accès aux bouches d'incendie, avertisseurs et matériel incendie doivent toujours rester libres.

**Environnement****ARTICLE 33 :**

Il est strictement interdit de:

- Jeter dans le plan d'eau du port des hydrocarbures ou des déchets solides, détritiques, ordures ménagères, décombres quelle que soit leur nature. Ces déchets doivent être déchargés dans les bacs et les récipients réservés à cet effet.
- Jeter tous liquides insalubres et notamment des hydrocarbures ou des eaux pouvant en contenir (gas-oil, mazout, fuel, essence, huiles de vidange ou de graissage).
- Entreposer sur les quais, tous produits susceptibles de polluer le plan d'eau.

**ARTICLE 34 :**

L'accès des animaux au port de pêche est subordonné à l'autorisation préalable des autorités compétentes.

**ARTICLE 35 :**

Toute personne ayant constaté une pollution quelque soit sa cause et sa nature doit en aviser immédiatement les officiers de port.

**ARTICLE 36 :**

Tout filet, matériel ou objet quelconque abandonné dans l'enceinte du port de pêche doit être immédiatement enlevé par son propriétaire sur injonctions des officiers de port. Faute de quoi, leur enlèvement pourrait être effectué par l'autorité portuaire aux frais et risques du propriétaire sans préjudice, ni recours possibles à l'encontre de celle-ci.

**ARTICLE 37 :**

Le saumurage du poisson à partir de l'eau du bassin du port de pêche est strictement interdit.

**ARTICLE 38 :**

Tout déversement, rejet, chute et généralement tout apport de matériaux ou salissure quelle qu'en soit l'origine, doivent être immédiatement déclarés à la capitainerie du port. Le responsable des rejets ou déversements, notamment l'armateur ou le capitaine du bâtiment, est tenu de nettoyer le plan d'eau et les ouvrages souillés par ces déversements et rejets. Il est tenu de rétablir les profondeurs, si les déversements ou les rejets ont réduit les profondeurs utiles des bassins.

**ARTICLE 39 :**

Les installations et équipements de stockage des hydrocarbures et de soutage des bâtiments doivent être conformes à la réglementation en vigueur.

Les opérations de soutage doivent être effectuées en prenant toutes les précautions nécessaires pour éviter tous risques de pollution, d'incendie et d'explosion.

**ARTICLE 40 :**

Tout bâtiment doit être maintenu en bon état d'entretien, de flottabilité et de sécurité.

## ANNEXE 18

### DISPOSITIONS SPECIFIQUES AU PORT DE PLAISANCE

#### CHAPITRE I :

Dispositions applicables à tous les usagers du port de plaisance

##### **ARTICLE 1 :**

Les présentes dispositions ont pour objet de fixer les conditions d'exploitation du port de plaisance.

##### **ARTICLE 2 :**

Les intervenants et les usagers concernés par le présent règlement sont notamment :

- les capitaines, et les armateurs des bâtiments de plaisance.
- Les occupants du domaine public portuaire.
- tout intervenant autorisé par l'Autorité Portuaire à exercer une activité à l'intérieur du port.
- tout intervenant autorisé par l'Autorité Maritime à exercer une activité à bord des bâtiments au port.
- Les administrations et les établissements publics intervenants au port.
- toute personne physique autorisée par l'Autorité portuaire à avoir accès au port.

##### **ARTICLE 3 :**

Les installations du port de plaisance sont mises en permanence à la disposition des usagers qui désirent les utiliser suivant l'ordre des demandes.

La capitainerie peut accorder des droits d'utilisation de poste d'amarrage ponctuels, pour les bateaux de passage, dans des conditions fixées par les présentes dispositions

##### **ARTICLE 4 :**

Les demandes écrites d'utilisation des installations du port de plaisance sont inscrites et numérotées dans l'ordre de leur réception sur des registres tenus à cet effet par l'exploitant.

Les postes d'amarrage sont affectés en fonction des places disponibles et de l'ordre d'inscription.

Les postes d'amarrage peuvent être changés si les besoins de l'exploitation l'exigent.

L'affectation d'un emplacement à un usager est strictement personnelle.

Le prêt de place ainsi que la sous-location d'un poste d'amarrage sont formellement interdits

Un titulaire d'un poste d'amarrage ne peut en aucun cas louer un bateau de plaisance pour occuper son poste.

En cas de vente d'un bateau de plaisance, le poste d'amarrage concerné ne peut en aucun cas faire l'objet d'un transfert de droit de jouissance de la part du titulaire au profit du nouveau propriétaire.

La location ou la sous-location de bateaux de plaisance amarrés dans le port pour en faire un usage exclusif d'habitation sans navigation, est strictement interdit dans le port.

**ARTICLE 5 :**

L'accès au port de plaisance est réservé aux bateaux de plaisance en bon état de navigabilité dans la limite de sa capacité d'accueil.

Toutefois, l'accès peut être accordé aux bateaux de plaisance courant un danger ou en état d'avarie, pour un séjour limité, dans des circonstances laissées à la seule appréciation de la capitainerie.

La capitainerie peut interdire l'accès au port aux bateaux de plaisance dont l'entrée serait susceptible de compromettre la sécurité, la santé ou l'environnement ainsi que la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages portuaires.

Les bateaux de plaisance ne peuvent être tolérés dans le port de commerce qu'aux conditions suivantes et sous réserve qu'il ne résulte aucune gêne pour l'exploitation normale du port de commerce, et de réparation navale, ni pour l'application des textes réglementant l'accès des personnes au port :

- impossibilité d'accéder au port de plaisance en raison de leur déplacement ou tirant d'eau. Cette condition doit être confirmée par la capitainerie du port de plaisance.
- avarie soudaine de coque ou de machine ou blessé grave ou malade à bord, nécessitant la mise immédiate à quai par son armateur.

Tout bateau de plaisance séjournant dans le port doit être maintenu en bon état d'entretien, de flottabilité, de sécurité et disposer ainsi d'une totale autonomie.

Pour permettre l'identification des bateaux de plaisance amarrés dans le port, l'occupant d'un poste d'amarrage doit s'assurer que les initiales du quartier maritime ainsi que le numéro d'immatriculation du bateau de plaisance figurent bien de chaque côté de la coque pour les bateaux de plaisance à moteur.

En cas d'absence de l'armateur du bateau de plaisance, ce dernier est tenu de communiquer à l'exploitant le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de la personne qu'il désigne comme gardien du bateau de plaisance.

**CHAPITRE II :****Règles applicables à tous les bateaux de plaisance faisant escale au port****ARTICLE 6 :**

Tout bâtiment qui entre au port de plaisance ou qui en sort doit annoncer à la capitainerie du port (VTS) son nom et son intention de mouvement et obéir aux ordres et injonctions des officiers de port.

**ARTICLE 7 :**

Tout bateau de plaisance entrant dans le port pour y faire escale est tenu, dès son arrivée, de faire à la capitainerie, un avis d'entrée (Voir modèle en **annexe 23**).

En cas de modification de la date d'arrivée, un avis rectificatif doit être fait sans délai à la capitainerie du port de plaisance.

un avis de départ (Voir modèle en **annexe 24**). doit être fait lors de la sortie définitive du bateau de plaisance.



L'emplacement du poste que doit occuper chaque bateau de plaisance en escale, quelle que soit la durée du séjour envisagée dans le port, est fixé par l'exploitant.

En cas de nécessité, tout bateau de plaisance est tenu de changer de poste à la première injonction de la capitainerie du port.

Tout bateau de plaisance est tenu de quitter le port, lorsque la sécurité n'est pas assurée, à la première injonction de la capitainerie du port.

La durée du séjour des bateaux de plaisance en escale est fixée par l'exploitant en fonction des places disponibles.

Les bateaux de plaisance mouillés ou accostés dans le port de plaisance sans l'autorisation de l'exploitant du port pourront être déplacés d'office aux frais, risques et périls des propriétaires par la capitainerie

#### **ARTICLE 8 :**

Tout usager titulaire d'un poste d'amarrage doit effectuer auprès de l'exploitant du port une déclaration d'absence, toutes les fois qu'il est amené à libérer le poste occupé pour une durée supérieure à 24 h. Cette déclaration précise la date prévue pour le retour.

Faute d'avoir été saisi de cette déclaration, l'exploitant du port considère, au bout de 24 h d'absence, que le poste est libéré jusqu'à nouvel ordre et pourra en disposer librement.

#### **ARTICLE 9 :**

Les équipages des bateaux de plaisance doivent se conformer aux ordres de la capitainerie du port (VTS) du port et prendre d'eux-mêmes, dans les manœuvres qu'ils effectuent, les mesures nécessaires pour prévenir les accidents.

La vitesse maximale des bateaux de plaisance dans les passes, chenaux d'accès et port est fixée à 3 nœuds.

#### **ARTICLE 10 :**

Les bateaux de plaisance ne pourront naviguer à l'intérieur du port que pour entrer, sortir, changer de poste d'amarrage ou pour se rendre à un poste de ravitaillement ou de réparation.

Dans l'enceinte portuaire, les bateaux de plaisance devront utiliser le mode de propulsion offrant le maximum de manœuvrabilité et de sécurité leur permettant d'évoluer dans les meilleures conditions. Les manœuvres à la voile sont interdites, sauf dérogation spéciale.

#### **ARTICLE 11 :**

Il est interdit, sauf en cas de nécessité absolue, de mouiller dans les chenaux d'accès et d'une manière générale dans l'ensemble des plans d'eau portuaires à l'exception des zones désignées à cet effet.

Les bateaux de plaisance qui, en cas de nécessité absolue, ont dû mouiller leurs ancres dans le plan d'eau portuaire doivent en aviser immédiatement la capitainerie du port (VTS), en assurer la signalisation et faire procéder à leur relevage aussitôt que possible.

Toute perte de matériel dans l'ensemble des eaux portuaires (ancres, chaînes, moteur hors-bord, engins de pêche...) doit être déclarée sans délai à la capitainerie du port (VTS). Le relevage du matériel ainsi perdu est entrepris aussitôt sous la responsabilité et aux frais de l'armateur concerné.

Il est interdit de mouiller ou d'échouer, sans autorisation et pour quelque durée que ce soit, les bateaux de plaisance à l'intérieur du port.

**Article 12 :**

Les bateaux de plaisance sont amarrés sous la responsabilité de leurs armateurs, en respectant les prescriptions particulières qui peuvent leur être signifiées par l'exploitant.

Ne peuvent être utilisés pour l'amarrage que les organes spécialement établis à cet effet sur les ouvrages. Les armateurs doivent vérifier la solidité des installations d'amarrage ainsi que leurs amarrages.

Les amarres doivent être en bon état et de dimensions suffisantes.

Chaque bateau de plaisance doit être muni, des deux bords, de défenses suffisantes destinées tant à sa protection qu'à celle des bateaux de plaisance voisins. Toute avarie due à l'absence de ces défenses ou à leur insuffisance engage la responsabilité de l'armateur du bateau de plaisance concerné.

**ARTICLE 13 :**

La capitainerie peut requérir, à tout moment, l'armateur du bateau de plaisance, ou le cas échéant, le gardien désigné par lui, pour déplacer son bateau

L'armateur Le ou le gardien d'un bateau de plaisance ne peut refuser de prendre ou de larguer une aussière ou une amarre quelconque pour faciliter les mouvements des autres bateaux de plaisance.

En cas de nécessité, toutes les précautions prescrites par la capitainerie doivent être prises et notamment, les amarres doublées.

Tout déplacement ou manœuvre jugés nécessaires par la capitainerie du port seront effectués dans les plus brefs délais.

**CHAPITRE III :****Règles d'utilisation des installations et circulation****ARTICLE 14 :**

La mise à l'eau et le tirage à terre des bateaux de plaisance ne sont autorisés qu'au droit des cales, rampes et installations portuaires réservées par l'exploitant à cet effet

**ARTICLE 15 :**

Il est interdit de stocker des annexes sur ou sous les pontons et de les amarrer le long des pontons entre les bateaux de plaisance.

**ARTICLE 16 :**

Les bateaux de plaisance et leurs annexes ne doivent séjourner sur les ouvrages et terre-pleins du port que le temps nécessaire pour leur mise à l'eau ou leur tirage à terre, sauf aux endroits réservés à cet effet.

Tout stationnement sur les cales de mise à l'eau est interdit.

Aucun dépôt, ni aucune transaction commerciale, qu'elle qu'en soit la nature n'est autorisée, sauf autorisation expresse de l'autorité portuaire, sur le plan d'eau et les terre-pleins disponibles.

La réparation et/ou le carénage des bateaux de plaisance ne pourra avoir lieu que sur les zones réservées à cet effet.

En tout état de cause, l'autorité portuaire n'encourra aucune responsabilité découlant des vols, délits, dégradations ou accidents causés soit aux bateaux de plaisance stationnés dans les dites zones ou à l'occasion de leur transport, soit aux véhicules stationnant sur les lieux autorisés ou par leur mouvement. Il en sera de même des dommages causés aux tiers par ces bateaux de plaisance et véhicules.

#### **ARTICLE 17 :** Accès des personnes sur les pontons et passerelles

L'accès des passerelles flottantes est strictement réservé aux usagers du port de plaisance.

Tout rassemblement d'individus sur une passerelle, susceptible de perturber soit la stabilité de l'ouvrage, soit la circulation sur cet ouvrage est interdit.

#### **ARTICLE 18 :**

La circulation des véhicules terrestres à moteur est interdite sur toutes les parties du port autres que les voies, parc de stationnement et les terre-pleins où cette circulation est expressément autorisée.

Sur les terre-pleins où la circulation des véhicules terrestres à moteur est autorisée, le stationnement est strictement limité, sur les emplacements prévus à cet effet, au temps nécessaire au chargement et au déchargement des matériels, approvisionnements ou objets nécessaires aux bateaux de plaisance. Il est notamment interdit sauf cas de force majeure d'y procéder à la réparation d'un véhicule.

Le stationnement prolongé de tout véhicule terrestre à moteur n'est admis que sur les parcs de stationnement et les terre-pleins réservés à cet effet.

Le stationnement des véhicules nautiques à moteurs et des remorques à bateaux de plaisance est interdit en dehors de la zone de stationnement réservée à cet effet .

L'ensemble des terre-pleins du port est interdit aux véhicules poids lourds, utilitaires, caravanes et camping-cars, ainsi qu'aux chariots de chantier et à tous véhicules non munis de pneumatiques.

L'autorité portuaire ne répond pas des dommages occasionnés aux véhicules terrestres à moteur par des tiers au sein de l'enceinte portuaire. La circulation et le stationnement des véhicules s'effectuent sous l'entière responsabilité de leur propriétaire.

Tout stationnement sur les cales de mise à l'eau est interdit.

#### **ARTICLE 19 :**

Les marchandises d'avitaillement, les matériels d'armement et objets divers provenant des bateaux de plaisance ou destinés à y être chargés, ne peuvent demeurer sur les quais, pontons d'amarrage et terre-pleins que le temps nécessaire pour leur manutention, sous peine d'enlèvement aux frais, risques et périls des contrevenants, à la diligence de l'autorité portuaire.

Les voies de circulation comprises dans le périmètre du port doivent être laissées libres. Elles ne peuvent en aucun cas être encombrées de dépôts de matériaux ou matériels de quelque nature qu'ils soient.

#### **ARTICLE 20 :**

Dans l'enceinte du port et de ses dépendances, les bateaux de plaisance ne peuvent être carénés, construits, démolis ou réparés que sur les parties de terre-pleins et sur les emplacements réservés à cet effet.

La capitainerie peut prescrire les précautions à prendre dans l'exécution de ces travaux. Elle peut être amenée, le cas échéant, à limiter les horaires journaliers et les jours pendant lesquels cette activité sera

autorisée. Si l'aire de carénage n'est pas laissée propre par l'utilisateur, l'exploitant ordonne son nettoyage aux frais de l'usager.

#### **CHAPITRE IV :**

#### **Mesures relatives à la sûreté, la sécurité et l'environnement**

##### **ARTICLE 21 : Mesures d'urgence**

La capitainerie peut requérir à tout moment le propriétaire ou le gardien d'un bateau de plaisance à effectuer toute manœuvre utile à la sûreté et la sécurité des personnes ou des biens présents au sein de l'enceinte portuaire.

##### **ARTICLE 22 : Conservation du domaine public**

Les usagers du port ne peuvent en aucun cas modifier les ouvrages portuaires mis à leur disposition. Ils sont responsables des avaries qu'ils occasionneraient à ces ouvrages.

Toute infraction à ces dispositions entraînera la responsabilité de son auteur qui devra assurer la réparation des dommages qu'il a occasionnés.

Les usagers sont tenus de signaler sans délai, à l'exploitant, toute dégradation qu'ils constatent aux ouvrages du port mis à leur disposition, qu'elle soit de leur fait ou non.

##### **ARTICLE 23 :**

Il est interdit de jeter décombres, ordures, liquides insalubres ou matières quelconques dans les eaux du port de plaisance.

Tout déversement de détritus, quelle qu'en soit la nature ou de résidus d'hydrocarbure, est formellement interdit. Des récipients sont prévus à cet effet par l'exploitant.

##### **ARTICLE 24 :**

Il est interdit de déposer des terres, décombres, ordures, liquides insalubres ou des matières quelconques sur les ouvrages du port de plaisance.

##### **ARTICLE 25 :**

Les bateaux de plaisance amarrés ne doivent détenir à leur bord aucune matière dangereuse ou explosive autre que les artifices ou engins réglementaires, et les carburants ou combustibles nécessaires à leur usage.

Le soutage est effectué exclusivement aux postes réservés à cet effet.

##### **ARTICLE 26 :**

Il est défendu d'allumer du feu sur les quais, pontons, terre-pleins et ouvrages portuaires ainsi que sur le pont des bateaux de plaisance au mouillage, et d'y avoir de la lumière à feu nu.

Pour éviter tout danger d'explosion, il est interdit d'avoir une flamme nue à proximité de produits inflammables.

##### **ARTICLE 27 :**

Il est interdit de fumer dans un rayon de 25 mètres lors des opérations de soutage.

**ARTICLE 28 :**

Les bateaux de plaisance ne peuvent rester sous tension électrique qu'en présence d'une personne à bord.

Les appareils de chauffage, d'éclairage et les installations électriques doivent être conformes à la réglementation en vigueur pour les bateaux de plaisance selon leur catégorie, ainsi que les éléments de raccordement entre les dites installations et les bornes de distributions électriques du port de plaisance.

Les prolongateurs de raccordement devront être conformes à la réglementation en vigueur et munis d'une prise de terre.

**ARTICLE 29 :**

En cas d'incendie dans l'enceinte portuaire ou dans des zones voisines, tous les bateaux de plaisance doivent prendre les mesures de précaution qui leur sont prescrites par la capitainerie.

En cas d'incendie à bord d'un bateau de plaisance, le propriétaire ou l'équipage doit immédiatement avertir l'exploitant, la capitainerie et la protection civile. Ces derniers peuvent requérir l'aide de l'équipage des autres bateaux de plaisance.

**CHAPITRE V :**  
**Dispositions générales**

**ARTICLE 30 :**

L'autorité portuaire veille sur la coordination de la sécurité du port. Toutefois, elle n'a aucunement la qualité de dépositaire ou de gardien des bateaux de plaisance et des biens se trouvant dans l'enceinte portuaire.

L'autorité portuaire ne répond donc pas des dommages occasionnés aux bateaux de plaisance par des tiers à l'occasion du stationnement ou de la navigation des bateaux de plaisance dans l'enceinte portuaire.

En aucun cas la responsabilité de l'autorité portuaire ne sera recherchée à l'occasion de l'exécution de services accessoires que l'utilisateur pourra confier à des tiers. Ces tiers seront eux-mêmes tenus, comme tout usager, de respecter les dispositions du présent règlement.

Les propriétaires des bateaux restent responsables en toutes circonstances des contraventions dont peuvent faire l'objet leurs bateaux quelles que soient les personnes faisant usage de ces bateaux.

**ARTICLE 31 :**

Il sera tenu dans le bureau de l'exploitant un registre, destiné à recevoir les réclamations ou observations des usagers.

**ARTICLE 32 :**

Les infractions au présent règlement, le refus d'obtempérer ou tous autres délits concernant la police et la sécurité du port et de ses dépendances sont constatés par un procès-verbal dressé par les agents de l'autorité portuaire, et autres agents ayant qualité pour verbaliser.

**ARTICLE 33 :**

Le non respect du présent règlement, confère plein pouvoir à la capitainerie de prendre toute mesure utile pour faire cesser l'infraction.

Le non respect des obligations contenues dans le présent règlement confère à l'autorité portuaire, de prononcer le retrait de l'autorisation de stationnement accordée à un bateau de plaisance.

**ARTICLE 34 :**

Le fait de pénétrer dans le port de plaisance ou à ses annexes, de demander l'usage de ses installations ou de les utiliser implique pour chaque intéressé la connaissance du présent règlement et l'engagement de s'y conformer.

## ANNEXE 19

### DISPOSITIONS SPECIFIQUES A LA ZONE DE CONSTRUCTION ET DE REPARATION NAVALES DU PORT

#### Objet

#### **ARTICLE 1 :**

Les présentes dispositions ont pour objet de fixer les conditions d'exploitation de la zone de réparation navale du port.

#### Conditions d'admission

#### **ARTICLE 2 :**

Les demandeurs et utilisateurs des engins de radoub et de cale de halage doivent respecter les présentes dispositions.

#### **ARTICLE 3 :**

Les demandes d'admission sont faites exclusivement par écrit : lettre déposée ou envoyée par fax aux services de l'exploitant. Aucune demande verbale n'est prise en considération.

Les demandes doivent être enregistrées par l'exploitant sur un registre côté et paraphé tenu à cet effet, spécifiant :

- La qualité du demandeur (armateur, agent maritime et/ou consignataire, entreprise de réparation navale, etc.), le nom ou la raison sociale, l'adresse, les numéros de téléphone, fax etc.
- Le nom du bâtiment et sa désignation.
- La jauge brute du bâtiment.
- Les caractéristiques précises du bâtiment (longueur hors tout, creux, tirants d'eau avant et arrière, assiette, ballastages particuliers, poids total lors du passage en forme de radoub ou cale de halage).
- La durée prévisionnelle et la nature des réparations.
- La date et heure à partir de laquelle le bâtiment sera prêt à entrer à la forme de radoub ou la montée en cale de halage.
- La durée de séjour à la forme de radoub ou à la cale de halage, exprimée en journées calendaires y compris les jours d'assèchement, de montée et de mise à l'eau.
- Les prestations sollicitées.

Les demandes sont inscrites dans l'ordre chronologique à la date et heure de leurs réceptions. Il sera délivré aux dépositaires des demandes un reçu indiquant la date, l'heure et le numéro d'ordre d'inscription.

L'armateur ou son représentant demeure seul responsable de toutes fausses déclarations concernant les caractéristiques du bâtiment et des conséquences qui en découlent.

L'exploitant doit arrêter conjointement avec l'armateur ou son représentant la liste exhaustive des travaux ainsi que les délais de leur réalisation. Cette liste doit faire l'objet d'un suivi quotidien par l'exploitant pour éviter tout retard du bâtiment en réparation et la perturbation des programmes des autres bâtiments en attente.

**ARTICLE 4 :**

L'armateur ou son représentant doit fournir à l'exploitant, une semaine au moins avant la date à partir de laquelle le bâtiment sera prêt à entrer, pour la première fois, dans l'engin de radoub, les documents originaux nécessaires, à l'élaboration du plan d'attinage, notamment :

- Le plan des formes.
- L'échelle de chargement.
- Le plan de coupe au maître.
- Le plan d'échouage indiquant les accidents de structure des fonds, tels que prises d'eau, propulseurs transversaux, base de l'échosondeur et relevé de varangue le long du bâtiment.
- Le plan de cloisonnement et le plan de structure des fonds si nécessaire.

Toute modification apportée à ces documents doit être communiquée par écrit à l'exploitant lors du dépôt par l'armateur ou son représentant, de la demande d'admission.

**ARTICLE 5 :**

Une réunion de programmation est tenue, au moins une fois par semaine, dans les bureaux de l'exploitant, en présence des parties citées ci-après, et ce, pour procéder à la confirmation des mouvements à programmer au niveau de cette zone au cours de la semaine considérée:

Les exploitants.

La capitainerie.

Les armateurs ou leurs représentants concernés.

**ARTICLE 6 :**

Les mouvements du bâtiment à la forme de radoub, au bassin d'armement ou à la cale de halage font l'objet d'une programmation préalable par l'exploitant qui en informe la capitainerie du port 48 heures avant l'exécution du mouvement.

**ARTICLE 7:**

Sous réserve des priorités définies à l'article 8 Ci-après, les engins de radoub sont mis à la disposition des armateurs et exploitants suivant l'ordre des demandes enregistrées.

Le rang défini suivant l'ordre d'inscription n'est valable que pour les dates et durées de séjour, inscrites sur la demande d'admission.

Si l'utilisation de l'engin de radoub ou la cale de halage n'est pas effectuée à la date indiquée, la demande d'admission doit être renouvelée par l'armateur concerné. En attendant ce renouvellement, les demandes qui suivent reçoivent satisfaction.

Si la date d'entrée ou la durée de séjour d'un bâtiment est susceptible de retarder l'admission ou la sortie d'un autre bâtiment d'une manière incompatible avec son programme d'arrêt technique, l'exploitant peut soit :

a) Retarder le premier bâtiment de tour s'il n'a pas encore entamé son mouvement et lui affecter le premier tour suivant dont il est en mesure de profiter.

b) Mettre en demeure l'armateur concerné, si son bâtiment se trouve déjà dans l'engin de radoub, de rattraper son retard ou de libérer l'engin de radoub au terme du délai fixé initialement.



**ARTICLE 8 :**

Un droit de priorité d'admission aux engins de radoub et à la cale de halage est accordé :

- aux bâtiments coulant bas d'eau et ceux dont la sécurité est compromise et confirmée par l'autorité maritime compétente.
- aux bâtiments présentant un cas d'urgence confirmée par une attestation délivrée par l'autorité maritime compétente.
- aux bâtiments appartenant à l'Etat lorsque la demande est déposée par l'Administration concernée.
- Lorsque plusieurs unités présentent en même temps des attestations de voie d'eau, une confirmation de l'ordre de priorité doit être indiquée sur lesdites attestations par l'autorité maritime compétente.

Une commission composée des entités ci-après, est habilitée à statuer sur les cas litigieux concernant l'application des dispositions du présent article:

- L'Autorité portuaire.
- L'Autorité maritime compétente.
- L'autorité locale.

**ARTICLE 9 :**

Le fait d'inscrire un bâtiment pour l'utilisation des engins de radoub ou cales de halage signifie que l'armateur a pris connaissance des caractéristiques des équipements et des conditions d'échouage de l'engin de radoub ou cales de halage demandé.

Toute modification à apporter à l'attinage ou aux conditions normales d'échouage doit être demandée à l'exploitant au plus tard au moment de la confirmation de la demande d'admission.

**ARTICLE 10 :**

Les bâtiments en difficulté et transportant des substances dangereuses (hormis les soutes) ne sont admis dans les installations de réparation navale qu'après autorisation expresse de la capitainerie et dans les conditions qu'elle aura définies.

L'admission à la zone de réparation navales, des bâtiments citernes ayant transporté des hydrocarbures et autres liquides inflammables, est conditionnée par le dépôt préalable à la capitainerie d'un certificat d'analyse émanant d'un expert agréé, prouvant l'absence de tout risque d'incendie ou d'explosion.

**ARTICLE 11:**

Le plan d'attinage préparé par l'exploitant, sur la base du plan d'échouage fourni par l'armateur ou son représentant, est soumis à ce dernier pour approbation.

Tout bâtiment admis dans un engin de radoub doit se présenter non chargé, stable, sans gîte et avec une assiette positive convenable.

Lorsque les conditions précitées ne peuvent être remplies, notamment les cas où le bâtiment est partiellement chargé ou est en avarie, l'exploitant doit en être prévenu. Il doit également être informé de tout renseignement nécessaire à la mise à sec dudit bâtiment, en particulier : le plan des formes, la répartition des poids et des charges du bâtiment ainsi que la localisation des avaries.

**ARTICLE 12 :**

Dans des cas exceptionnels dont l'appréciation est laissée à la commission composée des entités citées ci-après, le bâtiment dont la gîte et/ou l'assiette ne peuvent être corrigées peut être admis, à titre exceptionnel, à la demande de l'armateur ou son représentant, à ses risques et périls et sous son entière responsabilité :

- L'Autorité portuaire.
- L'Autorité maritime compétente
- l'exploitant.

**ARTICLE 13 :**

Le lamanage, le réglage des amarres, l'accorage et le halage des bâtiments sont assurés comme suit :

- Le lamanage des bâtiments au bassin d'armement et aux engins de radoub est effectué par l'exploitant.
- Le bâtiment doit se présenter dans l'engin de radoub où il est admis, réglé sur ses amarres.
- Le réglage des amarres doit être assuré et maintenu par l'armateur ou son représentant, suivant les indications de l'exploitant ou son représentant, jusqu'à l'échouage complet du bâtiment.
- La mise en place et le réglage des accores à l'entrée du bâtiment et leur enlèvement à la sortie, sont effectués à terre et à bord par le personnel de l'exploitant.

Le capitaine de tout bâtiment se présentant dans un engin de radoub avec une gîte est tenu de la corriger avant d'entamer l'opération de l'échouage. Si la gîte n'est pas redressée à la prochaine marée diurne, le bâtiment perd son tour de passage au profit du bâtiment suivant sur la liste d'attente.

Le bâtiment doit se présenter à l'engin de radoub avec une assiette positive convenable afin que son échouage soit effectué en toute sécurité. L'assiette admise est indiquée, dans chaque cas, à l'armateur ou son représentant par l'exploitant.

**ARTICLE 14 :**

L'opération de déballastage du bâtiment ne peut être effectuée dans l'engin de radoub qu'après accord préalable de l'exploitant.

Pendant les opérations d'entrée et de sortie du bâtiment au niveau de l'engin de radoub, le personnel de l'exploitant est habilité à accéder à bord pour fournir à l'équipage toutes les indications nécessaires au déroulement des manœuvres.

**ARTICLE 15 :**

l'armateur ou son représentant demeure seul responsable des préjudices matériels et immatériels subis par les installations des engins de radoub, par son propre bâtiment ou par les autres bâtiments et résultant de l'inexactitude et/ou de l'insuffisance des indications fournies par l'armateur ou son représentant en vue de la réalisation des opérations d'attinage et de mise à sec.

**ARTICLE 16 :**

L'exploitant et les armateurs ou leurs représentants de la zone de réparation navale doivent veiller au respect des conditions de sûreté, sécurité et d'environnement.

**ARTICLE 17:**

Pendant toute la durée de son séjour dans la zone de réparation navale, le bâtiment doit être raccordé au réseau d'incendie et disposer à bord d'un téléphone relié au réseau urbain avec affichage des numéros de téléphone des corps suivants : la protection civile, l'assistance médicale, la capitainerie, la police et la sécurité de l'exploitant.

**ARTICLE 18 :**

L'exploitant et l'armateur ou son représentant définissent d'un commun accord les modalités techniques de mise à sec et de mise à flot du bâtiment à la cale de halage.

**ARTICLE 19 :**

L'exploitant peut programmer simultanément, dans un même engin de radoub ou de cale de halage, deux bâtiments dans l'ordre des demandes et dont les durées de séjour sont compatibles. Les armateurs ou leurs représentants concernés sont prévenus au moins quarante huit (48) heures avant l'entrée.

Si l'un des bâtiments retarde la sortie de l'autre, les dispositions de **l'article 6** restent applicables.

**ARTICLE 20 :**

Les armateurs ou leurs représentants doivent effectuer les travaux d'entretien et de réparation de leurs bâtiments dans la limite de la durée de séjour confirmée sur la demande d'admission.

A l'expiration de cette durée, l'exploitant met en demeure l'armateur ou son représentant d'évacuer l'engin de radoub ou de cale de halage dans un délai, qui sera fixé conjointement par l'exploitant, l'autorité portuaire et l'autorité maritime compétente.

Si la mise en demeure reste infructueuse, l'autorité portuaire peut, sur demande motivée de l'exploitant, pour des raisons d'intérêt général ou en cas d'urgence, ordonner aux armateurs ou leurs représentants d'activer les travaux de réparations nécessaires à la mise à flot de leur bâtiment et le cas échéant faire sortir l'unité concernée aux frais risques et périls de son armateur.

**ARTICLE 21 :**

Pendant le séjour du bâtiment dans l'engin de radoub, toutes opérations pouvant avoir pour effet de modifier sa stabilité, ainsi que tout mouvement, transfert de poids, ballastage ou déballastage, etc..... ne doivent être effectués qu'après autorisation de l'exploitant et sous l'entière responsabilité de l'armateur.

Lorsque la répartition des charges à bord du bâtiment aura été modifiée, pendant son séjour dans les engins de radoub à l'insu de l'exploitant, ce dernier pourra exiger une visite spéciale des installations utilisées, après la sortie du bâtiment.

Toute avarie constatée, après la mise à sec de l'engin de radoub, ainsi que les frais occasionnés pour l'assèchement et l'immobilisation de l'engin de radoub, sont à la charge de l'armateur

**ARTICLE 22 :**

Les armateurs ou leurs représentants répondent de tous les dommages subis par les engins de radoub et les installations qu'ils utilisent.

La garde et la sécurité des bâtiments dans les engins de radoub ainsi que du matériel déposé dans ces engins ou sur les terre-pleins en dépendant, incombent à l'armateur ou son représentant.

**ARTICLE 23 :**

L'utilisateur l'armateur ou son représentant doit s'engager à utiliser une méthode de sablage non polluante, notamment le sablage humide ou le sablage à jet d'eau sous haute pression, sous la supervision de l'exploitant.

Pendant les travaux de sablage, toutes les précautions d'usage doivent être prises par l'armateur ou son représentant pour éviter l'introduction du sable dans les aqueducs et les caniveaux. Ces derniers doivent préalablement être recouverts de bâches convenablement posées par l'exploitant.

Il est strictement interdit de procéder à :

- l'opération de sablage en dehors des engins de radoub.
- des travaux de sablage sur des équipements autres que ceux des bâtiments en réparation dans les engins de radoub.

#### **ARTICLE 24 :**

Le rejet des déchets liquides et solides provenant du bord est interdit dans les engins de radoub.

En cas de déversement accidentel, l'armateur ou son représentant doit prendre immédiatement les mesures nécessaires pour le nettoyage total de la zone polluée. A défaut, l'exploitant procède à cette opération aux frais de l'armateur défaillant.

Le nettoyage des engins de radoub pendant l'occupation est assuré par les armateurs ou leurs représentants qui sont tenus d'évacuer journallement les déchets et matières diverses provenant des travaux.

Après achèvement des réparations et avant la mise à flot du bâtiment, l'armateur ou son représentant procède à ses frais, à l'enlèvement et à l'évacuation sans retard des débris et des déchets de toute nature, provenant des réparations, restés sur le radier, les banquettes des formes, les quais et terre-pleins. A défaut, l'exploitant procède à cette opération aux frais de l'armateur défaillant.

## **ANNEXE 20 :**

### **DISPOSITIONS SPECIFIQUES AU TRAFIC DES CEREALES**

#### **ARTICLE 1:**

Tout capitaine de bâtiment céréalier doit communiquer avant son arrivée au port le document even keel (voir modèle en **annexe 10**).

#### **ARTICLE 2:**

Les prélèvements des échantillons aux fins d'analyse, sur les cargaisons des bâtiments céréaliers, des bâtiments transportant de l'aliment de bétail et des bâtiments mixtes doivent être effectués sur rade du port.

Au cas où ces bâtiments sont autorisés à titre exceptionnel par l'autorité portuaire à accoster dans un poste à quai pour effectuer les prélèvements d'échantillons sur leurs cargaisons, ils doivent obligatoirement appareiller dès terminaison des prélèvements précités et attendre en rade les résultats définitifs des analyses.

Il est bien entendu que l'accostage de ces bâtiments pour manutention de leur cargaison reste tributaire du résultat des analyses requis conformément à la réglementation phytosanitaire en vigueur, matérialisé par une attestation établie à cet effet par l'administration compétente.

#### **ARTICLE 3:**

Les bâtiments mixtes (dont les cargaisons sont composées de céréales et d'aliments de bétail) doivent, pour des considérations de sécurité des bâtiments et des installations du port, décharger la totalité de leur cargaison dans un même terminal.

#### **ARTICLE 4:**

Sous réserve des dispositions des **articles 5 et 6** ci après, les bâtiments céréaliers, autres que mixtes fréquentant le port de Casablanca, sont traités exclusivement dans les terminaux céréaliers.

#### **ARTICLE 5:**

Les bâtiments céréaliers devant effectuer des opérations d'allègement, déchargent dans un poste approprié, le tonnage leur permettant d'atteindre les tirants d'eau admissibles au niveau du terminal céréalier auquel ils sont destinés. Dès que le bâtiment concerné atteint les tirants d'eau admissibles du terminal céréalier désigné, il ne doit changer de poste qu'à la fin du shift commandé tout en tenant compte des contraintes liées à la marée, pour terminer ses opérations de déchargement dans ledit terminal.

#### **ARTICLE 6:**

L'autorité portuaire a la latitude d'autoriser, à titre exceptionnel, le traitement des bâtiments céréaliers dans des conditions autres que celles arrêtées dans la présente annexe.

RECTO

**ANNEXE 21 :****DECLARATION D'ENTREE / INWARD DECLARATION**

Déclaration à remplir par le capitaine à l'arrivée du bâtiment et à remettre à l'autorité portuaire  
*Inward declaration to be filled up by captain on arrival and to give to the port authority*

Nom de l'agent maritime /consignataire / *Agent's Name* : .....  
 Date d'entrée / *Inward date* .....

**A-IDENTIFICATION DU BATIMENT / VESSEL IDENTIFICATION**

Nom du bâtiment/ <i>Ship's Name</i> .....	Date d'arrivée / <i>Date of arrival on road</i> .....	Type bâtiment/ <i>Ship's type</i> : .....
Numéro IMO/ <i>IMO Number</i> : .....	Nationalité / <i>Nationality</i> : .....	Port d'attache / <i>Port of registry</i> : .....
Longueur H.T / <i>Overall length</i> : .....	largeur maximale / <i>Maximal breadth</i> : .....	Tirant d'eau d'été / <i>Summer draft</i> : .....
Port en lourd / <i>Deadweight</i> : .....	Tirant d'eau d'arrivée / <i>Arrival draft</i> : .....	
Jauge brute / <i>Gross registred tonnage</i> :.....	Tirant d'eau Arrière / <i>aft draft</i> : .....	Tirant d'eau Avant / <i>Forward draft</i> : .....
Jauge nette / <i>Net registred tonnage</i> : .....	Tirant d'eau départ / <i>Departure draft</i>	
Jauge brute / <i>Gross registred tonnage</i> :.....	Tirant d'eau Avant / <i>Forward draft</i> .....	Tirant d'eau de départ / <i>aft draft</i> : .....
Jauge nette / <i>Net registred tonnage</i> : .....		

**B- ZONES MARITIMES DANS LESQUELLES LE BATIMENT EST AUTORISE A OPERER**  
**SEA AREAS IN WHICH THE SHIP IS CERTIFIED TO OPERATE**

<b><u>Zone de la navigation/ sea area navigation : (1)</u></b>				
<b><u>1er et dernier port de provenance</u></b> <b><u>First and last calling ports</u></b>				
<b><u>Ports intermediaires</u></b> <b><u>Intermediary ports</u></b>	(2)	(3)	(4)	(5)

**B- GENRE DE NAVIGATION / KIND OF NAVIGATION**

<b><u>Long Cours</u></b> <b><u>(overseas)</u></b> <input type="checkbox"/>	<b><u>Cabotage international</u></b> <b><u>(international coasting)</u></b> <input type="checkbox"/>	<b><u>Cabotage national</u></b> <b><u>(national coasting)</u></b> <input type="checkbox"/>	<b><u>Ligne régulière</u></b> <b><u>regular line</u></b> <input type="checkbox"/>	<b><u>Tramping</u></b> <b><u>(tramping)</u></b> <input type="checkbox"/>
---	---	---	--	---

**C- NATURE DE L'ESCALE / KIND OF CALL**

Escale Commerciale Commercial call <input type="checkbox"/>	Décharger unloading <input type="checkbox"/>	Charger laoding <input type="checkbox"/>	Alléger lightennig <input type="checkbox"/>	Escale de courtoisie Courtesly call <input type="checkbox"/>
Escale technique Technical call <input type="checkbox"/>	Souter Bunkering <input type="checkbox"/>	Avitailler Supply ship <input type="checkbox"/>	Désarmement Desarmament <input type="checkbox"/>	Autre Other <input type="checkbox"/>
Nature et tonnage de la marchandise (Nature and tonnage of cargo)				
A décharger ( to unload)		A charger ( to load)		En transit ( in transit)
.....		.....		.....

	Poids en tonnes (Weight in tons)				Poids en tonnes (Weight in tons)		
Classe OMI IMO CLASS	A décharger ( to unload)	A Charger (To load)	En transit (In transit)	Classe OMI IMO CLASS	A décharger ( to unload)	A Charger (To load)	En transit (In transit)
1				5.1			
2.1				5.2			
2.2				6.1			
2.3				6.2			
3				7			
4.1				8			
4.2				9			
4.3							

<b><i>Certificat de sécurité (SAFETY CERTIFICATES</i></b>	<b><i>Date délivrance Dates of delivery</i></b>	<b><i>Dates expirations Dates of the end of validity</i></b>
<b><i>1- Certificat de franc bord ( international load line certificate)</i></b>		
<b><i>2- Certificat de materiel d'armement ( Ship's safety equipment certifiates)</i></b>		
<b><i>3- Certificat de sécurité de construction ( Ship's safety construction certificate)</i></b>		
<b><i>4-Certificat international de prévention contre la pollution (IOPP)</i></b>		
<b><i>5- Certificat de sécurité radio( Ship's safety radio certificate)</i></b>		
<b><i>6- Certificat ISPS (ISPS certificate)</i></b>		

[illegible]

*Une copie du certificat international de jauge (convention de 1969) doit être obligatoirement joint à la dite déclaration*  
*A copy of tonnage certificate must be attached to the present inward declaration*

*Signature et cachet du consignataire*  
*Agent's signature and stamp*

**ANNEXE 22 :**  
**Avis d'entrée au port des bâtiments de pêche**

ARMATEUR /PROPRIETAIRE(S) : .....

Adresse Complète.....

Téléphone bureau.....Téléphone portable.....Fax .....

<b>Informations sur le Bâtiment</b>				
Nom du bâtiment	Type	Longueur	Ville d'immatriculation	N° d'immatriculation
.....	.....	.....	.....	.....
Jauge brut	Jauge net	Pavillon	Provenance	Destination
.....	.....	.....	.....	.....
<b>Informations sur l'escale (nature de l'escale)</b>				
Débarquement de poisson	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non			
Escale technique	<input type="checkbox"/> Réparer	<input type="checkbox"/> Embarquement des Soutes	<input type="checkbox"/> Avitailler	<input type="checkbox"/> Attente
Relâche	Cause de la relâche	.....		
Autres	<input type="checkbox"/> A spécifier.....			
<b>Informations sur l'équipage</b>				
Nom du capitaine	.....			
Nombre de marins marocains à bord	.....			
Nombre de marins étrangers à bord	.....			
<b>Cas d'avarie concernant le bâtiment</b>				
Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Description de l'avarie : .....			

<b>Accusé de réception</b>	
Etabli par l'armateur/le capitaine,  le .....  Par M.....	Reçu par l'officier de port de service,  le .....  par M.....

N.B : 1- Le présent avis doit être déposé juste après l'entrée du bâtiment au port  
 2- Les bâtiments de pêche ne sont pas autorisés à faire escale au port de commerce.



**ANNEXE 23 :**  
**Avis d'entrée au port des bâtiments de plaisance**

ARMATEUR /PROPRIETAIRE(S) : .....

Adresse Complète.....

Téléphone bureau.....Téléphone portable.....Fax .....

<b>Informations sur le Bâtiment</b>				
Nom du bâtiment	Type	Longueur	Port d'immatriculation	N° d'immatriculation
Jauge brut	Jauge net	Pavillon	Provenance	Destination
<b>Informations sur l'escale (nature de l'escale)</b>				
Escale de courtoisie	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non			
Escale technique	<input type="checkbox"/> Réparer	<input type="checkbox"/> Embarquement des Soutes	<input type="checkbox"/> Avitailler	<input type="checkbox"/> Attente
Relâche	Cause de la relâche	.....		
Autres	<input type="checkbox"/> A spécifier.....			
<b>Informations sur l'équipage</b>				
Nom du capitaine	.....			
Nombre de marins marocains à bord	.....			
Nombre de marins étrangers à bord	.....			
<b>Cas d'avarie concernant le bâtiment</b>				
Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Description de l'avarie : .....			

<b>Accusé de réception</b>	
Etabli par l'armateur/le capitaine,  le .....  Par M.....	Reçu par l'officier de port de service  le .....  par M.....

N.B : 1- Le présent avis doit être déposé juste après l'entrée du bâtiment au port  
 2- Les bâtiments de plaisance ne doivent quitter le port qu'après paiement des droits de stationnement.

**ANNEXE 24 :**  
**Avis de départ des bâtiments de plaisance.**

**ARMATEUR /PROPRIETAIRE(S) :**.....

**Adresse Complète**.....

**Téléphone bureau**.....**Téléphone portable**.....**Fax** .....

<b>Information sur le Bâtiment</b>				
<i>Nom du bâtiment</i>	<i>Type</i>	<i>Longueur</i>	<i>port d'immatriculation</i>	<i>N° d'immatriculation</i>
<i>Jauge brut</i>	<i>Jauge net</i>	<i>Pavillon</i>	<i>Provenance</i>	<i>Destination</i>
<b>Informations sur l'équipage</b>				
<i>Nom du capitaine</i>				
<i>Nombre de marins marocains à bord</i>				
<i>Nombre de marins étrangers à bord</i>				
<i>Mouvement des membres d'équipage</i>	<i>Débarquement</i>		<i>Embarquement</i>	
	<i>Nombre</i> .....		<i>Nombre</i> .....	
<b>Informations sur les opérations effectuées durant le séjour</b>				
<i>Changement d'équipage</i>	<i>Ravitaillement en soute/vivre</i>		<i>Réparation</i>	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

<b>Accusé de réception</b>	
<i>Etabli par l'armateur/le capitaine,</i>  <i>le</i> .....  <i>Par M.</i> .....	<i>Reçu par l'officier de port de service</i> <i>le</i> .....  <i>par M.</i> .....

N.B : 1- Le présent avis doit être déposé juste après l'entrée du bâtiment au port

2- Les bâtiments de plaisance ne doivent quitter le port qu'après paiement des droits de stationnement.