

REGLEMENT D'EXPLOITATION DU PORT DE NADOR



VERSION FINALE : 09 JUILLET 2012

REGLEMENT D'EXPLOITATION

DU PORT DE NADOR

SOMMAIRE

	Page
<u>TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES</u>	3
<u>CHAPITRE 1 : Définitions et objet</u>	3
<u>CHAPITRE 2 : Champ d'application</u>	6
<u>CHAPITRE 3 : Informations générales sur le port</u>	7
<u>TITRE II : EXPLOITATION PORTUAIRE</u>	7
<u>CHAPITRE 1 : Règles de priorité d'accès des bâtiments au port</u>	7
<u>CHAPITRE 2 : Accès et mouvements des bâtiments au port</u>	8
<u>CHAPITRE 3 : Programmation des escales</u>	10
<u>CHAPITRE 4 : Préparation des escales</u>	12
<u>CHAPITRE 5 : Conférence portuaire</u>	14
<u>CHAPITRE 6 : Admission des bâtiments au port</u>	16
<u>CHAPITRE 7 : Pilotage des bâtiments</u>	17
<u>CHAPITRE 8 : Remorquage des bâtiments</u>	18
<u>CHAPITRE 9 : Lamanage des bâtiments</u>	18
<u>CHAPITRE 10 : Terminaison de l'escale</u>	18
<u>CHAPITRE 11 : Dispositions relatives aux bâtiments désarmés, abandonnés, saisis ou épaves</u>	19
<u>CHAPITRE 12 : Utilisation des infrastructures du port</u>	20
<u>CHAPITRE 13 : Exploitation des équipements et installations spécifiques</u>	22
<u>CHAPITRE 14 : Embarquement et débarquement des passagers</u>	22
<u>CHAPITRE 15 : Chargement, déchargement, transit, séjour et entreposage des marchandises</u> ...	23
<u>CHAPITRE 16 : Dispositions particulières concernant le transit des conteneurs</u>	24
<u>CHAPITRE 17 : Normes de manutention des marchandises</u>	25
<u>CHAPITRE 18 : Transbordement des marchandises</u>	25
<u>CHAPITRE 19 : Dispositions spécifiques concernant les marchandises abandonnées au port</u>	25
<u>TITRE III - ENTRETIEN ET REPARATION DE BATIMENTS A QUAI</u>	26
<u>TITRE IV : SECURITE, SURETE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT</u>	27
<u>CHAPITRE 1 : Sécurité Portuaire</u>	27
<u>CHAPITRE 2 : Sûreté Portuaire</u>	40
<u>CHAPITRE 3 : Protection de l'environnement</u>	47
<u>TITRE V : DISPOSITIONS FINALES</u>	50
<u>CHAPITRE 2 : Constatation et répression des infractions</u>	50
<u>CHAPITRE 3 : Dispositions finales</u>	50
<u>ANNEXES</u>	51

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 ni équipage ni un 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 nécessitent 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 navire autres que les provisions de bord, les pièces de rechange, les agrès ou appareils, 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 Nador; 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 en quelque qualité que soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire.
- **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**
- **Remorquage** : Halage ou poussage des navires 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 une autorité compétente 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 Nador 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 et d'entreposage des marchandises dangereuses;
- 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 Nador est situé à la position géographique :

♦ **Latitude** = 35° 16'N

♦ **Longitude**= 02° 54'W

3-1 : Accès au port

L'accès au Port du côté mer est limité au Nord par la digue du port de Melilla et du côté sud par la jetée principale.

3-2 Zone de mouillage

- Deux zones d'attente ou de mouillage dont la première zone est limitée par :

L1= 35°17',5N; G1= 02° 52',9W

L2= 35°17',1N; G2= 02° 54',3W

L3= 35°16',1N; G3=02° 53',7W

L4= 35°16',8N; G4=02° 52',1W

La première est située au NE à 0.75 miles de la jetée principale à des profondeurs variant de 20 à 30 mètres, réservée aux bâtiments conventionnels.

La deuxième zone ayant des profondeurs comprises entre 25 et 30mètres, de forme circulaire de 0.3 mille de rayon dont le centre est situé 1.5 Milles de la jetée principale par : latitude : 35° 18,6 Nord ; longitude : 02° 54',5 Ouest.

3-3 : Route d'accès

- une route d'accès se situant dans le prolongement de la route d'approche dans un secteur compris entre 215° et 235°, d'une longueur qui varie de 5 encablures à 1 mile en fonction des caractéristiques des bâtiments.

-L'embarquement du pilote peut s'effectuer à la position L=35° 17'.67N ; G=02°54'.72 W Les bâtiments se rapprochant du port ne doivent en aucun cas dépasser les cinq encablures des jetées extérieures.

Pour les bâtiments de longueur supérieure à 150 mètres, l'embarquement du pilote s'effectue à au moins 1 mille de la jetée principale.

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 23** 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 séjournera moins de temps 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.

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

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

CHAPITRE 2

Accès et mouvement des bâtiments au port.

ARTICLE 7 :

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 8:

Tout bâtiment se présentant au port, doit, avant d'emprunter le chenal d'accès, prendre contact par radio VHF, canal 14, avec la tour de contrôle et lui communiquer son nom, sa position, son cap, son tirant d'eau ainsi que sa vitesse.

Il recevra en réponse de la tour de contrôle :

- Le poste à quai qui lui est attribué, ainsi que l'heure prévue 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 9:

Aucun bâtiment ne doit s'engager dans le chenal d'accès du port sans l'autorisation de la capitainerie ; laquelle autorisation est donnée par radio VHF via la tour de contrôle.

ARTICLE 10:

Lorsqu'un bâtiment, astreint à emprunter le chenal, a commencé ou il est sur le point d'entamer sa manœuvre, les autres bâtiments doivent s'écarter du chenal et se tenir à l'extérieur de manière à donner la priorité au premier.

Dans le chenal d'accès et les passes du port, le bâtiment à la priorité sur les bateaux de pêche, à voile et les embarcations.

ARTICLE 11 :

La priorité de franchissement de la passe appartient au bâtiment sortant.

ARTICLE 12:

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

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 visibilité réduite.

ARTICLE 13:

Pour des raisons de sécurité, la capitainerie 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.

ARTICLE 14:

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 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 15:

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 16:

Les bâtiments voulant utiliser ces voies doivent s'assurer auprès de la tour de contrôle, 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 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 17 :

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 tour de contrôle pour naviguer dans le chenal d'accès et les passes.

ARTICLE 18:

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

ARTICLE 19 :

Tout bâtiment autorisé à appareiller de l'un des postes situés à l'intérieur du port doit aviser la tour de contrôle.

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

ARTICLE 20 :

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 21:

Tout capitaine de bâtiments qui, en cas de force majeure, aura mouillé dans le port, les passes ou le chenal d'accès, devra en aviser immédiatement la capitainerie, assurer la signalisation de son état et procéder au relevage de l'ancre dans les meilleurs délais.

CHAPITRE 3

Programmation des escales;

ARTICLE 22 :

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 23 :

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).

Les exploitants doivent adresser à la capitainerie, au moins sept jours avant le 1er de chaque mois, leurs prévisions mensuelles de réception des bâtiments.

ARTICLE 24:

Tout changement de la date et l'heure estimées d'arrivée (**ETA**) annoncées doit être immédiatement communiqué aux services de la capitainerie pour la mise à jour du programme prévisionnel.

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 25:

L'armateur ou son 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 :

- ✓ la DAP;
- ✓ La déclaration des marchandises dangereuses chargées à bord du bâtiment;
- ✓ La déclaration des marchandises spéciales nécessitant le feu vert des autorités compétentes;
- ✓ La lettre d'information relative aux marchandises spéciales
- ✓ Le plan de chargement du bâtiment;
- ✓ La déclaration des colis lourds et/ou exceptionnels à débarquer ou à embarquer.

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 200miles, le délai de 48 heures, ci-dessus, peut être réduit à 24 heures.

ARTICLE 26:

Les bâtiments devant charger ou décharger des colis lourds et/ou exceptionnels doivent fournir à la capitainerie l'attestation délivrée par l'Autorité maritime compétente, prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires et ce, avant la manipulation des dits colis.

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

ARTICLE 27:

Tout bâtiment porté sur la liste des prévisions doit confirmer à la tour de contrôle son ETA comme suit :

- 12 heures avant l'arrivée, pour les bâtiments venant de la côte Sud de l'Espagne, de l'Algérie 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.

ARTICLE 28 : Dispositions spécifiques concernant les bâtiments à passagers

La programmation des escales des bâtiments à passagers (car- ferries, paquebots et autres) est établie par la capitainerie du port au moins deux mois à l'avance.

Les agents maritimes et/ou consignataires doivent communiquer à la capitainerie leurs programmes de rotation des bâtiments à passagers trois mois à l'avance.

L'affectation des postes aux bâtiments à passagers est établie par la capitainerie quotidiennement, en tenant compte des critères suivants :

- premier arrivé, premier servi ;
- compatibilité des caractéristiques du bâtiment à passer avec celles du poste ;
- utilisation rationnelle des postes afin d'éviter d'éventuelles attentes des passagers en rade.

- La priorité d'accostage des car-ferries, lors de l'opération d'accueil des marocains résidents à l'étranger, sera comme suit :

- Phase arrivée : les car-ferries, entrant au port ont la priorité d'accostage sur les car-ferries sortant du port ;
- Phase retour : les car –ferries sortant du port ont la priorité d'appareillage sur les car-ferries entrant au port.

Les dates et les durées des escales des bâtiments à passagers 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.

CHAPITRE 4 **Préparation des escales**

ARTICLE 29 :

L'escale est préparée dès dépôt de la DAP et 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 9**, dont copie est communiquée à la capitainerie par l'exploitant.

ARTICLE 30:

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.

Dispositions spécifiques concernant les bâtiments à passagers

La durée d'escale des bâtiments à passagers est arrêtée par l'armateur des dits bâtiments et approuvée par la capitainerie du port.

Tout bâtiment à passagers occupant un poste à quai est tenu de le libérer dans un délai ne dépassant pas deux heures si ledit poste est sollicité par un autre bâtiment à passagers ayant à bord des passagers.

Tout séjour des bâtiments à passagers en dehors de la durée réglementaire sans l'autorisation préalable de la capitainerie est considéré comme une infraction..

Tout bâtiment à passagers en arrêt d'exploitation doit impérativement, à la première réquisition de la capitainerie du port, quitter le poste à quai vers un poste d'attente ou vers la rade.

Les bâtiments à passagers doivent obligatoirement demander, au plus 15 minutes avant leur départ, l'autorisation de sortie du port.

Les ordres d'entrée et de sortie attribués par la capitainerie aux bâtiments à passagers doivent être scrupuleusement respectés sous peine de sanction.

Les bâtiments à passagers sont tenus d'effectuer leurs manœuvres d'entrée et de sortie en respectant les conditions de sécurité requises et en se conformant au règlement international pour prévenir les abordages en mer et dans le port.

La consignation du port à cause des conditions météorologiques défavorables est laissée à l'appréciation du commandant du port.

Pour la campagne de transit des marocains résidant à l'étranger, les bâtiments à passagers sont tenus de produire à la capitainerie du port, avant le démarrage de ladite campagne, une déclaration d'entrée.

Les bâtiments à passagers sont tenus de communiquer à la capitainerie par VHF, le contenu de la cargaison et le nombre de passagers une demi heure aussi bien avant l'arrivée qu'après leur départ.

Ces informations sont enregistrées et consignées dans un registre tenu à cet effet par la capitainerie.

CHAPITRE 5

Conférence portuaire;

ARTICLE 31:

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 du système 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 23 à 25** 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 9** ;
- 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 29**, 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 9**, 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 32:

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** cités ci-dessus.
- Les modifications dictées par les impératifs de sécurité ou de l'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 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 33:

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

ARTICLE 34 :

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 tranche en dernier ressort.

ARTICLE 35:

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 tour de contrôle par le moyen de la radio VHF, canal 14, pour en demander l'autorisation préalable.

ARTICLE 36 :

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 37 :

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

Tous les bâtiments à destination du port de Nador doivent être équipés des appareils de navigation et des moyens de communication adéquats.

Tous les bâtiments qui s'approchent du port de Nador doivent assurer une veille radio permanente 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 dès qu'il atteint une position située à 3 milles de la jetée principale du port.

ARTICLE 38 :

Dans les zones couvertes par les moyens de communication de la tour de contrôle, 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'OMI doit être utilisé.

ARTICLE 39:

Les escales usuelles au port de Nador sont de nature commerciale, technique, de relâche et de courtoisie.

Pour chaque type d'escale, les documents à fournir par le l'armateur ou son représentant sont cités à **l'annexe 1** du présent règlement.

ARTICLE 40 :

Les prélèvements d'échantillons pour le contrôle phytosanitaire doivent être effectués en rade. Dans le cas où, avec l'accord de l'autorité portuaire et de l'exploitant, le bâtiment accoste au port pour prélèvement d'échantillons, il doit obligatoirement appareiller dès terminaison des prélèvements précités et attendre en rade les résultats définitifs des analyses.

ARTICLE 41 :

L'exploitant peut recourir à la pratique du fenêtrage avec ses clients, sans que cela ne compromette les 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.

Dispositions spécifiques concernant les bâtiments à passagers

L'admission des bâtiments à passagers au port est effectuée obligatoirement par un pilote du port.

L'admission des bâtiments à passagers au port peut être effectuée par leurs propres capitaines et sous leur responsabilité à condition que ces derniers disposent d'une licence de capitaine-pilote, délivrée par l'autorité maritime.

Les bâtiments à passagers sont tenus d'appeler la capitainerie du port deux fois : la première à 60 minutes avant l'arrivée, et la seconde à 15 minutes avant leur arrivée

CHAPITRE 7

Pilotage des bâtiments

ARTICLE 42:

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 doit assurer la permanence 24h/24 et 7j/7 jours ferries compris.

CHAPITRE 8

Remorquage des bâtiments

ARTICLE 43:

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 doit assurer la permanence 24h/24 et 7j/7 jours ferries compris.

CHAPITRE 9

Lamanage des bâtiments

ARTICLE 44:

Conformément aux usages maritimes, les bâtiments sont amarrés sous la responsabilité de leur capitaine, et 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 établis à cet effet peuvent être 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 doit assurer la permanence 24h/24 et 7j/7 jours ferries compris

CHAPITRE 10

Terminaison de l'escale:

ARTICLE 45 :

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 46:

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 47 :

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 7**, 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 48 :

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 49 :

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 et des biens et à l'environnement maritime portuaire.

ARTICLE 50 :

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 51:

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 lançant à terre toute marchandise depuis le bord d'un bâtiment,
- 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. Les concessions 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 de l'usage des quais.

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

- En rejetant 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 débordement, 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 engin flottant 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 52 :

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

ARTICLE 53:

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

ARTICLE 54:

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 55:

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 56:

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 57 :

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 58:

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 et sous leur responsabilité, à condition que les normes de sécurité et de rendement en vigueur ne soient pas affectées.

ARTICLE 59:

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 60:

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 intervient pour assurer la continuité du service public.

ARTICLE 61:

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

ARTICLE 62:

Le bâtiment dont la cadence de travail est jugée insuffisante comparativement aux normes en usage au port de Nador, telles qu'elles sont définies en **article 78**, 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 63:

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 64:

L'exploitation des ports de pêche et de la zone de réparation navale (**annexe 11**), de plaisance (**annexe 12**) Trafic des pétroliers et butaniers (**annexe 13**) et toutes autres installations spécifiques est régie par des règlements particuliers annexés au présent règlement.

CHAPITRE 14

Embarquement et débarquement des passagers

ARTICLE 65:

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

ARTICLE 66:

En cas d'indisponibilité dans un poste de passerelles fixes ou mobiles conçues spécialement au débarquement et l'embarquement des passagers, les bâtiments à passagers doivent être reliés aux quais par des échelles des coupées du bord facilement accessibles munies d'un filet de sécurité ou aménagées différemment de façon à éviter la chute en mer et à terre du passager. Ces échelles de coupée du bord doivent être bien amarrées et éclairées de nuit et sous l'entière responsabilité du bâtiment.

Le personnel du bord durant les opérations d'embarquement ou de débarquement des passagers doit être constamment à proximité de la passerelle ou d'une échelle de coupée de façon à intervenir en cas d'urgence.

ARTICLE 67:

Mesures particulières à l'embarquement et au débarquement des handicapés :

Les voitures conduites par des handicapés ou ayant des passagers handicapés à leur bord, doivent être identifiées par une marque distinctive à l'entrée de l'aire de triage et d'être montés vers un couloir de triage distinct avant d'embarquer sur le bâtiment. L'équipage du bâtiment doit diriger les passagers handicapés vers une place de stationnement spéciale à bord du bâtiment et leur venir en aide.

CHAPITRE 15

Chargement, déchargement, transit, séjour et entreposage des marchandises;

ARTICLE 68:

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 69:

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 70:

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 71:

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

ARTICLE 72 :

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 73 :

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

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 notifier.

ARTICLE 74:

Les marchandises à l'import, objet des manifestes, qui ne respectent pas les dispositions de l'article 73 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 75 :

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 76:

Les agents maritimes et/ou consignataires sont tenus de communiquer par la plate-forme 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 77 :

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 78:

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

CHAPITRE 18

Transbordement des marchandises

ARTICLE 79:

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 80:

Nonobstant les dispositions législatives et réglementaires en matière douanière, sont considérés comme abandonnés 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 terrestre ;
 - 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 81 :

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 82:

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 83:

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.

ARTICLE 84:

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 85 :

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 2**), 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 2**)

ARTICLE 86:

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 87:

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 équipes 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 privativement des parties du domaine portuaire : concessionnaires, entreprises bénéficiaires d'autorisation d'exploitation ou d'occupation temporaire,
- 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 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 88 :

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 89:

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 oeuvre, 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 au niveau national ou local.

ARTICLE 90:

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, plan fixe également la composition des équipes de sécurité et les équipements qu'elles doivent mettre en oeuvre.

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 91:

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 92:

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

ARTICLE 93:

Les officiers de port ont libre accès à bord des bâtiments pour vérifier la mise en oeuvre 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 oeuvre des prescriptions précitées.

ARTICLE 94:

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 95:

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 96:

En cas d'incendie dans le port ou dans sa zone extra-muros, 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 tour de contrôle 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 réquisitionner tout matériel et requérir l'aide de toute personne au port et des équipages de tous les bâtiments et doivent avertir immédiatement les autorités compétentes.

ARTICLE 97 :

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

ARTICLE 98:

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 99:

Il est formellement interdit, en toute circonstance, de fumer dans les cales des bâtiments et lors de la manutention des matières dangereuses et sur les aires d'entreposage.

Section 2 : Chargement, déchargement et entreposage des marchandises dangereuses

ARTICLE 100:

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 101 :

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 spéciale des matières 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 connaissement.
- Le numéro du contenant (conteneur ou semi remorque) et toute information utile.

ARTICLE 102 :

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 double authentique de la déclaration à l'export (Voir modèle en **annexe 3**).

Cette déclaration doit préciser le mode d'amenée, le mode d'enlèvement et la destination des matières, en précisant si elles seront mises en dépôt sur quai avant chargement ou déchargement.

Le chargement à l'export des matières dangereuses ne peut avoir lieu sans la production du plan de chargement visé par l'autorité maritime compétente.

ARTICLE 103:

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 défauts 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° 14**)

ARTICLE 104:

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

ARTICLE 105:

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 106 :

L'emballage, le marquage, l'étiquetage et l'arrimage, des marchandises dangereuses à manipuler au port, doivent être conformes aux normes 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 tout moyen de sécurité approprié.

ARTICLE 107 :

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 108 :

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.

ARTICLE 109:

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 110:

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 111:

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 112 :

La capitainerie peut conditionner les opérations de chargement, de déchargement et de manutention 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 sera considérée comme commençant une heure après le coucher du soleil et se terminant une heure avant son lever.

ARTICLE 113:

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 114 :

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 115:

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 116:

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 et notamment celles édictées par les conventions SOLAS et MARPOL.

ARTICLE 117 :

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 118:

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 119 :

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 120 :

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 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 121:

Selon la nature des marchandises, la présence à la charge du bâtiment, d'un service de garde- feu et/ou d'une équipe de la protection civile est prescrite par le commandant du port.

ARTICLE 122:

L'exploitant doit s'assurer, avant d'entamer les opérations de manutention, de l'intégrité de l'emballage et du contenant des matières 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 123 :

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 124:

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

ARTICLE 125:

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

ARTICLE 126 :

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

ARTICLE 127:

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 128:

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 129:

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 130:

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 131:

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°4**.

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

ARTICLE 132 :

La déclaration citée à l'**article 131** 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 133:

L'agent maritime et/ou consignataire doit déposer la déclaration, objet de l'**article 131** 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 134:

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 135:

La capitainerie du port procède à la programmation du mouvement d'accostage du bâtiment au vu de la déclaration, objet de l'**article 131** ci-dessus et des autres documents réglementaires tout en respectant les distances de sécurité relatives à ce type de marchandise.

ARTICLE 136:

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 137:

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 138 :

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 139:

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

ARTICLE 140:

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

ARTICLE 141:

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 142:

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°4**.

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 143 :

La déclaration citée à l'**article 142** 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 144:

L'agent maritime et/ou consignataire doit déposer la déclaration, objet de l'**article 142** 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 145 :

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 146:

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 142** 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 147:

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 142.

3- cas particuliers

3.1-cas de matières radioactives transportées imprévisiblement

ARTICLE 148:

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 149:

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 150:

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 aux marchandises suspectes de contenir de la radioactivité à l'export

ARTICLE 151:

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 152:

La déclaration citée à l'article 142 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 142.

ARTICLE 153:

La décision des autorités de contrôle compétentes est consignée sur la déclaration, objet de l'article 143, après contrôle réglementaire de la marchandise.

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

ARTICLE 154:

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 155:

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 156:

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 157:

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 158 :

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 159:

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 5**).

L'agent maritime et/ou consignataire doit déposer également contre accusé de réception, une lettre d'information (**voir annexe 6**), 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 160 :

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 Nador sont inférieures à 200 miles, le délai cité ci-dessus peut être réduit à 24h.

ARTICLE 161:

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

ARTICLE 162 :

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.

ARTICLE 163:

La cargaison d'ammonitrate (classe 5.1 selon la classification du code IMDG) à usage agricole est limitée à 5 000 tonnes dans l'ensemble du port.

CHAPITRE 2 **Sûreté Portuaire**

Section 1 : Gestion de la sûreté

ARTICLE 164:

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 165:

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 166:

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.
- 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 167:

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 8**. 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 168:

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 169: 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 170:

170.1 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.

170.2 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 171 : 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 172: 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.

172.1 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 agréé.

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.

172.2 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.

172.3 Titre de circulation en ZAR:

Les titres de circulation définis à l'article 169 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 172.2 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 172.2**, 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.

172.4 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.

172.5 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.

172.6 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.

172.7 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.

172.8 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.

172.9 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 173:

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°10.

CHAPITRE 3

Protection de l'environnement :

Réception, collecte, transport, stockage des déchets et leur évacuation du port.

ARTICLE 174 :

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 175:

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

ARTICLE 176 :

Les capitaines des bâtiments à destination du port de Nador 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 touché 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 oeuvre 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 177 :

Les capitaines de bâtiments en escale au port de Nador, ou leurs agents maritimes et/ou consignataires, 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 178:

Dans le port de Nador, 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 179:

Les sociétés citées dans l'**article 178** 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 180:

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 181:

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 182:

Toute perte de matériel de mouillage dans l'ensemble des eaux portuaires doit être déclarée immédiatement à la capitainerie, 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 183:

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 184:

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 185:

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 186:

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

ARTICLE 187:

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

ARTICLE 188:

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 REPRESSION DES INFRACTIONS

ARTICLE 189:

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 190:

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

ARTICLE 191:

Lorsqu'ils constatent une quelconque infraction à la réglementation, 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 192 :

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.

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

CHAPITRE 2

Dispositions finales

ARTICLE 193:

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 194:

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 : Documents en cas de travaux à chaud;
- 3- Annexe n°3 : Déclaration des marchandises dangereuses à l'export ;
- 4- Annexe n°4 : Déclaration spéciale relative au transit des matières radioactives par le port ;
- 5- Annexe n°5 : Déclaration des marchandises spéciales ;
- 6- Annexe n°6 : Lettre d'information relative aux marchandises spéciales ;
- 7- Annexe n°7 : Etat des écarts constatés entre les marchandises réellement débarquées et celles déclarées.
- 8- Annexe n°8 : Fiche de pré-arrivée relative à la sûreté;
- 9- Annexe n°9 : Demande d'accostage;
- 10- Annexe n°10 : Dispositions de contrôle de sécurité et de sûreté concernant les conteneurs et les remorques TIR ;
- 11- Annexe n°11 : L'exploitation du port de pêche ;
- 12- Annexe n°12 : Bateaux de plaisance ;
- 13- Annexe n°13 : Trafic des pétroliers et butaniers.
- 14- Annexe n° 14 : Déclaration d'entrée au port ;
- 15- Annexe n° 15 : Avis d'entrée au port des bâtiments de pêche ;

ANNEXE 1

DOCUMENTS A FOURNIR POUR CHAQUE 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 ;
- Liste des colis lourds et/ou exceptionnels
- Lettre d'information sur les marchandises dangereuses et/ou spéciales ;
- Déclaration des produits dangereux et inflammables ;
- Déclaration spéciale relative aux marchandises nécessitant le feu vert des autorités locales ;
- Déclarations d'entrée;
- Demande de remorqueur de sécurité, confirmée par la société de remorquage, pour les navires transportant certaines marchandises dangereuses, tel que le nitrate d'ammonium ;

2- Pour une escale technique:

- Demande d'affectation de poste précisant, en plus des informations habituelles, la cause et la durée de l'escale ;
- Confirmation de l'escale émanant du capitaine du navire et précisant la nature des travaux à effectuer ;
- Demande d'autorisation de peinture et travaux à chauds ;
- Certificat de dégazage pour les navires citernes ;
- Attestation de flottabilité après avarie pour les navires 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 unités concernées 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 la première Base Navale à la capitainerie en guise de feu vert et de prise en charge de l'accueil des unités 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 navires citernes.

ANNEXE 2

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 3

DECLARATION DES PRODUITS DANGEREUX A L'EXPORT

Expéditeur (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 : Classe: Division de risque; Numéro ONU, Groupe d'emballage (s'il y a lieu), point d'clair (s'il y a lieu) Polluant marin (s'il y a lieu) Désignation officielle de transport : les appellations commerciales ne suffisent pas		Masse brute (Kg) Quantité nette (si nécessaire)
Renseignements complémentaires 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		
DECLARATION: 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 4**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
<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 style="text-align: center;">Mr.....à.....Le.....</p>

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.**

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.

ANNEXE 5

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 6

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'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.

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 7

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

Nador le :

NOM DU BATIMENT:.....

DATE D'ACCOSTAGE :.....

CONSIGNATAIRE:.....

DATE TERMINAISON :.....

ESCALE N°:.....

	IDENTIFICATION TC/ER		N° des Connaissances	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

Nador le :

NOM DU BATIMENT..... **DATE D'ARRIVEE**.....

CONSIGNATAIRE..... **MAGASIN**

MANIFESTE N°.....

Ligne	N° des Connaissements	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 8

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 Nador				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 9

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 Nador)

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 Document 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 ^{er} poste	-			
2 ^{ème} poste	-			
3 ^{ème} 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				
Visa et cachet de l'exploitant				

3- Partie réservée à la capitainerie du port

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

1- 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"/>

2- 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.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- Lettre d'information.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.2 Dossier de dépouillement déposé par l'exploitant à la capitainerie...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Oui Non Observations
3.3 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 ^{er} poste	-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2 ^{ème} poste	-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3 ^{ème} 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'accusée de réception	
	L'exploitant	La capitainerie
Etablie leà.....	Reçue leà.....	Reçue leà.....
Visa et cachet	Visa et cachet	Visa et cachet

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 10

DISPOSITIONS DE CONTROLE DE SECURITE ET DE SURETE CONCERNANT LES CONTENEURS ET LES REMORQUES TIR

ARTICLE 1 :

- a) L'entrée au port de Nador des conteneurs vides ou pleins se fait par la porte réservée à cette fin, et équipée des systèmes de contrôle et d'information des services de la douane.
- b) Ne peuvent être admis au port que les conteneurs scellés, qu'ils soient vides ou pleins, 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)
- d) Les intervenants dans la manutention des conteneurs et des Remorques TIR doivent se conformer aux règlements en vigueur concernant la sûreté, la sécurité et l'environnement.

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 et remorques TIR 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 11

Règlement d'Exploitation du Port de Pêche de Nador

Article 1 :

Le port de pêche et la zone de réparation navale sont régis par le présent règlement.

Cette partie du présent règlement fixe 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 de Nador.

Les intervenants et les usagers concernés, 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 BATIMENTS

Article 2 :

Tout bâtiment qui entre ou qui sort du port de pêche doit annoncer à la Capitainerie 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 15**) à la capitainerie.

Article 3 :

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 15**) à la capitainerie.

Article 4 :

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 5

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 6

Tout bâtiment désarmé devra être exempt de matières combustibles ou polluantes avant d'être admis au port.

Article 7

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 BATIMENTS

Article 8 :

Les agents de la capitainerie règlent en exécution des instructions du commandant du port, 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.

Article 9:

Les équipages des bâtiments font ranger et amarrer leurs bâtiments dans le port. Ceux-ci sont amarrés 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 10 :

Les bâtiments de pêche ne peuvent, mouiller, s'amarrer dans les passes ou les chenaux d'accès aux bassins du port.

Article 11 :

Il est interdit de pêcher dans les bassins du port, dans son chenal d'accès et dans sa rade.
Il est également interdit de pêcher le long des quais et des jetées du port.

Article 12:

En cas de nécessité, les bâtiments peuvent s'amarrer à couple, sans toutefois obstruer le passage à la darse, plan incliné et aux chantiers de réparation navale.

Article 13 :

Dans les limites du port, la vitesse des bâtiments est limitée à 3 nœuds.

CONDITIONS D'UTILISATION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

Article 14

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.

Les filets de pêche et tout autre matériel ne doivent séjourner sur les bords à quai et terre-pleins du port de pêche, sauf aux endroits désignés par l'autorité portuaire et réservés à cet effet.

Article 15:

Il est interdit aux bateaux de pêche d'effectuer toutes sortes de travaux de réparation à flot.
Cependant, des autorisations pour des petites réparations ne compromettant pas la sécurité et la préservation de l'environnement du port peuvent être accordées par la capitainerie du port, pour une durée limitée et selon l'urgence du cas.

Article 16

L'occupation à titre privatif des terre-pleins au sein 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 17:

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

Article 18:

Le stationnement des bâtiments de pêche au port de commerce est interdit.

Article 19 :

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

Article 20 :

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

Article 21 :

Les usagers 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 données à la contravention de grande voirie dressée à leur encontre par l'autorité portuaire.

Article 22:

La vente du poisson ne peut avoir lieu que dans les halles aux poissons réservées à cet effet.

Article 23 :

Sur les quais et terre-pleins, la circulation automobile et le stationnement des véhicules 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. Il est strictement interdit de procéder sur les quais et terre-pleins à la réparation d'un véhicule automobile.

Article 24 :

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

Article 25 :

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.

Article 26

Il est interdit d'étaler les filets sur toutes les voies de circulation des véhicules à l'intérieur du Port, ou dans les zones non autorisées par l'autorité portuaire.

Article : 27

Les signalisations terrestres et maritimes doivent être respectées par tous les usagers du port de pêche.

MESURES DE SECURITE

Article 28 :

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

Article 29 :

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

Article 30 :

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

Article 31

Sauf autorisation accordée par l'autorité portuaire, 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 32

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 l'autorité maritime compétente.

Article 33 :

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

Article 34 :

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

Article 35 :

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

ENVIRONNEMENT

Article 36 :

Il est strictement interdit de:

- Jeter dans le plan d'eau du port des hydrocarbures, des huiles de vidange, des déchets solides, détritiques, ordures ménagères, décombres quelle que soit leur nature. Ces déchets doivent être convenablement conditionnés et déchargés dans les bacs et les récipients réservés à cet effet. Les déchets des hydrocarbures et des huiles de vidange doivent être évacués par leurs propriétaires
- 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 venir polluer les plans d'eaux portuaires.

Article 37 :

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

Article 38:

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

Article 39 :

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

Article 40:

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

Article 41 :

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, et notamment l'armateur ou le capitaine du bâtiment, sera tenu de nettoyer le plan d'eau et les ouvrages souillés par ces déversements. Il sera tenu de rétablir les profondeurs, si les déversements ou les rejets ont réduit les profondeurs utiles des bassins.

Article 42 :

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

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

Article 43 :

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

Les armateurs des bâtiments hors état de navigabilité, coulés ou risquant de couler ou de causer des dommages aux autres bâtiments ou ouvrages environnants, sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement.

Article 44 :

Les propriétaires d'épaves échouées ou coulées sont tenus de faire enlever ou déplacer celles-ci, après accord préalable de l'autorité portuaire.

Si l'autorité portuaire constate qu'un bâtiment est abandonné, coulé ou qui risque de l'être ou de causer des dommages aux autres bâtiments ou aux ouvrages portuaires, elle met en demeure l'armateur de procéder à la remise en état ou à la mise à sec du bâtiment. Si cette mise en demeure est restée sans effet, dans le délai imparti, il peut être procédé à l'évacuation ou à la destruction du bâtiment aux frais, risques et périls de l'armateur.

Article 45 :

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.

Zones des chantiers navals

Article 46 :

Les mouvements des bateaux de pêche au chantier de réparation naval doivent faire l'objet d'une programmation et préparation préalables par l'exploitant du chantier qui en informe la capitainerie du port avant l'exécution du mouvement.

Article 47 :

L'exploitant est tenu d'élaborer et de faire approuver par l'Autorité portuaire un règlement particulier d'exploitation des installations de la zone des chantiers navals.

Ce règlement doit en particulier préciser :

- la procédure et les conditions d'admission des bateaux dans le chantier naval de réparation ;
- Les priorités d'admission ;
- Les conditions et les modalités de l'élaboration du plan d'attinage, de levage.... ;
- Les mesures de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement à observer par l'usager durant le séjour du bateau dans la zone du chantier naval.

Ce règlement doit être accessible à tous les usagers, et affiché d'une manière visible dans une zone proche des installations.

Article 48:

Les demandes d'admission sont faites exclusivement par écrit : lettre déposée ou envoyée par fax aux services de l'exploitant du chantier naval. 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 (propriétaire, 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 au chantier;
- La durée prévisionnelle et la nature des réparations;
- La date et heure à partir de laquelle le bâtiment sera prêt à entrer pour réparation;
- La durée de séjour au chantier naval, exprimée en journées calendaires y compris les jours d'assèchement 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.

Le propriétaire du bâtiment 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'usager 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 49:

Sous réserve des priorités définies à l'article ci-après, les engins du chantier naval sont mis à la disposition des usagers 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 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 s'il n'est pas encore entré dans le chantier (mis à sec) et lui affecter le premier tour suivant dont il est en mesure de profiter ;
- b) Mettre en demeure l'usager, si son bâtiment se trouve déjà en zone de réparation, de rattraper son retard ou de libérer le chantier de réparation au terme du délai fixé initialement.

Article 50 :

Un droit de priorité d'admission au chantier naval 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 les dites 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

ANNEXE 12

BATEAUX DE PLAISANCE

Article 1 :

Tout bateau de plaisance entrant dans le port pour faire escale est tenu, dès son arrivée, à présenter une déclaration d'entrée. Cette dernière doit être remise aux services de la capitainerie

Article 2 :

Le propriétaire d'un bateau de plaisance doit veiller à ce que ce dernier, à toute époque et en toute circonstance, ne cause des dommages aux ouvrages du port et aux autres bateaux.

Article 3:

Les bateaux de plaisance accédant au port ne doivent détenir à leur bord aucune matière dangereuse ou explosive autre que les artifices réglementaires et les carburants ou combustibles nécessaires à leur usage.

Article 4 :

Les bateaux de plaisance ne peuvent naviguer à l'intérieur du port que pour entrer, sortir ou pour se rendre à un poste de réparation ou d'avitaillement en carburant ; ces manœuvres ne doivent pas être effectuées à la voile.

Le propriétaire du bateau de plaisance doit se renseigner auprès des services de la capitainerie sur :

- les conditions d'amarrage des bateaux ;
- les règles d'affectation des postes de mouillage ou d'amarrage aux bateaux ;
- les mesures de sûreté et de sécurité à observer par les propriétaires des bateaux durant leur séjour au port.

Avant leur entrée au port, les bateaux de plaisance doivent contacter la capitainerie par VHF canal 14 au moins 2 heures à l'avance.

Compte tenu que le port ne dispose pas de quai spécifique pour les bateaux de plaisance ; leur accostage n'est permis que pour des durées courtes et selon disponibilité des postes. Le propriétaire du bateau de plaisance doit avoir des gardiens en permanence à bord.

Article 5:

Mouillage et relevage des ancres.

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, 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. Le relevage du matériel ainsi perdu est entrepris aussitôt sous la responsabilité et aux frais du propriétaire.

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.

ANNEXE 13

Dispositions particulières du traitement des pétroliers et butaniers

Article 1.

Le déchargement des produits pétroliers et des gaz sous pression en vrac font l'objet des dispositions particulières ci-après :

- **Poste d'amarrage** : les pétroliers ou butaniers sont amarrés aux postes pétroliers et gaziers spécialisés pour la réception des produits transportés par ces bâtiments.
- **Service de contrôle et de garde** : le service de contrôle et de garde est assuré par des gardiens formés de l'exploitant, avec la présence obligatoire des agents de la protection civile.
- **Signalisation du pétrolier ou du butanier en opération** : le navire arbore, de jour, un pavillon rouge et de nuit un feu rouge en tête de mât.

▪ **Accès au poste de pompage** : l'accès au poste à quai est interdit à toute personne qui n'y est pas appelée par le service, sauf autorisation expresse du commandant du port.

Toute personne ne peut accéder au poste de pompage qu'après avoir remis au gardien, les briquets ou boîtes d'allumettes ou tout objet pouvant causer un incendie dont elle serait porteuse.

Pendant la durée des opérations de pompage, la circulation de tous engins ou véhicules est interdite à moins de 50 mètres du navire

▪ **Accès des personnes à bord des pétroliers ou butaniers** : l'accès à bord est interdit à toute personne qui n'y est pas appelée par le service, sauf autorisation expresse du commandant du port.

Un gardien au moins est posté à la coupée pour faire respecter cette consigne.

▪ **Equipage du pétrolier ou du butanier** : le capitaine est tenu de conserver à bord l'équipage suffisant pour assurer la sécurité et la lutte en cas d'incendie ou de pollution.

▪ **Accostage des pétroliers et butaniers** : Les navires pétroliers et Butaniers doivent accostés Cap à la sortie.

▪ **Interdiction de fumer** : la consigne générale d'interdiction de fumer à l'intérieur du port est appliquée d'une manière particulièrement rigoureuse tant à bord du pétrolier ou du butanier que sur le quai.

▪ **Zone de protection autour du navire** : aucun engin flottant ne peut s'approcher à moins de 50 mètres du navire, à l'exception des embarcations des autorités du port (Gendarmerie, Capitainerie ou protection civile),

▪ **Conduite des opérations de déchargement, précautions à prendre à bord** : les opérations de pompage ne peuvent être entreprises qu'avec l'autorisation du commandant du port ou de l'officier de port de service et après mise en place de toutes les mesures de sécurité réglementaires.

Pendant toute la durée de sa présence au poste de déchargement, les panneaux et citernes du navire doivent rester hermétiquement fermés à l'exception des trous d'opération protégés par des doubles toiles métalliques de sécurité.

Les eaux provenant des lavages du navire ne doivent pas être rejetées à la mer.

Les lampes employées à bord du navire pour l'éclairage, à flamme ou électriques, doivent être du type approprié afin d'éviter les incendies.

Toutes les précautions doivent être prises pour éviter les chocs sur les lampes en service.

Il ne doit se trouver à bord du navire aucun récipient contenant de l'essence ou tout autre produit inflammable en dehors des citernes et réservoirs fixes ou des magasins fermés spécialement prévus pour le stockage de ces produits.

Tous manquements à ces prescriptions sont signalés par l'officier de port ou par le gardien en service à l'officier de quart sur le navire qui doit les faire cesser immédiatement, faute de quoi il est dressé un procès-verbal, sans préjudice des mesures qui peuvent être prises d'office à la diligence de l'officier de port, le capitaine ou l'officier de quart du navire entendu.

- **Mesures diverses.**

Article 2

Deux remorques en fil d'acier, bossées à l'avant et à l'arrière sont affalées le long du bord pour pouvoir être prises par les remorqueurs sans aucun secours de l'équipage du navire.

Des bosses cassantes sont judicieusement disposées de façon que, brisées sous l'effet de traction du remorqueur, celui-ci puisse développer une longueur d'environ 100 mètres de remorque.

Article 3

Les amarres à terre du pétrolier ou du butanier doivent être faciles à larguer.

- **Mesures d'urgence**

Article 4**Précautions à prendre à bord des pétroliers et des butaniers :**

L'exploitant doit s'assurer que les collecteurs servant au déchargement sont inertés et ne présentent aucun risque après les opérations commerciales.

Article 5

Sauf dispositions particulières, tous les frais engagés pour assurer la sécurité du navire ou du port et tous ceux afférents aux risques encourus par les tiers du fait des opérations de déchargement sont à la charge du navire.

Article 6

Les visites ou réparations de citernes et cales de pétroliers ou butaniers ainsi que des parties attenantes de la coque, ne peuvent être effectuées que si tous les locaux sont complètement exempts de gaz.

L'autorisation n'est donnée qu'après visite d'un spécialiste à la charge du navire et agréé par l'autorité du port de toutes les parties du navire en vue de la délivrance d'un certificat portant qu'il ne renferme plus de gaz dangereux.

RECTO

ANNEXE 14 :**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>Nationalty</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**

<i>Zone de la navigation/ sea area navigation : (1)</i>				
<i>1er et dernier port de provenance</i> <i>First and last calling ports</i>				
<i>Ports intermediaires</i> <i>Intermediary ports</i>	(2)	(3)	(4)	(5)

A- GENRE DE NAVIGATION / KIND OF NAVIGATION

<i>Long Cours</i> (overseas) <input type="checkbox"/>	<i>Cabotage international</i> (international coasting) <input type="checkbox"/>	<i>Cabotage national</i> (national coasting) <input type="checkbox"/>	<i>Ligne régulière</i> regular line <input type="checkbox"/>	<i>Tramping</i> (tramping) <input type="checkbox"/>
--	--	--	---	--

B- 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)
.....	

VERSO

C- Informations sur les marchandises dangereuses à bord (dangerous cargo on board)

	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							

D- CERTIFICAT DE SECURITE (Safety certificates)

<i>Certificat de sécurité (SAFETY CERTIFICATES)</i>	<i>Date délivrance Dates of delivery</i>	<i>Dates expirations Dates of the end of validity</i>
<i>1- Certificat de franc bord (international load line certificate)</i>		
<i>2- Certificat de materiel d'armement (Ship's safety équipement certifiates)</i>		
<i>3- Certificat de sécurité de construction (Ship's safety construction certificate)</i>		
<i>4-Certificat international de prévention contre la pollution (IOPP)</i>		
<i>5- Certificat de sécurité radio(Ship's safety radio certificate)</i>		
<i>6- Certificat ISPS (ISPS certificate)</i>		

E- ETAT REEL DU NAVIRE ET DE LA CARGAISON
(Real Situation of the ship and good on board)

[illegible]

Date.....Le capitaine (MASTER).....Le consignataire (Agent).....

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 du capitaine et cachet du bâtiment
Master's Signature and Ship's stamp

Signature et cachet du consignataire
Agent's signature and stamp

ANNEXE 15 :**Avis d'entrée au port des bâtiments de pêche**

ARMATEUR /PROPRIETAIRE(S) :

Adresse Complète.....

Téléphone bureau.....Téléphone portable.....Fax

Informations sur le Bâtiment				
Nom du bâtiment		Type	Longueur	Ville d'immatriculation N° d'immatriculation
.....	
Jauge brut	Jauge net	Pavillon		Provenance Destination
.....
Informations sur l'escale (nature de l'escale)				
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.....			
Informations sur l'équipage				
Nom du capitaine			
Nombre de marins marocains à bord			
Nombre de marins étrangers à bord			
Cas d'avarie concernant le bâtiment				
Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Description de l'avarie :			

Accusé de réception	
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.