

# REGLEMENT D'EXPLOITATION DU PORT DE MOHAMMEDIA



***VERSION FINALE : 09 JUILLET 2012***

# REGLEMENT D'EXPLOITATION ET DE SECURITE DU PORT DE MOHAMMEDIA

## SOMMAIRE

	Page
<b>TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES</b> .....	3
Chapitre 1 : Définitions et objet du règlement.....	3
Chapitre 2 : Champ d'application.....	6
Chapitre 3 : Informations générales sur le port .....	7
<b>TITRE II : EXPLOITATION PORTUAIRE</b> .....	7
Chapitre 1 : Règles de Priorité d'accès des bâtiments au port.....	7
Chapitre 2 : Accès et mouvements des bâtiments au port.....	8
Chapitre 3 : Programmation des escales.....	11
Chapitre 4: Préparation des escales; .....	13
Chapitre 5 : Conférence portuaire; ... ..	13
Chapitre 6 : Admission des bâtiments au port;.....	15
Chapitre 7 : Pilotage des bâtiments; .....	16
Chapitre 8 : Remorquage des bâtiments; .....	17
Chapitre 9 : Lamanage des bâtiments;.....	17
Chapitre 10 : Terminaison d'escale.....	18
Chapitre 11 : Dispositions relatives aux bâtiments désarmés abandonnés saisis ou épaves; ... ..	19
Chapitre 12 : Utilisation des infrastructures et installations pétrolières du port; .....	20
Chapitre 13 : Exploitation des équipements et installations spécifiques.....	21
Chapitre 14 : Dispositions particulière concernant le transit des conteneurs.....	22
Chapitre 15 : Normes de manutention des marchandises.....	23
Chapitre 16 : Transbordement de marchandises.....	24
Chapitre 17 : Dispositions spécifiques concernant les marchandises abandonnées au port.....	24
<b>TITRE III : SECURITE, SURETE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT</b> .....	25
<b>Sous titre 1 : Sécurité portuaire</b> .....	25
Chapitre 1: Mesures de sécurité durant l'escale du bâtiment .....	25
Chapitre 2 : Bâtiments sous gaz inerte.....	27
Chapitre 3 : Consignes spéciales pendant les opérations de manutention.....	28
Chapitre 4 : Prévention et lutte contre les sinistres ;.....	29
Chapitre 5 : Mesures spécifique aux matières Radio-actives.....	31
Chapitre 6: Dépôt sur les quais et terre-pleins.....	36
Chapitre 7: Exécution des travaux .....	36
<b>Sous titre 2 : Sûreté portuaire</b> .....	36
Chapitre 1 : Gestion de sûreté ; .....	36
Chapitre 2 : Dispositions de contrôle de sécurité et de sûreté concernant les conteneurs et des Remorques TIR.....	43
<b>Sous titre 3 : Protection de l'environnement</b> .....	43
Chapitre 1: Réception, collecte, transport, stockage des déchets et évacuation du port.....	43
<b>TITRE VI : DISPOSITIONS FINALES</b> .....	46
Chapitre 1: Constatation et répression des infractions;.....	46
Chapitre 2 : Dispositions finales.....	47
<b>ANNEXES</b> .....	48

## **TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES**

### **CHAPITRE I**

#### **Définitions et objet du règlement**

#### **ARTICLE 1 :**

Pour les besoins du présent règlement, les termes cités ci-après, ont la signification suivante :

- **Autorités maritimes** : Les autorités gouvernementales chargées de la marine marchande et des pêches maritimes ;
- **Autorité portuaire** : 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 à bord ;
- **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 ;

- **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.
- **Demande de mise à quai et/ou de travail** : c'est le document par lequel l'armateur ou son représentant formule la demande auprès de l'exploitant pour le traitement de son navire.
- **Dégazage**: Au titre du présent règlement, le dégazage est l'opération attestée par un certificat délivré par un expert agréé par l'autorité compétente qui consiste à introduire de l'air neuf dans une capacité dans le but d'évacuer les gaz inflammables, toxiques ou le gaz inerte ;
- **Embarcation** : toutes les petites unités de pêche, de commerce ou de plaisance, d'une longueur inférieure ou égale à 15mètres ;
- **Engins de servitude** : tout engin flottant au service du port, tels que remorqueur, pilotine, engin de dragage. Il peut s'agir soit de navire ou de 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 relâche** : tout bâtiment escalant 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 ;
- **Eaux de ballast** : eaux chargées dans les citernes d'un navire et servant à modifier sa stabilité ou son assiette.
- **Guide ISGOTT** : International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (Guide international pour la sécurité des tankers et des terminaux pétroliers)
- **Guide SIGTTO** : Society of International Gas Tankers and Terminals operators;
- **Inertage** : Au titre du présent règlement, on entend par inertage l'opération attestée par un certificat délivré par un expert agréé par l'autorité compétente, qui consiste à introduire un gaz inerte dans une capacité ayant contenu des liquides inflammables afin d'obtenir une capacité inertée ;
- **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 Mohammedia. 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 connaissance 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 ;
- **OCIMF: Oil Companies International Maritime Forum**
- **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**
- **PPI** : Plan Particulier d'Intervention ;
- **PUN** : Plan d'Urgence National ;
- **Pré-engainement** : Situation d'un bâtiment astreint au chenalage qui se prépare à pénétrer dans un chenal.
- **Remorquage** : Halage ou poussage des bâtiments à l'aide d'unités maritimes conçues à cet effet.
- **Slops** : Déchets pétroliers stockés dans des citernes spéciales des tankers ;
- **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.

- **Zone de sécurité :** au titre du présent règlement on entend par zone de sécurité, la zone de protection d'un ensemble de navires, bateaux, véhicules, parcs et dépôts contenant des marchandises dangereuses, générée par l'application de la notion de distance de protection à chacun des éléments de cet ensemble présentant l'inflammabilité ou l'explosivité comme danger principal ou subsidiaire.

## ARTICLE 2 :

Le présent règlement d'exploitation du port de Mohammedia 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;
- les règles de transfert des marchandises par pipes;
- les normes de manutention des marchandises ;
- les conditions de réception des eaux de ballast et des slops des bâtiments
- 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, camions citernes 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:

- Tous les bâtiments desservant le port de Mohammedia ;
- 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 Mohammedia est situé par 33° 43' de latitude Nord et 007°24' de longitude Ouest, il comprend un terminal pétrolier situé en eau profonde abrité par une digue de protection, les quais du port intérieur abrités par deux digues NORD et SUDEST et une station de déballastage reliée aux différents postes du port.

Les caractéristiques météorologiques et hydrologiques du Port de Mohammedia sont les suivantes :

##### a. La marée :

La marée à Mohammedia est semi- diurne régulière c'est-à-dire présentant deux pleines mers et deux basses mers journalières de hauteurs respectives sensiblement égales et séparées en moyenne de 12h 25mn. L'amplitude de la marée varie de 3,50m en vives eaux (3,90 m à pleine mer et 0,40 m à basse mer) à 1,30m en mortes eaux (2,80m à pleine mer et 1,50 à basse mer).

##### b. Les vents:

Les vents modérés de 6 à 10 m/s proviennent des secteurs Ouest- Nord –Ouest et Nord-Est. Les vents forts, d'une vitesse supérieure à 11 m/s proviennent des secteurs Ouest et Sud-Ouest. La vitesse max. enregistrée est de 14 m/s.

##### c. La houle:

La houle se forme avec les vents de secteur Ouest à Nord-Ouest.

Elle est plus forte avec les vents d'Ouest et Nord-Ouest. L'amplitude peut dépasser exceptionnellement 10 m et la période peut varier de 7 à plus de 20 secondes.

##### d. Les courants:

Les courants intéressant la côte de Mohammedia sont les courants généraux et de marée qui existent le long des côtes atlantiques du Maroc. Ces courants portent au sud et atteignent en moyenne 0,5 nœud.

## 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 26 ci-dessous en matière d'annonce d'arrivée du bâtiment, la priorité est accordée selon la règle du « premier arrivé prêt à travailler, premier servi » par exploitant.

La capitainerie peut déroger à cette règle pour des raisons d'exploitation et de sécurité et en cas de pénurie déclarée par les autorités compétentes.

Au Terminal pétrolier, en cas d'encombrement les bâtiments transportant du pétrole brut sont prioritaires.

Cette priorité n'est accordée qu'au bâtiment de brut qui arrive le premier.

La capitainerie peut aussi imposer le changement de poste pour les mêmes raisons. Les frais occasionnés par ces changements sont à la charge du bâtiment.

#### ARTICLE 6 :

Les opérations de chargement et de déchargement des produits pétroliers à bord des bâtiments ont la priorité sur les transports terrestres par pipe des hydrocarbures et les opérations de déballastage. Ces dernières ne sont autorisées que si le quai est disponible.

En cas d'encombrement, les opérations de chargement et de déchargement des produits par pipe ont la priorité sur les opérations de chargement et de déchargement des produits par camions et des vrac solides.

#### ARTICLE 7 :

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 marée ou de mouvements d'autres bâtiments à quai.

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

Si cette mise en demeure reste sans effet, le bâtiment est évacué par l'autorité portuaire aux frais du bâtiment. L'heure d'appareillage du quai est alors considérée comme sa nouvelle heure d'arrivée.

### CHAPITRE 2

#### Accès et mouvements des bâtiments au port

#### ARTICLE 8 :

L'accès au port comprend:

- Une route d'approche se situant dans un secteur compris entre 180° et 200°, d'une longueur de 4 milles environ.
- Une route d'accès se situant dans le prolongement de la route d'approche dans un secteur compris entre N180° et N200°, d'une longueur de 1 mille environ.
- L'engainement dans la route d'accès correspond à un point de " non retour" pour la manœuvre engagée qui doit être poursuivie jusqu'à la zone d'évitage.
- Une zone d'évitage située à l'abri de la digue principale, pour les bâtiments destinés au terminal pétrolier
- Deux zones d'évitages, situées en face des quais N°1 et N°2 pour les bâtiments destinés au port intérieur.
- La prise de pilote se fait par la position 33° 45,5' Nord - 007° 23',00 Ouest pour les bâtiments destinés au Terminal pétrolier.
- La prise de pilote se fait par la position 33° 43,7' Nord - 007° 22',30 Ouest pour les bâtiments destinés au port intérieur.

#### ARTICLE 9 :

Les zones de mouillage du port sont définies comme suit :

Zone de mouillage du Terminal Pétrolier : limitée par les parallèles **33°46'Nord - 33°48'Nord** et les méridiens **007°22' Ouest - 007°25'Ouest**.



Une zone de mouillage Port Intérieur : limitée par les coordonnées géographiques suivantes :

A = 33°43',10' Nord-007°23',00 Ouest

B = 33°43',30 Nord-007°23',00 Ouest

C = 33°43',50 Nord-007°21',75 Ouest

D = 33°43',60 Nord-007°22',40 Ouest

E = 33°45',00 Nord-007°21',75 Ouest

F = 33°45',00 Nord-007°20',50 Ouest

#### **ARTICLE 10 :**

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

Zone 1 délimitée par les points suivants :

A = 33° 43',50 Nord 007° 23',60 Ouest

B = 33° 43',62 Nord 007° 22',42 Ouest

C = 33° 44',60 Nord 007° 21',92 Ouest

D = 33° 44',92 Nord 007° 22',46 Ouest

E = 33° 44',76 Nord 007° 23',20 Ouest

Zone 2 délimitée par le cercle de centre O = 33° 45',10 Nord 007° 22',90 Ouest et de rayon 0,40 Mile nautique

#### **ARTICLE 11 :**

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 12 :**

Les bâtiments astreints au chenalage ne peuvent pénétrer dans le chenal d'accès défini ci dessus sans avoir reçu préalablement l'autorisation de la capitainerie du port par radio VHF, canal 11. Lesdits bâtiments doivent par ailleurs se conformer aux directives de la capitainerie pour la navigation dans le chenal d'accès.

#### **ARTICLE 13 :**

Tout bâtiment pénétrant dans la zone de pré-engainement, doit, avant d'emprunter le chenal d'accès au port, prendre contact par radio VHF, canal 11, avec les services de la capitainerie et lui communiquer son nom, sa position, son cap, ses tirants d'eau ainsi que sa vitesse et toutes autres informations requises.

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

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

#### **ARTICLE 14 :**

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 le canal 11.

#### **ARTICLE 15 :**

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

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

La vitesse ne doit pas dépasser 4 nœuds pour les tankers au terminal pétrolier et 3 nœuds au port intérieur.

#### **ARTICLE 16 :**

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

#### **ARTICLE 17 :**

Les dépassements entre bâtiments dans le chenal d'accès sont interdits.

#### **ARTICLE 18 :**

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

#### **ARTICLE 19 :**

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

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

#### **ARTICLE 20 :**

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

#### **ARTICLE 21 :**

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.

La capitainerie du port (VTS) communique ces renseignements aux navigateurs qui en font la demande par VHF, sur canal 11.

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

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

#### **ARTICLE 22 :**

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 (VTS).

L'ordre de mouvement des bâtiments prioritaires est régulé par la capitainerie du port.

#### **ARTICLE 23 :**

Tout bâtiment autorisé à appareiller doit s'assurer auprès de la capitainerie qu'il peut effectuer le mouvement sans gêner la manœuvre des autres bâtiments en mouvement dans les bassins du port.

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

#### ARTICLE 24 :

Tout capitaine de bâtiments qui, en cas de force majeure, aura mouillé dans le port, la passe 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 25 :

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 26 :

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).

A cet effet un avis de trafic est communiqué à la capitainerie via la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet) et 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.
- ✓ Sa destination.
- ✓ Le Terminal de chargement et / ou de déchargement. (l'exploitant choisi)
- ✓ Le nombre total de personnes à bord.
- ✓ Les avaries éventuelles du bâtiment, de ses appareils ou de la cargaison.
- ✓ Les informations sur les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison.
- ✓ La quantité des déchets liquides à bord (résidus d'hydrocarbures ou eaux de lavage polluées)
- ✓ Le pavillon et le signal distinctif (call sign).

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

#### ARTICLE 27 :

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

- ✓ La DAP ;
- ✓ Une copie du manifeste marchandise ;
- ✓ La déclaration des produits dangereux chargés à bord du bâtiment ;

- ✓ Le plan de chargement du bâtiment ;
- ✓ Une copie du certificat d'assurance ou garantie financière relative à la responsabilité civile contre les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. L'accostage des bâtiments au port est subordonné à la production de ce certificat ;
- ✓ Une check-list et une déclaration de sûreté selon modèles.

#### **ARTICLE 28 :**

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

- ✓ La DAP ;
- ✓ Une copie du manifeste marchandise ;
- ✓ La déclaration des produits dangereux chargés à bord du bâtiment ;
- ✓ Le plan de chargement du bâtiment.

#### **ARTICLE 29 :**

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

#### **ARTICLE 30 :**

Tout changement de la date et de l'heure estimées d'arrivée (ETA) annoncées doit être immédiatement communiqué aux services de la capitainerie chargés de la programmation pour la mise à jour du programme prévisionnel, et ce au plus tard à la tenue de la conférence journalière. Ce changement doit être communiqué également à l'exploitant concerné.

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

#### **ARTICLE 31 :**

Tous les bâtiments doivent remettre à la capitainerie avant leur arrivée sur rade et avant leur appareillage un plan de chargement indiquant avec détails l'emplacement et les quantités des matières transportées.

#### **ARTICLE 32 :**

Tous les bâtiments doivent signaler à la capitainerie du port, avant l'arrivée en rade et avant l'appareillage, toute indisponibilité de leurs appareils propulsifs, appareils de mouillage, treuils d'amarrage, appareil à gouverner, pompes de cargaison, radar, et faire connaître toute avarie totale ou partielle qui réduit leurs capacités de manœuvre et de navigation

#### **ARTICLE 33 :**

24 heures avant l'arrivée du bâtiment ou au plus tard à la conférence qui précède son accostage, l'armateur ou son représentant doit déposer auprès de l'exploitant une attestation de mise à quai et de travail, signée conjointement par les réceptionnaires ou les chargeurs et le représentant du bâtiment, justifiant que toutes les mesures et formalités relatives au traitement du bâtiment sont prises pour lui permettre de travailler aussitôt accosté. (Voir modèle en annexe). Une copie de cette attestation, signée par l'exploitant, doit être déposée au bureau de la capitainerie.

L'annulation de l'attestation de mise à quai et de travail, une fois déposée, entraînera la perte du tour de priorité pour le bâtiment.

La décision d'accostage est tributaire de ce document.

## CHAPITRE 4 Préparation des escales

### ARTICLE 34 :

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 :

- ✓ 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;
- ✓ Le poste d'accostage probable.

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

### ARTICLE 35 :

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

## CHAPITRE 5 Conférence portuaire

### ARTICLE 36 :

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 26 à 30** 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 ;

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 34**, 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, 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 37 :**

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 des **articles 6 et 7** 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 38 :**

Le programme définitif des mouvements des bâtiments, établi par la capitainerie, est diffusé aux services de pilotage, de remorquage, de lamanage, de l'exploitant pour exécution et aux autorités locales et maritimes concernées pour les formalités les concernant et aux bâtiments.

### **ARTICLE 39 :**

En cas de désaccord sur le programme définitif des mouvements entre les parties prenantes à la conférence, la décision finale revient au président de la conférence qui tranche en dernier ressort.

### **ARTICLE 40 :**

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

Tout bâtiment devant effectuer un mouvement au port doit obligatoirement prendre contact avec la capitainerie du port (VTS) par le moyen de la radio VHF, canal 11, pour en demander l'autorisation préalable

### **ARTICLE 41 :**

En dehors de la conférence, aucune réclamation ni modification n'est admise sur le programme définitif des mouvements une fois ce dernier est validé, sauf les modifications décidées par l'autorité portuaire pour des raisons de sécurité.

## **CHAPITRE 6**

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

### **ARTICLE 42 :**

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

Tous les bâtiments à destination du port de Mohammedia doivent être équipés d'appareils de navigation et de moyens de communication adéquats tels que définis par la convention SOLAS.

Tous les bâtiments qui s'approchent du port de Mohammedia doivent assurer une veille radio permanente sur la fréquence de travail, VHF canal 11, en plus de la fréquence internationale radio téléphonique de détresse et de sécurité VHF canal 16. Le bâtiment est considéré arrivé au port en entrant dans la zone délimitée par le parallèle 33° 48' N et les méridiens 007° 20 et 007° 25.

### **ARTICLE 43 :**

Tous les bâtiments pétroliers et gaziers âgés de plus de 15 ans destinés au terminal pétrolier doivent subir systématiquement une visite de sécurité en rade. Leur admission est tributaire du résultat du contrôle de sécurité.

L'objet de cette visite est de vérifier l'état de navigabilité du bâtiment, les titres de sécurité et le bon fonctionnement des appareils et instruments de bord, les procédures de management de la sécurité, sûreté et de lutte contre la pollution ainsi que toutes les installations y afférentes.

Cette visite est effectuée aux frais du bâtiment par un expert agréé. Elle est reconduite tous les six mois.

Pour les bâtiments destinés au port intérieur, leur visite est laissée à l'appréciation de l'autorité portuaire.



#### **ARTICLE 44 :**

Les Pétroliers minéraliers doivent, avant leur accostage pour chargement, être contrôlés par un expert agréé par l'autorité compétente, qui délivrera un certificat de dégazage. Leur accostage dépend du résultat de cette visite. Cette visite est effectuée aux frais du bâtiment.

Les bâtiments classés dans la liste noire d'un des mémorandums internationaux ne peuvent accéder au port de Mohammedia.

#### **ARTICLE 45 :**

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

#### **ARTICLE 46 :**

Les escales usuelles au port de Mohammedia sont de nature commerciale ou de relâche.

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

#### **ARTICLE 47 :**

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 48 :**

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

Le régime de fenêtrage permet aux bâtiments 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 bâtiments prioritaires bénéficiant du régime de fenêtrage.

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

### **CHAPITRE 7** **Pilotage des Bâtiments**

#### **ARTICLE 49 :**

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.

#### **ARTICLE 50 :**

Les pilotes doivent être agréés conformément à la réglementation nationale en vigueur pour effectuer toutes les manœuvres portuaires.

#### **ARTICLE 51 :**

Les manœuvres d'entrée, de sortie et de changement de poste des bâtiments sont effectuées sous la responsabilité de leur capitaine, assisté obligatoirement de pilotes.

Les mouvements des bâtiments ne sont autorisés que si la hauteur d'eau sous la quille est au moins égale à un dixième du plus grand tirant - d'eau

Cette hauteur doit être au moins égale à quinze pour cent (15%) du plus grand tirant - d'eau pour les tankers desservant le Terminal Pétrolier.

Ces valeurs sont données à titre indicatif pour la programmation.

Les capitaines de bâtiments restent seuls juges des conditions de manœuvre de leur bâtiment.

#### **ARTICLE 52 :**

Pour la sécurité du port, les pilotes assurent la permanence effective à la station de pilotage du port, 24h/24 ,7j /7 jours ferries compris.

### **CHAPITRE 8**

#### **Remorquage des Bâtiments**

#### **ARTICLE 53 :**

Le remorquage au port est obligatoire à l'accostage et à l'appareillage pour tous les bâtiments transportant des matières dangereuses et pour les autres bâtiments de longueur égale ou supérieure à 100m.

Les conditions d'utilisation des remorqueurs sont établies par l'autorité portuaire.

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

#### **ARTICLE 54 :**

Pour la sécurité du port, les remorqueurs assurent la permanence 24h/24 et 7j /7 jours ferries compris.

### **CHAPITRE 9**

#### **Lamanage des Bâtiments**

#### **ARTICLE 55 :**

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 établies à cet effet peuvent être utilisés.

#### **ARTICLE 56 :**

A bord des bâtiments tankers et gaziers, l'amarrage doit être effectué conformément aux recommandations de l'OMI et selon les dispositions suivantes :

Les amarres en fil d'acier, si elles sont utilisées, ne devront pas être tournées sur le pont des citernes. Si ces amarres sont sur des treuils à tension constante ou à tourets, elles doivent passer par des chaumards prévus à cet effet, et mises sur frein après amarrage.

Au Terminal Pétrolier, toutes les amarres sont capelées sur des crocs largables. Les tankers doivent au moins avoir, à l'avant comme à l'arrière :

- Quatre amarres de bout;
- Deux traversiers;
- Quatre gardes montantes.

La capitainerie peut déroger à cette règle pour certains bâtiments selon leur longueur et les conditions météo existantes.

En outre, tous les bâtiments destinés au terminal pétrolier doivent avoir au moins 6 (six) amarres de rechange supplémentaires.

Les amarres utilisées doivent être en bon état et adaptées aux caractéristiques des bâtiments.

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.

L'amarrage doit être surveillé et si nécessaire repris durant le séjour du bâtiment au Port. Il reste dans tous les cas sous la responsabilité du Capitaine du bâtiment.

#### **ARTICLE 57 :**

Des remorques de sécurité en fil d'acier sont mises en place côté mer à l'avant et à l'arrière du bâtiment, l'œil de la remorque devant être maintenu en permanence à un mètre au-dessus du plan d'eau.

#### **ARTICLE 58 :**

Au port Intérieur, le bâtiment doit être relié au quai par une passerelle facilement accessible, munie d'un filet de sécurité, bien gardée et éclairée la nuit.

Au Terminal Pétrolier, l'accès à bord des bâtiments se fait au moyen d'une passerelle télescopique gérée par l'exploitant. Elle est déployée par l'exploitant à la demande ; sinon, elle est maintenue repliée.

Il est interdit de mettre ou de laisser une échelle de pilote ou une passerelle, du côté opposé au quai, sans autorisation préalable de la capitainerie.

#### **ARTICLE 59 :**

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

### **CHAPITRE 10**

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

#### **ARTICLE 60 :**

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 61 :**

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 62 :**

L'exploitant est tenu d'informer, sans délai par la plate-forme d'échange des données informatisées du port (Portnet) ou éventuellement par écrit, 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 63 :**

Au port de Mohammedia, il est interdit d'abandonner un bâtiment sans équipage sur les quais, les bassins et les chenaux d'accès du port et la rade.

#### **ARTICLE 64 :**

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 65 :**

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 66 :**

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.

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 pris sur avis de la commission nautique définissant, notamment, les règles spéciales de sécurité des manœuvres des bâtiments.

## CHAPITRE 12

### Utilisation des infrastructures et installations pétrolières du port

#### ARTICLE 67 :

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 portuaires :

- En faisant circuler ou stationner des véhicules sur les couronnements des quais et sur les caniveaux 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, les pipes et installation pétrolières en particulier le couronnement des quais ou le revêtement des terre-pleins, les ouvrages souterrains, les pipes et installations pétrolières, les regards pétroliers, caniveaux, ponceaux et chambres à vannes, sans avoir au préalable protégé ces ouvrages et superstructures. 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 au bassin du port et à la conservation de leurs profondeurs :

- En rejetant des hydrocarbures, 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,

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

#### ARTICLE 68 :

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

#### ARTICLE 69 :

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

#### ARTICLE 70 :

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 71 :

L'exploitant doit fournir annuellement à l'autorité portuaire un levé bathymétrique actualisé de sa zone de mise à quai.

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 72 :**

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 pris sur avis de la commission nautique du port définissant, notamment, les règles spéciales de sécurité des manœuvres des bâtiments.

#### **ARTICLE 73 :**

Les installations recevant des bâtiments tankers et gaziers, doivent être conformes aux standards internationaux en matière de sécurité et de sûreté et protection de l'environnement. Elles doivent être notamment équipées de moyens de détections des incendies et des fuites de gaz et des moyens de lutte.

Les bras et les flexibles utilisés pour la manutention doivent répondre aux standards OCIMF.

#### **ARTICLE 74 :**

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 lendemain, 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 75 :**

Tout exploitant est tenu d'utiliser l'outil portuaire dans des conditions optimales d'exploitation, en respectant les normes de sûreté, sécurité, salubrité et de protection de l'environnement 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 pour éviter toute perte de temps. Faute de quoi, l'autorité portuaire intervient pour assurer la continuité du service public

#### **ARTICLE 76 :**

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

#### **ARTICLE 77 :**

Le bâtiment dont la cadence de travail est jugée insuffisante comparativement aux normes en usage au port de Mohammedia, perd sa priorité et son tour de rôle ; il doit appareiller pour libérer le poste à quai, son tour de rôle est alors considéré à partir de la date et de l'heure de son appareillage du quai.

#### **ARTICLE 78 :**

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 79 :**

L'exploitation des ports de pêche et de plaisance (**annexe 5**), de la cale de halage (**annexe 6**) et toutes autres installations spécifiques est régie par des règlements particuliers annexés au présent règlement.

## CHAPITRE 14

### Dispositions particulières concernant le transit des conteneurs

#### ARTICLE 80 :

Pour toute escale commerciale au port de Mohammedia, 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 81 :

Les marchandises à l'import, objet des manifestes, qui ne respectent pas les dispositions de l'article 80 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 82 :

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 83 :

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 84 :

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 15**  
**Normes de manutention des marchandises**

**ARTICLE 85 :**

Avant de commencer le déchargement ou le chargement des produits, les réceptionnaires ou les chargeurs sont tenus d'être prêts pour donner ou recevoir la cargaison immédiatement après avoir :

- Procédé aux opérations de reconnaissance des citernes
- Confirmé le détail de la cargaison et communiqué le programme de déchargement ou de chargement à l'exploitant et à l'autorité portuaire.

**ARTICLE 86 :**

Avant la mise en route des opérations, chaque intervenant doit vérifier le bon état des installations dont il a la responsabilité et s'assurer de la mise en œuvre des mesures de sécurité qui le concerne au regard de la réglementation en vigueur.

L'exploitant et le capitaine du bâtiment doivent vérifier en commun, en particulier, l'étanchéité des raccords, la mise en place des dispositifs de sécurité, le bon fonctionnement des moyens de télécommunications (téléphone, radio VHF) et des alarmes.

**ARTICLE 87 :**

Pendant les opérations commerciales, une liaison radio V.H.F ou téléphonique permanente devra être assurée entre le bâtiment et les services de l'exploitant d'une part, et entre ce dernier et les chargeurs/réceptionnaires d'autre part, et ce, pendant toute la durée de l'escale.

**ARTICLE 88 :**

Les déchargements sont effectués par les pompes du bâtiment, les capitaines des bâtiments citernes sont tenus d'utiliser leurs moyens de pompage pour assurer au moins 75% du débit permis par les installations portuaires.

Les chargements sont effectués par les pompes des expéditeurs. De même, ces derniers doivent assurer au moins 75% du débit permis par les installations portuaires.

Dans tous les cas, les paramètres de chargement ou de déchargement, à savoir la pression, la température et le débit, sont notifiés par écrit aux capitaines des bâtiments ou à l'expéditeur par les services de l'exploitant avant le début des opérations commerciales

L'exploitant portuaire, le réceptionnaire et le chargeur doivent disposer d'installations et d'équipements permettant d'assurer le transit des marchandises dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté, d'hygiène, de salubrité, de qualité, de protection de l'environnement et de délai.

L'autorité portuaire doit être informée de l'utilisation par l'exploitant de moyens de manutentions autres que ceux appartenant à celui-ci ou au bâtiment.

**ARTICLE 89 :**

Le chargement ou le déchargement des produits dangereux en vrac de classe 2 et 3 du code IMDG à bord des bâtiments par camions citernes est strictement interdit.

Le chargement ou le déchargement des bâtiments par camions citernes de produits autres que ceux cités précédemment est soumis à l'autorisation préalable de l'autorité portuaire. Les produits déchargés doivent faire l'objet de sortie directe.

**ARTICLE 90 :**

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 91 :**

L'exploitant est tenu d'informer, sans délai et par écrit, conformément au modèle établi à cet effet par la capitainerie, l'autorité portuaire de tout écart constaté entre les déclarations par l'armateur des produits dangereux et les informations dont l'exploitant dispose concernant les mêmes marchandises.

### **CHAPITRE 16**

#### **Transbordement des marchandises**

#### **ARTICLE 92 :**

Le transbordement des marchandises entre deux bâtiments en rade est effectué selon des procédures définies par les dits bâtiments et approuvées par l'autorité portuaire.

Le transbordement ne peut se faire que par beau temps, l'accostage n'ayant lieu que de jour.

L'opération de transbordement sera conduite sous la responsabilité des capitaines des bâtiments et sera arrêté en cas d'orage ou de vent inférieur à 4 nœuds pour les opérations dégageant des gaz.

### **CHAPITRE 17**

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

#### **ARTICLE 93 :**

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 de terre ;
  - d.2 de débarquement pour les conteneurs vides entrés au port par mer ;
  - d.3 de dépotage pour les conteneurs pleins entrés au port par voie de terre ou par voie de mer, et qui ont été dépotés au port
- e. Tout autre objet non autorisé à stationner ou à être déposé au port par l'autorité portuaire.

#### **ARTICLE 94 :**

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

- Le dégagement dans une zone appropriée
- La vente;
- La destruction;
- Ou autres mesures appropriées.



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

#### **SOUS TITRE 1** **SECURITE PORTUAIRE**

##### **CHAPITRE 1 :** **Mesures de sécurité durant l'escale du bâtiment**

#### **ARTICLE 95 :**

L'exploitant doit être équipé de dispositifs de lutte contre l'incendie et la pollution conformes à la réglementation en vigueur et en tenant compte de la nature des produits manipulés au niveau de chaque quai.

#### **ARTICLE 96 :**

La reconnaissance des citernes ne peut avoir lieu qu'une fois l'amarrage terminé.

#### **ARTICLE 97 :**

Les dalots des bâtiments doivent être bouchés par des tapes étanches ou cimentées.

#### **ARTICLE 98 :**

Les vannes de prise d'eau ou de refoulement à la mer des chambres des pompes doivent être fermées et étanches.

#### **ARTICLE 99 :**

Durant son escale au port, le bâtiment doit avoir ses dispositifs de lutte contre l'incendie et la pollution disponibles, et prêts à être mis en œuvre à tout moment.

En outre, l'exploitant de l'installation portuaire doit avoir ses dispositifs de lutte contre l'incendie et la pollution prêts à fonctionner à tout moment.

#### **ARTICLE 100 :**

Les claires-voies de la chambre des pompes et de la machine, ainsi que les sabords, portes étanches ou hublots donnant sur le pont des citernes doivent être maintenus fermés pendant le séjour du bâtiment à quai.

La ventilation doit être installée de façon à éviter toute entrée de gaz dans les emménagements et la machine. Dans le cas contraire, elle doit être stoppée pendant le séjour du bâtiment au port.

#### **ARTICLE 101 :**

En cas d'orage, toutes les opérations doivent être suspendues. Les vannes de dégagement de gaz, les panneaux des citernes et leurs opercules doivent être fermés. Le bâtiment débranché, les passerelles enlevées et la mise à la terre débranchée.

#### **ARTICLE 102 :**

Les opérations de déchargement, ayant pour conséquence de provoquer l'émission de gaz d'hydrocarbures à l'air libre, seront interdites en cas de vent calme de vitesse inférieure à 4 nœuds.

#### **ARTICLE 103 :**

Le gardiennage est obligatoire pour tous les bâtiments faisant escale au port de Mohammedia.

Les sociétés de gardiennage des bâtiments à quai doivent disposer d'une autorisation d'exercer délivrée par l'autorité portuaire.

A bord des bâtiments de commerce, le nombre de gardiens dépend de la nature de la cargaison transportée et du niveau de sûreté déclaré par le bâtiment ou le port.

Les gardiens doivent être à même d'apporter leur concours à la sûreté et à la sécurité des opérations commerciales pendant la durée du séjour du bâtiment au port.

Le contrôle d'accès au bâtiment reste sous la responsabilité de son capitaine ou son officier de sûreté (SSO) et doit être conduit selon le plan de sûreté du bâtiment conformément aux dispositions du code ISPS.

#### **ARTICLE 104 :**

Tous travaux d'entretien ou de réparation à bord des bâtiments à quai ou en rade devront faire l'objet d'une autorisation préalable de la capitainerie.

Cette autorisation ne concernera que les travaux ne compromettant pas la sécurité des bâtiments et installations du port ou l'immobilisation du quai.

#### **ARTICLE 105 :**

L'embarquement des vivres et du matériel nécessaire à un bâtiment doit se faire conformément aux procédures du plan de sûreté du port.

Seuls les véhicules à moteur diesel antidéflagrant, dont l'échappement est muni d'un pare flamme agréé, sont admis dans les zones d'accès restreint et les zones de sécurité du Port. En tout cas, ils ne doivent pas s'approcher à moins de six mètres du couronnement du quai.

#### **ARTICLE 106 :**

- Les opérations de dégazage, rinçage et lavage des citernes des bâtiments sont soumises à l'autorisation de la capitainerie.
- Ces opérations, pour des citernes ayant contenu des matières dangereuses de classes 2 et 3 sont interdites dans le port intérieur.
- Le lavage des citernes des bâtiments est strictement interdit au terminal pétrolier. Le dégazage peut, exceptionnellement, être autorisé par la Capitainerie au terminal pétrolier. Cette opération est suspendue si la vitesse du vent est inférieure à 4 nœuds, ou si un bâtiment voisin accoste ou manœuvre à moins de 50 mètres.
- En cas de besoin, les opérations précitées seront supervisées par un expert agréé aux frais de l'armateur.
- Le lavage et les opérations de ventilation et dégazage des citernes ayant contenu des hydrocarbures peuvent être effectués sur la rade du port conformément aux dispositions de MARPOL.
- Les effluents collectés dans les slops peuvent être déchargés dans la station de déballastage du port.
- Pour les bâtiments caboteurs ne possédant pas de citernes à slops, ces opérations peuvent être exécutées au port sur autorisation de la Capitainerie, sans toutefois gêner l'exploitation.
- Les opérations de ventilation, dégazage, inertage des citernes doivent être exécutées selon les procédures définies par la convention SOLAS 1974, en particulier les règles 55 et 59 de l'amendement de 1978, le manuel d'exploitation du bâtiment et les prescriptions de la capitainerie aux emplacements désignés.

#### **ARTICLE 107 :**

Les opérations suivantes sont strictement interdites pendant le séjour du bâtiment dans le Port :

1. Toute utilisation de feux à flamme nue en dehors des compartiments fermés de la machine et de la cuisine.
2. Fumer sur le pont, les coursives et hors des locaux désignés à cet effet.
3. Toute opération ou visite mettant hors service les dispositifs de protection et de lutte contre l'incendie.
4. Toute réparation immobilisant la machine ou le guindeau et/ou exigeant l'emploi de feux à flamme nue sans autorisation de la capitainerie.

5. Toute ouverture des citernes pleines ou vides réservées à la cargaison ou aux soutes à l'exception de bouchons servant aux prises de vide ou d'admission d'air dans les citernes.
6. Tous les trous de sonde doivent être fermés en cas d'arrêt des opérations commerciales.
7. Tous travaux d'entretien sur les ponts et sur la coque.
8. Tout ramonage de chaudières, conduites de fumée, pots d'échappement des moteurs avec évacuation des suies à l'air libre.
9. Tout nettoyage et lessivage à la vapeur des citernes et des soutes. Cette opération pourra se dérouler sur rade après accord de la capitainerie dans les limites restrictives des prescriptions concernant les orages et le temps calme.
10. Toute visite dans les citernes, compartiments, soutes ayant contenu des vapeurs inflammables ou toxiques, de membres de l'équipage et/ou d'ouvriers d'une entreprise terrestre pour contrôle ou réparation, avant la délivrance d'un certificat de dégazage par un expert agréé et la remise dudit certificat à la capitainerie.
11. Tout accostage, stationnement bord à bord et appareillage bord à bord par barges ou embarcations pendant le chargement ou le ballastage. De même, aucun soutage par barge ne pourra être effectué pendant l'opération considérée.  
L'opération peut être autorisée après demande à la capitainerie, uniquement pendant les opérations de déchargement ou de déballastage.
12. Tout chargement ou ballastage par dessus les panneaux.
13. L'ouverture de toute issue, porte hublot, donnant sur le pont des citernes pendant les opérations commerciales.
14. Toute manipulation d'objets métalliques ou de colis, directement sur le pont des citernes pendant les opérations de chargement ou de ballastage.
15. Tout essai de machine au point fixe pendant les opérations commerciales.
16. Tout séjour du bâtiment à quai en dehors de ses opérations commerciales, sans autorisation spéciale de la capitainerie.
17. Tout lavage à l'eau de citerne ayant contenu du naphtha, essence et tout autre produit volatil à température ambiante.

#### **ARTICLE 108 :**

Les opérations de soutage des bâtiments au port Intérieur ne sont permises que sur autorisation délivrée par la Capitainerie. Cette autorisation décrira les conditions et mesures de sécurité à observer durant l'opération. La demande d'autorisation doit être déposée, par l'agent du bâtiment, aux services de la Capitainerie avant l'accostage du bâtiment. Les opérations de soutage sont conduites sous la responsabilité du capitaine du bâtiment l'ayant demandée.

Le soutage par camions citernes des Tankers au Terminal Pétrolier est strictement interdit.

#### **ARTICLE 109 :**

L'usage des sifflets et des sirènes des bâtiments, dans le port, en dehors des cas d'urgence, est subordonné à l'autorisation de la capitainerie.

### **CHAPITRE 2** **Bâtiments sous gaz inerte**

#### **ARTICLE 110 :**

L'opération de lavage au pétrole brut au port se fera conformément aux dispositions de la convention MARPOL 73/78, et doit faire l'objet d'une demande préalable adressée à la capitainerie avant l'arrivée du bâtiment. Le lavage au pétrole brut n'est autorisé que sur les bâtiments dont les citernes sont correctement inertées.

Les citernes ne seront considérées comme inertées que si elles sont en surpression et que la teneur en oxygène du gaz qu'elles contiennent est inférieure à 7%. Les officiers de port ont un accès permanent aux appareils de contrôle du bord et peuvent demander l'aide d'un expert agréé et du personnel du bâtiment afin d'effectuer les prélèvements qu'ils jugeront nécessaires.

Ils peuvent également contrôler l'analyseur de gaz inerte de la machine. En cas d'arrêt de la production du gaz inerte, l'opération sera stoppée. Il ne pourra reprendre que lorsque les conditions d'inertage seront rétablies

### **CHAPITRE 3**

#### **Consignes spéciales pendant les opérations de manutention**

##### **ARTICLE 111 :**

Le personnel du bord doit être constamment à proximité du manifold et des commandes des pompes de façon à stopper les opérations de manutention en cas d'accident, à la demande du réceptionnaire, de l'exploitant, ou enfin, en cas d'orage. Un officier de bord responsable doit pouvoir être contacté à tout instant au local cargaison.

De même, l'exploitant doit mettre à quai un responsable qualifié qui suivra constamment les opérations et ne s'éloignera en aucun cas de son poste et devra être constamment en mesure de prendre les premières dispositions qui s'imposent.

Une veille permanente sur canal 17 VHF doit être maintenue depuis l'accostage jusqu'à l'appareillage du bâtiment.

##### **ARTICLE 112 :**

Les bâtiments devant charger ou décharger la Virgin naphta ou les essences ou tout produit similaire ne pourront opérer que si les conditions suivantes sont remplies :

- Les fonds de la chambre des pompes sont propres et secs ;
- Aucune fuite n'est décelée à un endroit quelconque ;
- La ventilation de la chambre des pompes est en ordre de marche.

Si l'une de ces conditions n'est pas remplie, le bâtiment pourra être remis sur rade aux risques, frais et périls de l'armateur.

##### **ARTICLE 113 :**

La manœuvre des vannes à bord pendant le chargement, déchargement ou soutage, se fait sous la responsabilité entière du capitaine du bâtiment qui doit faire surveiller en permanence et attentivement par un personnel compétent les mouvements de liquide dans les citernes afin de prévenir les débordements de produits et autres accidents.

##### **ARTICLE 114 :**

Avant le début du ballastage, le capitaine du bâtiment doit s'assurer que le circuit utilisé est correct. Il doit également manœuvrer les vannes d'aspiration à la mer de façon à éviter toute fuite de produit.

##### **ARTICLE 115 :**

Les opérations de chargement, déchargement et/ou ballastage doivent être conduites de façon à éviter des contraintes dangereuses pour les coques. Les tankers doivent être équipés d'un moyen de calcul des étapes intermédiaires, efforts tranchants et moment fléchissant. La capitainerie pourra à tout instant faire appel à un expert agréé pour effectuer un contrôle de ces éléments aux frais du bâtiment.

##### **ARTICLE 116 :**

En cas d'avis de coup de vent ou de menace de danger, le bâtiment doit être prêt à interrompre le chargement ou le déchargement, renforcer l'amarrage, être convenablement ballasté et machine parée à manœuvrer.

#### **ARTICLE 117 :**

En cas de grève à bord du bâtiment ou du personnel à terre, le bâtiment pourra être débranché sur ordre de la capitainerie et les mesures de sécurité requises doivent être intégralement appliquées, y compris éventuellement l'enlèvement des passerelles.

### **CHAPITRE 4**

#### **Prévention et lutte contre les sinistres**

#### **ARTICLE 118 :**

Tout capitaine, patron ou gardien de bâtiment, au cas où un sinistre quelconque se déclare à son bord ou à proximité de son bâtiment, doit prévenir immédiatement la capitainerie du port par radio VHF canaux 11 ou 16 ou tout autre moyen

#### **ARTICLE 119 :**

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,
- Les équipes des remorqueurs opérant dans le port

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 120 :**

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 121 :**

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

- les incendies et les explosions 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, (émanations toxiques)
- les pollutions accidentelles du milieu marin portuaire.
- Les autres cas d'urgence.

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

Ce PUP doit faire partie du plan particulier d'intervention (PPI) au niveau préfectoral et au plan d'urgence national (PUN).

### **ARTICLE 122 :**

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

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

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

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

### **ARTICLE 123 :**

Dès l'accostage d'un bâtiment, l'autorité portuaire remet au capitaine un plan d'alerte et d'intervention qui recense les moyens de communication, les personnes à prévenir en cas de sinistre, et les équipements de lutte contre l'incendie et la pollution disponibles au port, ainsi qu'une notice de sécurité rédigée en français et en anglais.

Cette notice, doit être immédiatement portée à la connaissance de tous les membres de l'équipage du bâtiment.

### **ARTICLE 124 :**

Si un sinistre se déclare à bord d'un bâtiment ou bateau armé, la direction de la lutte à bord incombe au capitaine de ce bâtiment ou du bateau.

Le responsable de chaque équipe de secours assiste le capitaine ou le patron par ses conseils et met en action, suivant les directives de ce dernier, les moyens en personnel et en matériel dont il dispose. Il reste toutefois juge de l'exécution des mesures qui mettraient en jeu la sécurité des moyens qu'il commande (personnel et matériel).

Les frais des moyens humain et matériel engagés dans la lutte du sinistre sont à la charge du bâtiment sinistré.

### **ARTICLE 125 :**

Le commandant du port est juge des mesures à prendre pour éviter ou limiter l'extension du sinistre, ainsi que de l'opportunité du déplacement soit du bâtiment sinistré, soit des bâtiments du voisinage, ou de l'éloignement des marchandises. Aucune mesure telle que sabordage, échouement, surcharge en eau compromettant la stabilité du bâtiment, et d'une manière générale toute action susceptible d'avoir une incidence sur l'exploitation des ouvrages portuaires, ne doit être prise sans son ordre ou son accord.

### **ARTICLE 126 :**

Les capitaines des bâtiments voisins du bâtiment sinistré prennent les mesures et précautions qu'ils estiment nécessaires ou que le commandant du port leur prescrit.



Ils ne peuvent toutefois déplacer leur bâtiment que sur l'ordre ou avec l'accord du commandant du port.

#### **ARTICLE 127 :**

La prévention et l'organisation de la lutte contre tout sinistre survenant dans les limites du port tels que définies dans ce règlement, ou risquant de s'y propager en provenance de la mer, ainsi que la coordination des équipes de secours, relèvent de l'autorité du commandant du port.

Il peut, si besoin est, établir une hiérarchie entre les responsables des équipes de secours.

#### **ARTICLE 128 :**

Le commandant du port arbitre tout litige qui peut survenir entre le capitaine du bâtiment et un responsable d'équipe de secours.

Il peut intervenir directement à bord du bâtiment sinistré pour ordonner ou interdire toute mesure intéressant la protection des installations portuaires ou des autres bâtiments à quai.

#### **ARTICLE 129 :**

Si un sinistre se déclare dans l'enceinte portuaire ailleurs que sur un bâtiment, bateau ou engin flottant, l'organisation des secours se fera conformément au plan d'urgence du port.

#### **ARTICLE 130 :**

En cas de sinistre à bord ou à proximité d'un bâtiment, le capitaine, l'équipage, le gardien du bâtiment et/ou les services de l'exploitant doivent immédiatement prendre les mesures de sauvegarde nécessaires et avertir la capitainerie qui alerte pour sa part les sapeurs-pompiers. C'est aux officiers de port qu'appartient la coordination des secours. Ils peuvent requérir l'aide de toute personne au port et des équipages de tous les bâtiments, réquisitionner tout équipement et/ou engins utiles et doivent avertir immédiatement les autorités compétentes.

#### **ARTICLE 131 :**

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 132 :**

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 seconde. Ce signal ne doit pas être utilisé dans d'autres circonstances.

#### **ARTICLE 133 :**

Les officiers de port ont libre accès à bord des bâtiments pour vérifier la mise en œuvre des prescriptions de sécurité, sûreté et de salubrité édictées par la capitainerie. Ils pourront, au besoin, placer sur le bâtiment, aux frais de celui-ci, un gardien spécial pour en surveiller l'exécution. L'action de ce dernier n'engage aucunement la responsabilité de l'autorité portuaire en cas d'accident dû à une mauvaise mise en œuvre des prescriptions précitées.

### **CHAPITRE 5:**

#### **Mesures spécifiques aux matières Radioactives.**

#### ***1- cas de l'import***

#### **ARTICLE 134 :**

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 135 :

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°3**.

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

### ARTICLE 136 :

La déclaration citée à l'**article 135** 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 137 :

L'agent maritime et/ou consignataire doit déposer la déclaration, objet de l'**article 135** 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 138 :

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 139 :

La capitainerie du port procède à la programmation du mouvement d'accostage du bâtiment au vu de la déclaration, objet de l'**article 135** ci-dessus et des autres documents réglementaires tout en respectant les distances de sécurité relatives à ce type de marchandise.

### ARTICLE 140 :

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 141 :

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 142 :

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 143 :

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

#### ARTICLE 144 :

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

#### ARTICLE 145 :

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 146 :

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°3**.

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 147 :**

La déclaration citée à l'**article 146** 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 148 :**

L'agent maritime et/ou consignataire doit déposer la déclaration, objet de l'**article 146** 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 149 :**

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 150 :**

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 146** 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 151 :**

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 146**.

### ***3- cas particuliers***

#### ***3.1-cas de matières radioactives transportées imprévisiblement***

#### **ARTICLE 152 :**

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 153 :**

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 154 :**

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

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

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

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

#### **ARTICLE 155 :**

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 156 :**

La déclaration citée à l'**article 146** 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 146**.

#### **ARTICLE 157 :**

La décision des autorités de contrôle compétentes est consignée sur la déclaration, objet de l'**article 147**, après contrôle réglementaire de la marchandise.

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

#### **ARTICLE 158 :**

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 159 :**

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 160 :**

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.

## **CHAPITRE 6**

### **Dépôt sur les quais et terre- pleins**

### **ARTICLE 161 :**

Le dépôt des marchandises sur les quais et terre-pleins du port de Mohammedia n'est autorisé qu'à titre dérogatoire par la capitainerie et doit être effectué conformément aux dispositions de la réglementation relative à la police des ports.

La capitainerie précisera, dans ce cas, les conditions de sécurité à respecter en fonction de la localisation, du produit et des moyens de lutte.

Les marchandises ne peuvent être déposées que sur les emplacements réservés à cet effet.

Toutefois, l'autorité portuaire est habilitée à refuser les marchandises dangereuses destinées à être stockées ou à transiter en zone portuaire s'il est considéré que leur présence peut mettre en danger la vie ou les biens du fait de leur nature, de leur conditionnement, de leur mode de transport ou particularité du port.

A cet effet, les responsables des dépôts de stockage à l'intérieur de l'enceinte portuaire ont l'obligation de notifier à la capitainerie toute entrée de produits dangereux, par voie terrestre, dans leur dépôt au moins 24 heures avant leur acheminement.

## **CHAPITRE 7**

### **Exécution de travaux**

### **ARTICLE 162 :**

L'exécution de tous travaux à l'intérieur du port, y compris dans les dépôts et zones concédées est soumise à une autorisation préalable délivrée par l'autorité portuaire.

### **ARTICLE 163 :**

Pour les travaux à chaud, l'autorité portuaire peut imposer la supervision des opérations par la protection civile.

## **SOUS TITRE 2 :**

### **Sûreté portuaire**

## **CHAPITRE 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, 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:**

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.

### **CHAPITRE 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°4**.

### **SOUS TITRE 3**

#### **PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT :**

### **CHAPITRE 1 :**

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

#### **ARTICLE 174 :**

Il est fait obligation à tous les bâtiments d'évacuer préalablement à leur départ tous déchets, eaux polluées, huiles usées conformément aux dispositions de la convention MARPOL 73/78. Le rejet à la mer de toute matière ou déchets susceptibles de polluer les eaux du port ou la rade est interdit.

Les ordures ménagères sont recueillies et classées dans des récipients ou des sacs prévus à cet effet et débarquées avant le départ du bâtiment conformément à l'annexe V de la convention MARPOL 73/78.

Les bâtiments ont l'obligation de fournir, à tout contrôle de la capitainerie, les documents justifiant le débarquement réglementaire des déchets et ordures.

#### **ARTICLE 175 :**

Les capitaines des bâtiments à destination du port de Mohammedia sont tenus de fournir à la capitainerie, directement ou via leur Agents maritime et/ou consignataire 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 176 :**

Les capitaines de bâtiments en escale au port de Mohammedia, 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 177 :**

A la fin de chaque opération de chargement ou de déchargement des bâtiments ou entretien des installations, l'exploitant doit effectuer le nettoyage des quais et procéder à la vidange des gattes, regards et caniveaux concernés par l'opération.

#### **ARTICLE 178 :**

Les bâtiments ont l'obligation de fournir, à tout contrôle de la capitainerie, les documents justifiant le débarquement réglementaire des déchets et ordures.

#### **ARTICLE 179 :**

Dans le port de Mohammedia 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 180 :**

Les sociétés citées à l'**article 179** 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 181 :**

Le rejet à la mer de ballasts pollués et des eaux de cale machine est formellement interdit dans toute l'étendue du Port, de ses accès et de sa rade.

Le ballast doit être refoulé dans la station de déballastage du Port.

Seules peuvent être rejetées, les eaux propres contenues dans les ballasts séparés "SBT" (segregated ballast tank) embarquées dans des zones non contaminées. En cas de doute, la capitainerie peut exiger le renouvellement des ballasts en cours de route.

#### **ARTICLE 182 :**

Le rejet dans les eaux du port et ses dépendances des pierres, des décombres, des ordures, des matières insalubres quelconques et notamment les matières solides et friables, est formellement interdit.

#### **ARTICLE 183 :**

Au début du ballastage et avant d'ouvrir les vannes de prise d'eau de mer, les collecteurs de déchargement affectés au ballastage doivent être entièrement vidangés dans une citerne vide.

Les pompes d'aspiration à la mer seront purgées, ainsi que les tuyautages, et seront mises en route lentement avant d'ouvrir les vannes de mer.

#### **ARTICLE 184 :**

Pendant toute la durée du ballastage, les dalots et ouvertures de pont doivent rester obturés. Des gattes doivent être placées aux endroits nécessitant l'usage, afin d'éviter l'écoulement des égouttures.

#### **ARTICLE 185 :**

Tout incident entraînant, ou susceptible d'entraîner, une pollution même légère, doit être immédiatement signalé à la capitainerie par tous les moyens possibles.

#### **ARTICLE 186 :**

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 187 :**

Dans l'exercice de ses activités, l'exploitant doit prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter tout déversement de produits polluant, à partir de ses installations, sur les quais et le plan d'eau.

#### **ARTICLE 188 :**

L'exploitant est tenu de combattre les pollutions accidentelles de faible ampleur, dite de niveau 1, survenant sur le plan d'eau et terres plein des terminaux et quais qu'il exploite.

A cet effet, et en cas de déversement accidentel de marchandises polluantes dans les zones précitées, l'exploitant doit gérer les opérations de lutte contre la pollution et de remise en état de l'environnement touché et déployer les moyens humains et matériels adaptés en quantité et qualité suffisantes, tels que moyens de confinement, de récupération, de stockage, de dispersion et de nettoyage.

#### **ARTICLE 189 :**

Les exploitants des quais et dépôts doivent, au cours de la manutention ou le stockage des marchandises dangereuses ou polluantes, prendre les précautions appropriées pour éviter tout risque de pollution ou de contamination des 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 ou polluantes ne doivent être utilisés pour la manutention ou dépôt d'autres matières qu'après leur nettoyage par les moyens appropriés de l'exploitant des quais ou dépôts.

#### **ARTICLE 190 :**

Les installations classées, installées dans l'enceinte portuaire, doivent être équipées de moyens pour stocker les déchets liquides résultant de leur activité, et prévenir ainsi tout incident pouvant causer une contamination ou pollution de l'environnement.

#### **ARTICLE 191 :**

Les eaux de purge polluées par les hydrocarbures, provenant des dépôts pétroliers appartenant aux sociétés pétrolières situées à l'intérieur du Port, peuvent être traitées à la station de déballastage avant leur rejet en mer.

Les effluents des produits chimiques provenant des bâtiments peuvent être réceptionnés dans une station mobile spécialisée. Le traitement se fera à l'extérieur du port et ce conformément aux dispositions de la convention MARPOL 73/78.

#### **ARTICLE 192 :**

La manipulation des produits hors pipes (enfûtage, camion etc. ...) à l'intérieur des dépôts, susceptibles de porter atteinte à l'environnement et/ou à la santé, doit être effectuée en respectant les conditions de sécurité requises.

Toute opération de ce genre doit, au préalable, être autorisée par l'autorité portuaire.

Les exploitants des dépôts et des quais doivent assurer le nettoyage des lieux de travail immédiatement après chaque opération ou à la fin de la journée. Ces lieux doivent être maintenus propres et libres de tout encombrement.

### **TITRE VI : DISPOSITIONS FINALES**

#### **CHAPITRE 1**

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

#### **ARTICLE 193 :**

Les intervenants concernés ou leurs préposés et mandataires ainsi que tout autre clients 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 194 :**

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

#### **ARTICLE 195 :**

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

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

#### **Répression des infractions.**

#### **ARTICLE 196 :**

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

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

Les litiges pouvant naître de l'application du présent règlement, s'ils ne sont pas réglés à l'amiable, seront de la compétence des tribunaux compétents

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

### **ARTICLE 197 :**

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 198 :**

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



## **ANNEXES**

### ***ANNEXE I : DOCUMENTS A FOURNIR POUR CHAQUE TYPE D'ESCALE***

- *Modèle d'avis de trafic*
- *Modèle de check - list*
- *Modèle de déclaration de sûreté avant arrivée*
- *Attestation de mise à quai et de travail.*

### ***ANNEXE II : MODEL DE DECLARATION DE MARCHANDISES DANGEREUSES OU SPECIALES***

### ***ANNEXE III : MODEL DE DECLARATION DE MARCHANDISES RADIOACTIVES***

- *Déclaration relative au transit par le port des marchandises radioactives à l'import*
- *Déclaration relative au transit par le port des marchandises radioactives à l'export*

### ***ANNEXE IV : DISPOSITIONS DE CONTROLE DE SECURITE ET DE SURETE CONCERNANT LES CONTENEURS ET LES REMORQUES TIR***

### ***ANNEXE V : PRESCRIPTIONS SPECIALES CONCERNANT LES PORTS DE PECHE ET DE PLAISANCE***

### ***ANNEXE VI : CONDITIONS D'EXPLOITATION ET MESURES DE SECURITE RELATIVES A LA CALE DE HALAGE***

**ANNEXE I**

**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 ;
- Avis de trafic ;
- Pre-arrival check-list ;
- Pre-arrival security declaration ;
- Demande d'affectation de poste ;
- Manifeste ;
- Plan de chargement ;
- Lettre d'information sur les marchandises dangereuses et/ou spéciales ;
- Déclaration des produits dangereux et inflammables ;
- Déclarations d'entrée et de sortie du port ;
- Demande de remorqueur de sécurité, confirmée par la société de remorquage,

**2- POUR UNE ESCALE DE RELACHE:**

- Avis de trafic
- Pre-arrival check-list
- Pre-arrival security declaration
- Demande d'affectation de poste précisant la cause et la durée de l'escale ;
- Déclarations d'entrée et de sortie du port ;
- Certificat de dégazage pour les bâtiments citernes.

## MODELE D'AVIS DE TRAFIC

Agence Nationale des Ports  
Direction du Port de Mohammedia  
Capitainerie du Port de Mohammedia

Mohammedia le :

### AVIS DE TRAFIC

CONSIGNATAIRE : .....

Numéro Lloyd :	<input type="text"/>	Nom Navire :	<input type="text"/>	ETA .....
Pavillon :	<input type="text"/>	Type Navire :	<input type="text"/>	
Armateur :	<input type="text"/>	Longueur	<input type="text"/>	largeur
Jauge Brute	<input type="text"/>	Hors tout	<input type="text"/>	
Tirant Eau	<input type="text"/>	Jauge Nette	<input type="text"/>	
été	<input type="text"/>	Port Lourd (DWT)	<input type="text"/>	
Armateur Disposant	<input type="text"/>	TE Arrivée		
Armateur Propriétaire	<input type="text"/>			
<input type="button" value="Valider"/>		<input type="button" value="Retour"/>		

PROVENANCE :

DESTINATION :

### IMPORT POUR MOHAMMEDIA

NATURE..... QUANTITE .....MT

### EXPORT A PARTIR DE MOHAMMEDIA

NATURE..... QUANTITE .....MT

### TRANSIT

NATURE..... QUANTITE .....MT

SIGNATURE ET CACHET DU CONSIGNATAIRE

## MODELE DE CHECK-LIST

### TANKER PRE ARRIVAL CHECK-LIST

1. VSL's NAME/RGT/RNT/LHT/BEAM/SUMMER DRAGHT/YEAR OF BUILT
2. ETA Mohammedia; max arrival draught and cargo
3. Grade of 2 previous cargoes, are tanks coasted,(y/n)
4. Whether tank is carrying segregated ballast, quantity and place or port at which was taken.
5. Ballast quantity to be pumped ashore and estimated deballasting time, ballast contained in CBT not permitted to be discharged into the harbour waters. Only ballast contained in SBT is permitted to be discharging to sea.
6. Slops to be pumped ashore if any, quantity and nature. (If any contaminants by chemical additives lube oils, etc).
7. Ships manifolds details, number and size, manifolds should comply with the latest OCIMF standards. Manifolds should be presented as class 150 ASA using ship's reducers.
8. Does the vessel have a fully operational IGS? If not, is there an IGS Exemption Certificate on board.
9. Vessel will be required to "close load" can you comply?
10. Any hull, bulkhead, valve or pipeline leaks which could affect cargo handling or cause pollution.
11. Any repairs which could delay the commencement of cargo operations? .Needless to say that in case vessel needs to perform any hot work or immobilise the M.E, you have to request permission from Mohammedia Port authority via the vessel's agents.
12. All navigation safety, anchoring and mooring equipment is to be fully operational and ready for use, if not specify.
13. Specify deck steam pressure at arrival in the winches and winches types.
14. Financial Responsibility Certificate number and expiry date.
15. Is vessel fitted with full engine power ahead and astern?
16. Type of vessel, year of build and last dry dock.
17. Is tanks gas free? Is ship ready to load?
18. Number of crew?
19. According to the mooring plan in Mohammedia Terminal, 20 ropes are required for mooring, plus a min of 6 spare ropes in good condition.
20. Is ship's crew certified according to STCW revised convention?
21. Clearly enumerate the breakdowns or incidents to be reported.
22. Owner's address.
23. Classification society name's.
24. P&CLUB name's.
25. Company document of compliance?

## MODELE DE DECLARATION DE SURETE AVANT ARRIVEE

### PRE-ENTRY I.S.P.S DECLARATION

<b>SHIP'S NAME</b>		
<b>MMSI IDENTIFICATION</b>		
<b>IMO NUMBER</b>		
<b>CALL SIGN</b>		
<b>FLAG</b>		
<b>MASTER'S NAME/NATIONALITY</b>		
<b>SHIP'S SECURITY OFFICER/NATIONALITY</b>		
<b>DATE OF ISSUE OF INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE</b>		
<b>SHIP'S SECURITY LEVEL</b>		
<b>THE LAST 10 PORTS OF CALL &amp; SECURITY LEVEL</b>	<b>NAME OF PORTS</b>	<b>SECURITY LEVEL</b>
<b>ANY PRACTICAL SECURITY RELATED INFORMATION</b>		
<b>NEXT PORT</b>		
<b>ARRIVAL DRAFT</b>		
<b>SAILING DRAFT</b>		
<b>ESTIMATED TIME OF ARRIVAL</b>		

ISSC: INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE  
SSO: SHIP'S SECURITY OFFICER

## **ATTESTATION DE MISE A QUAI ET DE TRAVAIL (1)**

**(Article 33 du règlement d'exploitation du port de Mohammedia)**

**Consignataire**

**L.H.T = .....**

**TGB = .....**

**T.E arrivée =.....**

**Nom du navire : .....**

**Armateur : .....**

**Pavillon : .....**

**Date et heure d'arrivée : .....**

**Nature et quantité des cargaisons : .....**

**Réceptionnaires : .....**

**En accord et à la demande des réceptionnaires/chargeurs, nous vous demandons de mettre le navire .....à poste à compter du .....afin de lui permettre de décharger/charger(2) sa cargaison.**

**L'agent Consignataire :**

---

**Réceptionnaires/Chargeurs(2) :**

**Conformément aux dispositions de l'article 33 du règlement d'exploitation du port de Mohammedia, nous soussignés, réceptionnaires/chargeurs du navire.....  
Attestons par la présente être parfaitement en mesure de recevoir/expédier (2) la totalité des cargaisons citées ci- dessus.....MT dès l'accostage du navire.**

**Nous nous engageons en outre à utiliser les installations du port à leur plein rendement afin de libérer le poste dans le délai fixé en commun accord avec l'exploitant.**

<b>Poste Demandé</b>	<b>Dépôt de Stockage</b>	<b>Moyens de Manutention (bras, flexibles, camions)</b>	<b>Durée de l'escale (en heures)</b>

**Visa et signatures des Chargeurs/Réceptionnaires(2)**

**visa et signature de l'exploitant**

**N.B :(1) la signature de ce document engage les parties à respecter les clauses qui y sont portées**

**(2) Rayer les mentions inutiles**

**ANNEXE II**  
**MODELE DE DECLARATION DE MARCHANDISES DANGEREUSES**  
**OU SPECIALES**



## Déclaration des Produits dangereux et/ou Inflammables/Conventionnel/ Conteneur/etc..... SPECIALE

N° BL	Emballage		Appellation Technique Exacte	Poids (KG) Brut	Classification IIMO				Consigne Capitainerie		
	Matricule	Nombre			Page COD IMDG	N° ONU	Classe IMO	Réceptionnaire	Nécessite Le F.V	Ne Nécessite Pas le F.V	F.V reçu

Navire		E.T.A		Pavillon	
Etabli le :					
Par :					

## Déclaration des Produits dangereux et/ou Inflammables/Conventionnel/Conteneur/etc.....

N° BL	Emballage		Appellation Technique Exacte	Poids (KG) Brut	Classification IMO				Consigne Capitainerie			
	Matricule	Nombre			Page COD IMDG	N° ONU	CLASSE IMO	Réceptionnaire	STAT NOR	STAT 4J	SORTIE DIRECTE	ZONE STOCKAGE

Navire		E.T.A		Pavillon	
Etabli le :					
Par :					

### **ANNEXE III**

## **MODELE DE DECLARATION DE MARCHANDISES RADIOACTIVES**

# Déclaration relative au transit par le port des marchandises radioactives à l'import

Navire ..... ETA : le .....  
à ..... Provenance .....

Consignataire  
.....  
.....

## 1- INFORMATIONS SUR LA MARCHANDISE :

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

B.L (Connaissance ment)	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 CRNP

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> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p>
Décision finale	Signature et cachet du CNRP
<p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p>	<p style="text-align: center;">Fait par</p> <p>Mr. .... à ..... Le...</p> <p style="text-align: center;">.....</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.

# Déclaration relative au transit par le port des marchandises radioactives à l'export

Navire ..... ETA : le.....  
à ..... Provenance .....

**Consignataire**

..... **Destination** .....

**1- INFORMATIONS SUR LA MARCHANDISE :**

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

[illegible]

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

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

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

## PARTIE RESERVEE AU CNRP

## 5- ETUDE DOCUMENTAIRE ET DECISION DU CRNP

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>Faite par</p> <p>Mr.....à.....Le...</p> <p>.....</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 IV**

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

### **DISPOSITIONS GENERALES**

#### **ARTICLE 1 :**

- a) L'entrée au port de Mohammedia des conteneurs vides ou pleins ou les remorques TIR se fait par les portes réservées à cette fin, et équipées des systèmes de contrôle et d'information des services de la douane.
- b) Ne peuvent être admis au port que les conteneurs ou les remorques TIR scellés 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)

### **ENTREE AU PORT DES CONTENEURS ET REMORQUES TIR PLEINS DESTINES A L'EXPORT**

#### **ARTICLE 2 :**

A l'entrée du port, 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.

### **ENTREE AU PORT DES CONTENEURS ET REMORQUES TIR VIDES DESTINES A L'EXPORT**

#### ARTICLE 8 :

L'exploitant est tenu de vérifier, à l'entrée du port, le numéro l'intérieur du conteneur ou de la remorque TIR vides.

#### ARTICLE 9 :

L'état et l'intérieur du conteneur ou de la remorque TIR vide 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 A 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 V**  
**PRESCRIPTIONS SPECIALES CONCERNANT**  
**LES PORTS DE PECHE ET DE PLAISANCE**

**ARTICLE 1 :**

Les bateaux de pêche et les bateaux de plaisance entrant ou sortant du port de Mohammedia doivent impérativement aviser la capitainerie de leur mouvement.

Ils doivent s'écarter au maximum de la voie des bâtiments en mouvement et ne doivent emprunter les chenaux d'accès réservés aux bâtiments de commerce qu'en cas de force majeure. Ils doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter de gêner les bâtiments de commerce dans leur manœuvre.

**ARTICLE 2 :**

L'accostage aux ports de pêche et de plaisance est exclusivement réservé aux bâtiments de pêche et de plaisance, ayant leur permis de navigation et dûment inscrits auprès de l'autorité maritime compétente.

**ARTICLE 3 :**

Tout capitaine de bateau étranger, désirant faire relâche aux ports de pêche ou de plaisance, doit avoir l'autorisation préalable de l'autorité portuaire.

**ARTICLE 4 :**

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

**ARTICLE 5 :**

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.

**ARTICLE 6 :**

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

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

**ARTICLE 7 :**

En attendant leur sortie pour la pêche, les bateaux peuvent stationner soit aux quais d'attente soit dans le bassin du port intérieur compris entre le quai n°4 et le quai n°5, et en dehors du cercle d'évitage, sans qu'il en résulte une gêne quelconque pour la manœuvre des bâtiments de commerce.

Le stationnement à couple des bâtiments de pêche au quai N°4 n'est admis que sur autorisation de la capitainerie.

**ARTICLE 8 :**

Le port de Mohammedia dispose d'une marina privée, les bateaux y accostant appartiennent en priorité aux membres du club.

Pour des raisons de sauvegarde de vies humaines, ou difficultés techniques, des bateaux étrangers peuvent faire relâche aux pontons de la marina dans la limite des places disponibles.

#### ARTICLE 9 :

Les bateaux de pêche et les bateaux de plaisance doivent recevoir l'accord préalable de la capitainerie pour naviguer dans le chenal d'accès et les passes.

#### ARTICLE 10 :

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

#### ARTICLE 11 :

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 capitainerie des mouvements probables sur leur parcours. Les embarcations non munies de radio VHF, doivent respecter les dispositions générales en la matière.

#### ARTICLE 12 :

L'amarrage des bateaux de pêche et de plaisance ne doit se faire que sur les bollards et les points fixes réservés à cet effet.

#### ARTICLE 13 :

L'amarrage sur les établissements du balisage flottant ou de mesures océanographiques est strictement interdit.

#### ARTICLE 14 :

Dans la rade, les chenaux d'accès et les cercles d'évitage réservés à la manœuvre des bâtiments de commerce, le mouillage, la pêche et les sports nautiques sont strictement interdits.

#### ARTICLE 15 :

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 et la pratiques des sports nautiques sont formellement interdits sauf autorisation spéciale de l'autorité portuaire.

#### ARTICLE 16 :

Il est interdit de faire échouer, sans autorisation de la capitainerie, un bateau ou embarcation de pêche sur le talus des bassins du port , sauf en cas de voie d'eau risquant de faire couler l'engin dans ces bassins.

#### ARTICLE 17 :

Il est strictement interdit de stocker, d'étendre ou de réparer les filets sur les bords à quai. Ces opérations ne peuvent avoir lieu qu'aux endroits réservés à cet effet.

#### ARTICLE 18 :

Tout filet, matériel ou objet quelconque déposé dans l'enceinte du port de pêche, constituant une source d'insalubrité et d'encombrement, doit être immédiatement enlevé par son propriétaire.

Après injonction de la capitainerie du port, restée sans suite, l'enlèvement sera effectué par l'autorité portuaire aux frais, risques et périls du propriétaire.

#### ARTICLE 19 :

Les travaux d'entretien curatif d'urgence ayant recours à la soudure ou au découpage électrique ne sont effectués que sur autorisation de la capitainerie dans des endroits désignés par elle.

ARTICLE 20 :

Les travaux de carénage sont strictement interdits dans le port, ils doivent être effectués dans la cale de halage ou dans les endroits désignés à cet effet par l'autorité portuaire.

ARTICLE 21 :

Le rejet dans le port de déchets solides, des huiles usées ou de produits provenant du lavage des produits de la pêche est strictement interdit.

ARTICLE 22 :

L'avitaillement en hydrocarbures se fera exclusivement aux postes réservés à cet effet qui 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 23 :

Tout bâtiment amarré dans le port de pêche doit avoir un service de garde suffisant lui permettant d'assurer la sécurité et les manœuvres ordonnées par l'autorité portuaire.

La marina assure un service de garde collectif pour tous les plaisanciers.



**ANNEXE VI :**  
**CONDITIONS D'EXPLOITATION ET MESURES DE SECURITE**  
**RELATIVES A LA CALE DE HALAGE**

**ARTICLE 1 :**

Le port de pêche de Mohammedia dispose d'une cale de halage permettant la construction et la réparation des unités de pêches.

Les installations de la cale de halage sont mises à la disposition des bateaux suivant l'ordre de réception par l'exploitant, des demandes de hissage émanant des clients.

**ARTICLE 2 :**

Par dérogation expresse aux dispositions ci-dessus, concernant l'ordre d'admission des bateaux, un droit de priorité peut être accordé à un bateau nécessitant une admission urgente en cale de halage.

Le cas d'urgence est confirmé par une attestation délivrée par le délégué des pêches maritime du port de Mohammedia

Lorsque plusieurs unités présentent en même temps des attestations de voie d'eau, une confirmation de l'ordre de priorité doit être indiquée sur lesdites attestations par le délégué régional de l'autorité maritime compétente.

Une commission composée des entités ci-après, est habilitée à statuer sur les cas litigieux concernant l'application des dispositions du présent article:

- ✓ L'Autorité portuaire ;
- ✓ L'Autorité maritime compétente ;
- ✓ L'autorité locale.

**ARTICLE 3 :**

Pour des raisons de sécurité et d'hygiène, l'exploitant de la cale de halage peut exiger tous certificats ou attestations, délivrés par un organisme agréé.

**ARTICLE 4 :**

L'attinage, le halage et la remise à flot du bateau sont effectués sous l'entière responsabilité du client et à ses frais.

**ARTICLE 5 :**

Durant tout son séjour à la cale de halage, le bateau doit impérativement faire l'objet d'une surveillance permanente et suffisante, assurée, aux frais du client, par un ou plusieurs gardiens qu'il fournit, et dont le nombre est fixé par les services de la cale de halage, en fonction notamment de la taille du bateau ou des risques qu'il représente.

De ce fait, l'exploitant ne peut être tenu pour responsable de tout vol, disparition, dommages, avaries, incendie ou explosion à bord ou aux abords d'un bateau.

**ARTICLE 6 :**

Durant la présence du bateau à la cale de halage, les abords de l'emplacement qu'il occupe ne doivent pas être encombrés, de même que l'utilisation des autres emplacements de la cale ne doit pas être gênée par les travaux entrepris sur le bateau.

#### ARTICLE 7 :

Durant l'occupation de l'emplacement affecté au bateau, la cale de halage procède à l'évacuation des débris et matières résultant des travaux entrepris (charpentage, carénage, etc.....).

En cas de besoin (encombrement de la cale de halage ou risque présenté par exemple), l'exploitant peut imposer le travail sur ce bateau en dehors des horaires habituels, y compris la nuit ou durant les dimanches et jours fériés.

#### ARTICLE 8 :

Sauf autorisation écrite exceptionnelle, tenant compte des mesures spéciales de sécurité édictées au cas par cas par l'exploitant, le lancement des machines des bateaux est strictement interdit avant la mise à flot totale du bateau.

Sauf impossibilité dûment justifiée à l'exploitant par le client au plus tard 24 h avant la date de remise à flot, le bateau ne doit pas occuper son emplacement au-delà du délai d'occupation initialement accordé.

#### ARTICLE 9 :

La remise à flot du bateau ne peut être effectuée qu'après accord de l'exploitant de la cale de halage, et autorisation préalable de la délégation des pêches maritimes et de l'autorité portuaire.

Après achèvement des travaux effectués sur son bateau et avant la remise à flot, le client doit procéder au nettoyage de l'emplacement qu'il occupait et l'évacuation de l'ensemble des débris et déchets s'y trouvant. A défaut de ce faire, il y sera procédé d'office, par l'exploitant, au frais du client.

La demande de remise à flot doit être déposée par le client auprès de l'exploitant, au moins 48h à l'avance.

#### ARTICLE 10 :

Durant le séjour de son bateau sur la cale de halage, le client est responsable de tous dommages causés par le bateau, ses accessoires, le matériel ou les personnes à son service, aux bateaux tiers ainsi qu'aux infrastructures et équipements portuaires.

#### ARTICLE 11 :

En cas d'abandon du bateau sur la cale de halage, l'Exploitant s'adressera, dans les 24 heures, au tribunal compétent en vue d'obtenir une ordonnance permettant, aux frais, risques et périls du client, le déplacement du bateau, sa remise à flot et son amarrage à un poste disponible.

Parallèlement, et en vue du recouvrement de la totalité de sa créance sur le bateau abandonné, une action judiciaire sera introduite, par l'exploitant, à l'encontre du client, après unique mise en demeure restée sans effet.