

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE

DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE

LOIS ET DECRETS

ARRETES, DECISIONS, CIRCULAIRES, AVIS, COMMUNICATIONS ET ANNONCES

ABONNEMENTS	Lois et décrets			Débats à l'Assemblée nationale	Bulletin Officiel Ann. march. publ. Registre du Commerce	DIRECTION REDACTION ET ADMINISTRATION
	Trois mois	Six mois	Un an	Un an	Un an	Abonnements et publicité IMPRIMERIE OFFICIELLE 9, Av. A. Benbarek ALGER Tél : 66-81-49 66-80-96 C.C.P. 3200-50 — ALGER
Algérie	8 Dinars	14 Dinars	24 Dinars	20 Dinars	15 Dinars	
Etranger	12 Dinars	20 Dinars	35 Dinars	20 Dinars	28 Dinars	

Le numéro 0,25 dinar — Numéro des années antérieures : 0,30 dinar Les tables sont fournies gratuitement aux abonnés.
Prière de joindre les dernières bandes pour renouvellement et réclamations — Changement d'adresse ajouter 0,30 dinar
Tarif des insertions : 2,50 dinars la ligne.

SOMMAIRE

CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX

Décret n° 66-334 du 24 novembre 1966 portant publication de l'accord commercial entre le Gouvernement de l'Espagne et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, signé à Madrid le 7 avril 1965, p. 1216.

DECRETS, ARRETES, DECISIONS ET CIRCULAIRES

MINISTERE D'ETAT CHARGE DES TRANSPORTS

Décret n° 66-331 du 15 novembre 1966 portant règlement pour prévenir les abordages en mer, p. 1218.

MINISTERE DE L'INTERIEUR

Arrêtés des 19, 20 et 28 octobre, 7, 9 et 10 novembre 1966 portant mouvement de personnel, p. 1224.

MINISTERE DE LA JUSTICE

Arrêté du 20 septembre 1966 portant nomination d'assesseurs, p. 1226.

Arrêtés des 30 septembre, 7 et 15 octobre, 14 et 17 novembre 1966 portant mouvement dans le corps de la magistrature (rectificatif), p. 1226.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA CONSTRUCTION

Arrêtés des 1^{er} juin, 11, 26 et 27 août, 2, 6 et 17 septembre 4, 7 et 10 octobre 1966 portant mouvement de personnel, p. 1225.

Décision du 13 juillet 1966 mettant fin aux contrat d'un attaché d'administration, p. 1225.

MINISTERE DU TOURISME

Arrêtés des 28 avril, 20 mai, 6 et 22 septembre et 27 octobre 1966, portant mouvement de personnel, p. 1225.

ACTES DES PREFETS

Arrêté du 29 septembre 1966 portant homologation des résultats d'une enquête partielle dans la commune de M'Daourouch, p. 1226.

Arrêté du 29 septembre 1966 portant homologation de plan concernant des lots situés dans la commune d'El Kouif, p. 1226.

Arrêté du 29 septembre 1966 portant homologation d'une enquête partielle, p. 1226.

Arrêté du 4 novembre 1966 déclarant d'utilité publique l'acquisition des lots 99 et 104 du plan urbain de Draa el Mizane d'une superficie de 22 et 30 ca appartenant à M. Lamani Ali ben Mohamed, p. 1226.

AVIS ET COMMUNICATIONS

Marchés. — Mise en demeure d'entrepreneur, p. 1226.

CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX

Décret n° 66-334 du 24 novembre 1966 portant publication de l'accord commercial entre le Gouvernement de l'Espagne et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, signé à Madrid le 7 avril 1965.

Le Chef du Gouvernement, Président du Conseil des ministres,
Sur le rapport du ministre des affaires étrangères;

Vu l'ordonnance n° 65-182 du 10 juillet 1965 portant constitution du Gouvernement;

Vu l'accord commercial entre le Gouvernement de l'Espagne et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, signé à Madrid le 7 avril 1965;

Décrète :

Article 1^{er}. — L'accord commercial entre le Gouvernement de l'Espagne et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, signé à Madrid le 7 avril 1965, sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Art. 2. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Ouargla, le 24 novembre 1966.

Houari BOUMEDIENE

ACCORD COMMERCIAL

entre

LE GOUVERNEMENT DE L'ESPAGNE

et

**LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE
DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**

Le Gouvernement de l'Espagne et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, animés du désir de consolider les relations amicales qui existent entre les deux pays et de développer les échanges commerciaux sur une base d'égalité et d'avantages réciproques, sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1

Les parties contractantes, soucieuses de favoriser et de faciliter au maximum le développement des échanges commerciaux, s'accorderont réciproquement le traitement le plus favorable possible en toute matière concernant le commerce entre les deux pays.

Article 2

Les échanges commerciaux entre l'Espagne et la République algérienne démocratique et populaire seront effectués conformément aux dispositions du présent accord ainsi qu'aux lois et règlements régissant l'importation et l'exportation en vigueur dans chacun des deux pays.

Article 3

Le trafic de marchandises de l'Espagne vers la République algérienne démocratique et populaire et de la République algérienne démocratique et populaire vers l'Espagne, se réalisera conformément aux listes « E » et « A », listes à caractère indicatif et non limitatif, annexées au présent accord et qui en font partie intégrante.

— Sur la liste « E » figureront les produits à exporter de l'Espagne vers la République algérienne démocratique et populaire,

— Sur la liste « A » figureront les produits à exporter de la République algérienne démocratique et populaire vers l'Espagne.

Article 4

Chaque partie contractante accordera toutes les facilités possibles et délivrera le plus tôt possible les licences d'importation et d'exportation conformément aux lois et règlements qui sont ou seront en vigueur sur son territoire.

Article 5

Les produits en origine et en provenance de l'une des

parties contractantes ne pourront être réexportés vers des pays tiers par l'autre partie qu'après autorisation écrite délivrée par les autorités compétentes du pays exportateur d'origine.

Article 6

Les parties contractantes autoriseront l'importation et l'exportation en franchise dans le cadre des lois et règlements respectifs d'importation et d'exportation en vigueur dans chacun des deux pays aux :

a) échantillons de marchandises et de matériels publicitaires destinés à passer des commandes et à faire de la réclame,

b) objets et marchandises dans la mesure où ils ne sont destinés qu'à être présentés aux foires et expositions internationales qui auront lieu sur le territoire de l'une ou l'autre des parties contractantes.

Article 7

L'importation et l'exportation de marchandises de l'un de ces pays vers l'autre s'effectueront sur la base de contrats conclus entre les personnes espagnoles physiques ou morales habilitées à s'occuper du commerce extérieur en Espagne et les personnes algériennes physiques ou morales habilitées à s'occuper du commerce extérieur en Algérie.

Article 8

Les règlements afférents aux échanges commerciaux faisant l'objet du présent accord seront effectués en devises convertibles.

En conséquence, tous les prix et montants indiqués dans les contrats et factures relatifs aux transactions commerciales entre les pays contractants ainsi que tout autre document y afférent, seront libellés en devises convertibles.

Article 9

En vue d'encourager le développement du commerce entre les deux pays, les parties contractantes s'accorderont réciproquement, dans la mesure du possible, les facilités nécessaires à l'organisation des foires et expositions commerciales dans le cadre de leurs lois et règlements respectifs.

Article 10

Les parties contractantes se communiqueront mutuellement, à travers les services commerciaux de leurs ambassades, tous renseignements utiles concernant la réalisation des échanges commerciaux ainsi que les statistiques d'importation et d'exportation.

Article 11

Une commission mixte se réunira, à la demande de l'une des deux parties contractantes, afin de veiller à l'amélioration du commerce entre les deux pays et à l'exécution dans de bonnes conditions des stipulations du présent accord.

Article 12

Le présent accord entrera en vigueur à la date de sa signature et sera valable pour une période d'un an.

Il sera renouvelable d'année en année par tacite reconduction et pour des périodes additionnelles d'un an, sauf si l'une des deux parties contractantes notifie à l'autre son intention de mettre fin à l'accord, avec un préavis de quatre vingt dix jours avant l'expiration de la période annuelle de reconduction.

En foi de quoi, les représentants des parties contractantes dûment mandatés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé cet accord.

Fait à Madrid, le 7 avril 1965, en langue espagnole et en langue française, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de l'Espagne,

*Le ministre des affaires
étrangères,*

Fernando CASTIELLA

Pour le Gouvernement
de la République algérienne
démocratique et populaire,

*Le ministre de l'industrie
et de l'énergie,*

Bachir BOUMAZA

**ANNEXE A L'ACCORD COMMERCIAL
ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ESPAGNE
ET LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE
ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**

Les parties contractantes se référant à l'accord signé ce jour en son article 6 portant suspension de droits et de taxes de douane, et se référant notamment au paragraphe b) de cet article ainsi rédigé :

« b) Objets et marchandises dans la mesure où ils ne sont destinés qu'à être présentés aux foires et expositions internationales qui auront lieu sur le territoire de l'une ou l'autre des parties contractantes ».

sont convenues que les demandes de vente de tout ou partie de ces objets ou marchandises, ventes qui, en tout état de cause, ne pourront intervenir qu'après autorisation écrite préalable des autorités compétentes du pays où se tient la foire, et moyennant le règlement des taxes et droits de douanes qui leur sont applicables, seront examinées avec le maximum de bienveillance.

Pour le Gouvernement
de l'Espagne,

Pour le Gouvernement
de la République algérienne
démocratique et populaire,

*Le ministre des affaires
étrangères,*

*Le ministre de l'industrie
et de l'énergie,*

Fernando CASTIELLA

Bachir BOUMAZA

LISTE « A »

- Eaux minérales
- Bières
- Alcool éthylique
- Tabac brut et fabriqué
- Conserves de fruits et légumes
- Câpres
- Dattes
- Caroubes
- Blé dur
- Orge
- Gruaux et semoules
- Farines de céréales
- Tourteaux
- Son fin
- Boyaux de moutons
- Jus de fruits
- Crin végétal
- Plantes médicinales
- Pâtes alimentaires
- Cuirs et peaux
- Préparations pour lessive, savons fabriqués et pâtes de neutralisation
- Textiles et bonneterie
- Couvertures de laine
- Tapis
- Fils de coton et de laine
- Papiers
- Boîtes, sacs, pochettes, cornets, emballages, cartons, papiers et leur application
- Papiers bitumés
- Pneumatiques
- Peintures, vernis, gommes et résines artificielles
- Produits chimiques (insecticides, fongicides, sulfate, etc...)
- Engrais
- Phosphates
- Produits tartriques
- Terres décolorantes
- Bentonite
- Argile smectique
- Kieselguhr
- Baryte et barytine
- Minerai de fer, de plomb et de zinc
- Ferrailles
- Ciments et plâtres
- Ouvrages en plâtre, pierre et ciment
- Verres et ouvrages en verre
- Menuiserie industrielle
- Gros ouvrages en matière plastique
- Radiateurs automobiles
- Robinetterie

- Toiles, grillages et ronces en fer
- Fils de fer et d'acier
- Constructions et charpentes métalliques
- Matériaux de construction y compris ceux préfabriqués
- Maisons préfabriquées
- Appareils de chauffage et de cuisson
- Chaudières
- Pompes et compresseurs
- Appareils d'extraction et de forage
- Engins de levage et de manutention
- Câbles et fils électriques
- Appareils téléphoniques
- Moteurs électriques
- Produits radio-électriques
- Pylônes galvanisés
- Tubes et tuyaux en fer et en acier
- Mobilier métallique
- Literie
- Articles de ménage en tôle émaillée
- Articles en aluminium
- Serrures
- Bouteilles à gaz
- Electrophones et postes radio à transistors
- Electrodes de soudure
- Machines et matériel agricoles
- Tracteurs
- Wagons
- Ressorts de voitures
- Pétroles et produits pétroliers
- Gaz
- Produits de l'artisanat.

LISTE « E »

- Animaux vivants
- Miel
- Soupes préparées
- Fromages
- Piments doux
- Safran
- Riz
- Epices et condiments
- Blé tendre
- Huiles essentielles
- Légumes secs
- Plants de reproduction et graines de semences
- Aulx
- Fruits secs
- Conserves de viande et de coquillages
- Conserves de plantes potagères et de légumes
- Engrais
- Produits chimiques
- Produits céramiques
- Porcelaine sanitaire
- Chaussures
- Produits fabriqués en cuir
- Laine et poils
- Corde et article en corderie
- Filés de coton
- Tissus de coton
- Tissus de fibranne
- Tissus de rayonne
- Tissus de laine
- Tissus tricotés
- Tissus en fibres synthétiques
- Confections
- Vêtements en cuir
- Dentelles et broderie
- Aluminium et ses ouvrages non fabriqués en Algérie
- Machines pour industries alimentaires
- Machines textiles
- Machines outils
- Machines par l'art graphique
- Moteurs à explosion
- Moteurs électriques de plus de 50 CV
- Machines à coudre
- Véhicules spéciaux
- Motocyclettes
- Bicyclettes
- Appareils récepteurs à lampes
- Appareils électro-domestiques
- Jouets et articles de sport
- Articles d'optique
- Articles de photographie et de cinéma
- Machines à écrire et à calculer.

DECRETS, ARRETES, DECISIONS ET CIRCULAIRES

MINISTÈRE D'ÉTAT CHARGE DES TRANSPORTS

Décret n° 66-331 du 15 novembre 1966 portant règlement pour prévenir les abordages en mer.

Le Chef du Gouvernement, Président du Conseil des ministres,
Sur le rapport du ministre d'Etat chargé des transports,

Vu la loi n° 62-157 du 31 décembre 1962 tendant à la reconduction de la législation en vigueur au 31 décembre 1962, sauf dans ses dispositions contraires à la souveraineté nationale ;

Vu le code disciplinaire et pénal de la marine marchande, notamment ses articles 80, 81 et 82 ;

Vu le décret du 1^{er} juin 1953 portant règlement pour prévenir les abordages en mer ;

Vu le décret n° 63-345 du 11 septembre 1963 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à différentes conventions internationales pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

Décète :

Article 1^{er}. — A dater du 1^{er} janvier 1967, tous les navires et hydravions algériens auront à se conformer au règlement pour prévenir les abordages en mer, annexé au présent décret.

Art. 2. — Sont abrogés, à compter de cette même date, le décret du 1^{er} juin 1953 susvisé et le règlement y annexé.

Art. 3. — Le ministre d'Etat chargé des transports est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 15 novembre 1966.

Houari BOUMEDIÈNE

RÈGLEMENT POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

PARTIE A. — Préliminaires et définitions

Règle 1.

a) Les présentes règles devront être suivies par tous les navires et hydravions, dans les hautes mers et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux bâtiments de mer, sauf exceptions prévues à la règle 30. Lorsque, en raison de leur construction spéciale, les hydravions ne peuvent pas se conformer intégralement aux dispositions des règles relatives aux feux et aux marques, ils doivent observer ces dernières dispositions d'autant plus que les circonstances le permettent.

b) Les prescriptions des règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu que ceux ne pouvant être confondus avec les feux prescrits, ou ne gênant pas leur visibilité ou leur caractère distinctif et n'empêchant pas d'assurer une veille extérieure satisfaisante. Les feux prescrits par les présentes règles peuvent également être montrés, du lever au coucher du soleil, par visibilité réduite et dans toutes les autres circonstances où cette mesure est jugée nécessaire.

c) Dans les règles suivantes, sauf autres dispositions contraires résultant du contexte :

(I) Le mot « navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, autre qu'un hydravion améri, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

(II) Le mot « hydravion » désigne tout appareil volant susceptible de manœuvrer sur l'eau.

(III) L'expression « navire à propulsion mécanique » désigne tout navire mu par une machine.

(IV) Tout navire à propulsion mécanique marchant à la voile et non au moyen d'une machine, doit être considéré

comme un navire à voile, et tout navire qui marche au moyen d'une machine, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à propulsion mécanique.

(V) Un navire ou un hydravion améri « fait route » lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

(VI) L'expression « hauteur au-dessus du plat-bord » désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé.

(VII) La longueur et la largeur d'un navire doivent être sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.

(VIII) La longueur et l'envergure d'un hydravion doivent être la longueur et l'envergure maximales données par un certificat de navigabilité aérienne. En l'absence d'un tel certificat, les dimensions seront celles prises directement.

(IX) Deux navires sont considérés comme étant « en vue l'un de l'autre » seulement lorsque l'un peut être observé visuellement par l'autre.

(X) Le mot « visible », lorsqu'il s'applique aux feux, signifie visible par une nuit noire avec une atmosphère pure.

(XI) L'expression « son bref » désigne un son d'une durée d'environ une seconde.

(XII) L'expression « son prolongé » désigne un son d'une durée de 4 à 6 secondes.

(XIII) Le mot « sifflet » signifie tout appareil capable de produire les sons brefs et prolongés qui sont prescrits.

(XIV) L'expression « en train de pêcher » signifie en train de pêcher avec des filets, lignes ou chaluts, mais ne s'applique pas à la pêche avec des lignes traînantes.

PARTIE B. — Feux et marques.

Règles 2.

(a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit porter :

(I) Au mât de misaine ou en avant de ce mât, ou bien si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant de ce navire, un feu blanc, disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 225 degrés (20 quarts de compas) ; soit 112,5 degrés (10 quarts) de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers de chaque bord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles.

(II) Soit à l'avant, soit à l'arrière du feu blanc prescrit à l'alinéa (I), un deuxième feu blanc de construction et de caractère semblables. Le deuxième feu blanc n'est pas obligatoire pour les navires de longueur inférieure à 45,75 mètres, mais ils peuvent le porter.

(III) Ces deux feux blancs doivent être placés dans un plan vertical au-dessus de la quille, de manière que l'un d'eux soit plus élevé que l'autre d'au moins 4,75 mètres et dans une position telle que le feu avant se trouve toujours à un niveau inférieur à celui du feu arrière. La distance horizontale entre ces deux feux blancs doit être au moins le triple de la distance verticale. Le plus bas de ces feux blancs ou, le cas échéant, le feu unique doit se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord qui ne soit pas inférieure à 6,10 mètres et, si la largeur du navire dépasse 6,10 mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur dépasse 12,20 mètres. En toute circonstance, les feux ou le feu, selon le cas, doivent être éloignés et placés au-dessus des autres feux et des superstructures pouvant gêner leur visibilité.

(IV) A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 112,5 degrés (10 quarts de compas), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers à tribord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins deux milles.

(V) A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 112,5 degrés (10 quarts de compas) c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers à bâbord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins deux milles.

(VI) Les dits feux vert et rouge doivent être munis du côté du navire d'écrans s'avancant au moins de 0,91 mètre en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de bâbord devant pour le feu vert.

(b) Un hydravion faisant route sur l'eau doit porter :

(I) A l'avant et dans le plan longitudinal milieu, à l'endroit où il peut être le plus visible, un feu blanc disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 220 degrés du compas, soit 110 degrés de chaque côté de l'hydravion ; c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord ; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins trois milles.

(II) Sur l'extrémité de l'aile droite ou aile tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110 degrés du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20 degrés sur l'arrière du travers à tribord ; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins deux milles.

(III) Sur l'extrémité de l'aile gauche ou aile bâbord un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110 degrés du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20 degrés sur l'arrière du travers à bâbord ; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins deux milles.

Règle 3.

a) Un navire à propulsion mécanique remorquant ou poussant un autre navire ou hydravion doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs placés verticalement l'un au-dessus de l'autre à 1,83 mètre au moins l'un de l'autre. Lorsqu'il remorque et que la longueur de la remorque mesurée entre l'arrière du remorqueur et l'arrière du dernier navire remorqué dépasse 183 mètres, il doit porter trois feux blancs placés verticalement l'un au-dessus de l'autre, de telle sorte que le feu supérieur et le feu inférieur se trouvent à la même distance du feu du milieu et que cette distance soit au moins égale à 1,83 mètre. Chacun de ces feux doit être de même construction, de mêmes caractéristiques, et être placé dans la même position que le feu blanc prescrit à la règle 2 (a) (I). Aucun de ces feux ne devra se trouver à une hauteur inférieure à 4,27 mètres au-dessus du plat-bord. Les navires à un seul mât peuvent porter ces feux sur ce mât.

b) Le navire remorquant doit aussi montrer soit le feu de poupe prescrit à la règle 10, soit au lieu de ce feu, un petit feu blanc en arrière de la cheminée ou du mât arrière sur lequel gouvernent les navires remorqués, mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur.

c) Entre le lever et le coucher du soleil, un navire à propulsion mécanique qui remorque doit, si la longueur de la remorque dépasse 183 mètres, porter à l'endroit le plus visible une marque noire biconique (deux cônes opposés par la base) d'au moins 0,61 mètre de diamètre.

d) Un hydravion améri, lorsqu'il remorque un ou plusieurs hydravions ou navires doit porter les feux prescrits à la règle 2 (b), (I), (II) et (II) ; il doit en outre porter un second feu blanc de même construction et caractéristiques que le feu blanc prescrit à la règle 2 (b) (I). Ce second feu doit être situé sur une même ligne verticale que le premier feu, au moins à une distance de 1,83 au-dessus ou au-dessous de ce dernier.

Règle 4.

a) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit, pendant la nuit, porter à l'endroit où ils seront le plus apparents et, si ce navire est à propulsion mécanique, au lieu des feux prescrits à la règle 2 (a) (I) et (II), deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 1,83 mètre. Ils doivent être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins deux milles. De jour, ce même navire doit porter sur une ligne verticale et à 1,83 mètre au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux ballons ou marques noirs, de 0,61 mètre au moins de diamètre chacun.

b) Un hydravion améri qui n'est pas maître de sa manœuvre peut porter, à l'endroit où ils sont le plus apparents, à la place du feu prescrit par la règle 2 (b) (I), deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 0,91 mètre ; ils doivent être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance

d'au moins deux milles. Pendant le jour, l'hydravion peut porter sur une ligne verticale à 0,91 mètre au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux ballons ou marques noirs de 0,61 mètre de diamètre minimal.

c) Un navire en train de poser ou de relever un câble sous-marin ou une bouée, ou un navire effectuant des opérations d'hydrographie ou des travaux sous-marins, ou un navire effectuant un ravitaillement en mer ou occupé à des opérations de décollage ou d'appontage d'avions et qui, en raison même de ces travaux, ne peut s'écarter de la route des navires qui s'approchent, doit porter, au lieu des feux prescrits à la règle 2 (a) (I) et (II) ou à la règle 7 (a) (I), trois feux placés l'un au-dessus de l'autre sur une ligne verticale, de telle sorte que le feu supérieur et le feu inférieur se trouvent à la même distance du feu central et que cette distance soit au moins égale à 1,83 mètre. Le feu supérieur et le feu inférieur doivent être rouges, le feu du milieu blanc. Ils auront des caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins deux milles. De jour, le navire doit porter sur une même ligne verticale, à 1,83 mètre au moins l'un de l'autre, et placées dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 0,61 mètre au moins de diamètre, dont la plus haute et la plus basse seront de forme sphérique et de couleur rouge, celle du milieu de forme biconique et de couleur blanche.

d) (I) Un navire effectuant des opérations de dragage de mines doit porter un feu vert à la pomme du mât de misaine et un ou deux feux verts au bout ou aux bouts de la vergue de misaine du bord ou des bords où le danger est signalé. Ces feux doivent être portés en plus des feux prescrits par la règle 2 (a) (I) ou la règle 7 (a) (I), selon le cas, et doivent avoir des caractéristiques telles qu'ils soient visibles tout autour de l'horizon à une distance de deux milles au moins. De jour, il doit porter trois boules noires d'un diamètre d'au moins 0,61 mètre, placées aux mêmes endroits que les feux verts.

(II) Le port de ces feux ou boules indique qu'il est dangereux pour d'autres navires de s'approcher à moins d'un demi-mille de l'arrière du dragueur de mines ou à moins d'un quart de mille du bord ou des bords où le danger est signalé.

e) Les navires et les hydravions mentionnés dans la présente règle, lorsqu'ils n'ont pas d'erre, ne doivent montrer ni les feux de côté ni le feu arrière, mais ils doivent les montrer lorsqu'ils ont de l'erre.

f) Les feux et marques de jour prescrits par la présente règle doivent être considérés par les autres navires comme des signaux indiquant que le navire qui les montre n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut, en conséquence, s'écarter de la route.

g) Ces derniers signaux ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Ces derniers sont mentionnés à la règle 31.

Règle 5.

a) Tout navire à voile qui fait route et tout navire ou hydravion remorqués doivent porter les feux respectivement prescrits dans la règle 2 pour un navire à propulsion mécanique ou hydravion faisant route, à l'exception des feux blancs prescrits dans ladite règle qu'ils ne doivent jamais porter. Ils doivent aussi porter les feux arrière prescrits à la règle 10, étant entendu que les navires remorqués, à l'exception du dernier navire remorqué, peuvent porter au lieu de ce feu arrière, un petit feu blanc ainsi qu'il est prescrit à la règle 3 (b).

b) En plus des feux prescrits au paragraphe (a), un navire à voile peut porter à la partie supérieure du mât de misaine deux feux disposés verticalement l'un au-dessus de l'autre et suffisamment écartés pour être nettement distingués. Le feu supérieur sera rouge et le feu inférieur sera vert. Ces deux feux doivent être construits et fixés comme il est prescrit à la règle 2 (a) (I) et doivent être visibles à une distance d'au moins deux milles.

c) Un navire poussé en avant par un remorqueur doit porter, à l'extrémité avant, un feu vert à tribord et un feu rouge à bâbord, présentant les mêmes caractéristiques que les feux décrits à la règle 2 (a) (IV) et (V), et étant munis d'écrans tels que ceux prescrits par la règle 2 (a) (VI) ; étant entendu que si des navires, quel qu'en soit le nombre, sont poussés en avant en groupe, ils montreront les mêmes feux que s'il n'y avait qu'un seul navire.

d) Du lever au coucher du soleil, un navire qui est remorqué doit porter, si la longueur de la remorque dépasse 183 mètres, une marque noire à forme biconique d'au moins 0,61 mètre de diamètre placée à l'endroit le plus apparent.

Règle 6.

a) Lorsqu'il est impossible, du fait du mauvais temps ou pour une autre cause valable, de mettre à poste fixe les feux vert et rouge, ces feux doivent être tenus sous la main, allumés et prêts à être montrés immédiatement. A l'approche d'un autre navire ou si l'on s'approche d'un autre navire, on doit montrer ces feux à leur bord respectif, suffisamment à temps pour prévenir la collision, de telle sorte qu'ils soient bien apparents et que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord, ni le feu rouge de tribord, et, s'il est possible, de telle sorte qu'ils ne puissent être vus au-delà de 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers de leur bord respectif.

b) Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les fanaux doivent être peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent respectivement, et doivent être munis d'écrans convenables.

Règle 7.

Les navires à propulsion mécanique de moins de 19,80 mètres de long et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 12,20 mètres de long ainsi que les embarcations à l'aviron, lorsqu'ils font route, ne sont pas astreints à porter les feux prescrits aux règles 2, 3 et 5; mais s'ils ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants :

(a) Sous réserve des dispositions des paragraphes (b) et (c), les navires à propulsion mécanique de moins de 19,80 mètres doivent porter :

(I) Sur la partie avant du navire et à l'endroit le plus apparent, et à 2,74 mètres au moins au-dessus du plat-bord, un feu blanc construit et fixé comme il est prescrit à la règle 2 (a) (I) et d'une intensité suffisante pour être visible à une distance d'au moins 3 milles.

(II) Des feux de côté, vert et rouge, construits et fixés comme il est prescrit à la règle 2 (a) (IV) et (V) et d'une intensité suffisante pour être visible d'une distance d'au moins 1 mille, ou un fanal combiné pour montrer un feu vert et un feu rouge depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Ce fanal ne doit pas être placé à moins de 0,91 mètre au-dessus du feu blanc.

(b) Quand ils remorquent ou poussent un autre navire, les navires à propulsion mécanique de moins de 19,80 mètres de longueur doivent porter :

(I) En plus des feux de côté ou du fanal combiné prescrits à l'alinéa (a) (II), deux feux blancs placés sur une ligne verticale, à 1,22 mètre au moins l'un de l'autre. Chacun de ces feux doit être de même construction et de même caractéristiques que le feu blanc prescrit à l'alinéa (a) (I) et l'un d'eux doit être placé dans la même position. Les navires à un seul mât peuvent porter ces feux sur ce mât.

(II) Soit le feu de poupe prescrit à la règle 10, soit, au lieu de ce feu, un petit feu blanc en arrière de la cheminée ou du mât arrière sur lequel gouvernent les navires remorqués, mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers.

(c) Les navires à propulsion mécanique de moins de 12,20 mètres peuvent porter le feu blanc à moins de 2,74 mètres au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être porté au moins à 0,91 mètre au-dessus des feux de côté ou du fanal combiné prescrits au paragraphe (a) (II).

(d) Sauf dans les cas prévus au paragraphe (f), les navires de moins de 12,20 mètres à l'aviron ou à la voile, s'ils ne portent pas les feux de côté, doivent porter à l'endroit le plus apparent, un fanal montrant un feu vert d'un côté et un feu rouge de l'autre, de caractéristiques suffisantes pour être visibles à une distance d'au moins 1 mille et placé de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord, ni le feu rouge de tribord. Toutefois, s'il n'est pas possible de fixer ce fanal, il doit être maintenu allumé, sous la main et montré assez à temps pour prévenir une collision et de telle façon que le feu vert ne puisse être vu de bâbord, ni le feu rouge de tribord.

(e) Lorsqu'ils sont pris en remorque, les navires mentionnés dans la présente règle doivent porter, selon le cas, les feux de côté ou le fanal combiné prescrits aux paragraphes (a) ou (d) de la présente règle 10, soit, à l'exception du dernier

navire remorqué, un petit feu blanc conformément aux prescriptions de l'alinéa (b) (II). Lorsqu'ils sont poussés en avant, ils doivent porter à l'extrémité avant, selon le cas, les feux du côté ou le fanal combiné prescrits aux paragraphes (a) ou (d) de la présente règle, étant entendu que si les navires auxquels s'applique cette règle, quel qu'en soit le nombre, sont poussés en avant en groupe, ils montreront les mêmes feux que s'il n'y avait qu'un seul navire régi par cette même règle, sauf si la longueur totale du groupe dépasse 19,80 mètres auquel cas, les prescriptions de la règle 5 (c) doivent être appliquées.

(f) Les petites embarcations à l'aviron ou à la voile ne sont soumises qu'à l'obligation d'avoir sous la main une lampe électrique ou un fanal blanc allumé, prêts à être montrés à temps pour prévenir une collision.

(g) Les navires et embarcations mentionnés dans la présente règle ne sont pas obligés de porter les feux ou marques prescrits par les règles 4 (a) et 11 (e) et la dimension des signaux de jour peut être moindre que celle qui est prescrite dans les règles 4 (c) et 11 (c).

Règle 8.

(a) Un bateau-pilote à propulsion mécanique, quand il est en service de pilotage et fait route, doit :

(I) Porter un feu blanc en tête de mât qui ne doit pas être placé à une hauteur inférieure à 6,10 mètres au-dessus du plat-bord et doit être visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins 3 milles, et porter à 2,44 mètres au-dessus dudit feu, un feu rouge de même construction et mêmes caractéristiques. Si le bateau-pilote à une longueur de moins de 19,80 mètres, il peut porter le feu blanc à une hauteur qui ne soit pas inférieure à 2,74 mètres (9 pieds) au-dessus du plat-bord et le feu rouge à une distance de 1,22 mètres au-dessus du feu blanc.

(II) Porter les feux de côté et les fanaux prescrits à la règle 2 (a) (IV) ou à la règle 7 (a) (II) ou (d) selon le cas ainsi que le feu de poupe prescrit à la règle 10.

(III) Montrer un ou plusieurs feux provisoires intermittents « flare-up lights » à des intervalles ne dépassant pas dix minutes. Un feu blanc intermittent visible sur tout l'horizon peut être utilisé au lieu des « Flare-up lights ».

(b) Un bateau-pilote à voile, quand il est en service de pilotage et fait route doit :

(I) Porter en tête de mât un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins 3 milles.

(II) Etre équipé de feux de côté ou du fanal prescrit à la règle 5 (a) ou 7 (d) selon le cas. S'il s'approche d'un autre navire, ou s'il en voit un s'approcher, il doit avoir des feux prêts à servir et doit les démasquer à de courts intervalles, pour indiquer la direction de son cap; mais le feu vert ne doit pas paraître de bâbord ni le feu rouge de tribord. Ce navire doit également porter le feu de poupe prescrit à la règle 10.

(III) Montrer un ou plusieurs « Flare-up lights » à des intervalles ne dépassant pas dix minutes.

(c) Un bateau-pilote en service de pilotage, lorsqu'il ne fait pas route, doit porter les feux et montrer les « Flare-up lights » prescrits aux paragraphes (a) (I) et (III) ou (b) (I) et (II), selon le cas. Lorsqu'il est mouillé, il doit porter également les feux de mouillage prescrits à la règle 11.

(d) Un bateau-pilote doit, lorsqu'il n'est pas en service de pilotage, porter les feux ou marques prescrits pour les navires semblables de même longueur.

Règle 9.

(a) Les bateaux de pêche, lorsqu'ils ne sont pas en train de pêcher, doivent montrer les feux ou marques prescrits pour les navires semblables de leur longueur.

(b) Les bateaux en train de pêcher doivent, lorsqu'ils font route ou lorsqu'ils sont au mouillage, montrer seulement les feux ou marques prescrits à la présente règle qui doivent être visibles au moins à une distance de 2 milles.

(c) (I) Les bateaux occupés à chaluter c'est-à-dire traînant un chalut ou autre appareil immergé doivent porter deux feux disposés verticalement l'un au-dessus de l'autre et séparés par une distance de 1,22 mètre au moins et de 3,66 mètres au plus. Le feu supérieur doit être vert et le feu inférieur blanc, chacun d'eux devant être visible tout autour de l'horizon.

Le feu inférieur doit être placé au-dessus des feux de côté, à une hauteur au moins double de la distance qui sépare les deux feux disposés verticalement.

(II) Ces bateaux peuvent en outre porter un feu blanc de même construction que le feu blanc prescrit à la règle 2 (a) (II), mais ce feu doit être porté à une hauteur inférieure aux feux vert et blanc visibles sur tout l'horizon et sur l'arrière de ces feux.

(d) Les bateaux en train de pêcher, à l'exception des bateaux qui chalutent, doivent porter les feux prescrits au paragraphe (c) (I) ; toutefois, celui des deux feux placés verticalement qui occupe la position supérieure doit être rouge. Ces bateaux si leur longueur est inférieure à 12,20 mètres peuvent porter le feu rouge à une hauteur d'au moins 2,74 mètres au-dessus du plat-bord, le feu blanc étant placé à 0,91 mètre au moins au-dessus du feu rouge.

(e) Les bateaux mentionnés aux paragraphes (c) et (d) lorsqu'ils ont de l'erre doivent porter les feux de côté ou fanaux prescrits par la règle 2 (a) (IV) et (V) ou la règle 7 (a) (II) et (d), selon le cas, ainsi que le feu de poupe prescrit par la règle 10. Lorsqu'ils n'ont pas d'erre, ils ne doivent montrer ni les feux de côté ni le feu de poupe.

(f) Les bateaux mentionnés au paragraphe (d), ayant un appareil au-dehors s'étendant horizontalement à une distance supérieure à 153 mètres, doivent porter un feu blanc additionnel, visible sur tout l'horizon, à une distance horizontale de 1,83 mètre au moins et de 6,10 mètres au plus en dehors des feux disposés verticalement et dans la direction de l'appareil qui s'étend au-dehors. Ce feu blanc additionnel doit être placé à une hauteur qui ne sera pas supérieure à celle du feu blanc prescrit au paragraphe (c) (I) ni inférieure à celle des feux de côté.

(g) Outre les feux qu'ils sont tenus de porter, aux termes de la présente règle, les bateaux en train de pêcher peuvent, en cas de nécessité en vue d'attirer l'attention d'un navire qui s'approche, montrer un « Flare-up light » ou peuvent orienter le faisceau de leur projecteur en direction du danger qui menace le navire qui s'approche, de telle façon que ce faisceau ne puisse gêner les autres navires. Ils peuvent en outre, faire usage des feux de travail ; mais les pêcheurs doivent tenir compte du fait que les feux de travail particulièrement lumineux ou insuffisamment masqués risquent de diminuer la visibilité des feux prescrits par la présente règle ou de rendre moins net leur caractère distinctif.

(h) De jour, les bateaux en train de pêcher doivent indiquer qu'ils sont en opération en montrant, à l'endroit le plus visible, une marque noire formée de deux cônes ayant chacun au moins 0,61 mètre de diamètre et réunis par la pointe, l'un au-dessus de l'autre. S'ils ont moins de 19,80 mètres de long, ces navires peuvent remplacer cette marque noire par un panier.

Si leur appareil s'étend horizontalement au-dehors à une distance de plus de 153 mètres, les bateaux en train de pêcher doivent montrer en plus un cône noir, la pointe en haut, dans la direction de cet appareil.

Règle 10.

(a) Sauf dispositions contraires des présentes règles, un navire qui fait route doit porter à son arrière un feu de poupe blanc construit, fixé et muni d'écrans, de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 135 degrés (12 quarts du compas), soit 67,5 degrés (6 quarts) de chaque bord à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'au moins deux milles.

(b) A bord des petits bâtiments, lorsqu'il n'est pas possible à cause du mauvais temps ou pour toute autre raison suffisante de maintenir ce feu en place, on devra avoir sous la main et prêt à servir une lampe électrique ou un fanal blanc allumé, qui sera montré suffisamment à temps pour éviter un abordage à l'approche de tout navire qui le rattrape.

(c) Un hydravion améri et faisant route doit porter sur sa queue un feu blanc établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 140 degrés, placé de telle façon qu'il puisse être visible sur 70 degrés de chaque bord et à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins deux milles.

Règle 11.

(a) Un navire de moins de 45,75 mètres de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à l'avant, à l'endroit

le plus apparent, un feu blanc visible sur tout l'horizon, à une distance d'au moins deux milles. Ce navire peut également porter un second feu blanc à l'endroit prescrit au paragraphe (b) de la présente règle, mais n'est pas obligé de le faire. Dans le cas où il est porté, le second feu blanc doit être visible à une distance d'au moins deux milles et placé de telle façon qu'il soit autant que possible visible sur tout l'horizon.

(b) Un navire de 45,75 mètres de longueur ou plus, lorsqu'il est au mouillage, doit porter près de l'étrave, à une hauteur au-dessus du plat-bord de 6,10 mètres au moins, un feu blanc semblable à celui mentionné au paragraphe précédent, et à l'arrière, ou près de l'arrière, un second feu semblable, qui doit être à une hauteur telle qu'il ne se trouve pas à moins de 4,57 mètres au-dessus du feu avant. Ces deux feux doivent être visibles à une distance d'au moins 3 milles et placés de telle façon qu'ils soient autant que possible visibles sur tout l'horizon.

(c) Du lever au coucher du soleil, tout navire au mouillage doit porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, une boule noire de 0,61 mètre de diamètre au moins.

(d) Tout navire posant ou relevant un câble sous-marin, une bouée, ou effectuant des opérations hydrographiques ou autres opérations sous-marines, lorsqu'il est mouillé, doit porter les feux et marques prescrits par la règle 4 (c) en plus de ceux qui sont prescrits suivant le cas par les autres alinéas précédents de la présente règle.

(e) Tout navire échoué doit porter le ou les feux prescrits aux paragraphes (a) ou (b), ainsi que deux feux rouges prescrits à la règle 4 (a). De jour, il doit porter à l'endroit le plus apparent, trois boules noires de 0,61 mètre de diamètre au moins chacune, placées l'une au-dessus de l'autre sur une même ligne verticale et distantes d'une de l'autre de 1,83 mètre au moins.

(f) Un hydravion améri et au mouillage, d'une longueur inférieure à 45,75 mètres doit porter, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc visible de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 2 milles.

(g) Un hydravion améri et au mouillage, d'une longueur égale ou supérieure à 45,75 mètres, doit porter, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière, tous deux visibles de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 3 milles. En outre, si l'hydravion a plus de 45,75 mètres d'envergure, il doit porter, un feu blanc de chaque côté pour indiquer l'envergure maximale, ces feux étant visibles dans la mesure du possible de tout l'horizon et d'une distance d'au moins un mille.

(h) Un hydravion échoué doit porter un feu de mouillage ou les feux prévus aux paragraphes (f) et (g) ; en outre, il portera deux feux rouges placés sur une même ligne verticale, distants l'un de l'autre d'au moins 0,91 mètre placés de manière à être visibles de tout l'horizon.

Règle 12.

Tout navire ou hydravion améri peut, pour appeler l'attention et si nécessaire, montrer en plus des feux prescrits par les présentes règles, un « Flare-up light », ou faire usage de tout signal détonnant ou de tout autre signal sonore efficace ne pouvant être confondu avec aucun autre signal autorisé par ailleurs dans les présentes règles.

Règle 13.

(a) Rien dans les présentes règles ne doit gêner l'exécution de prescriptions spéciales édictées par un gouvernement quelconque quant à un plus grand nombre de feux de positions ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre, navires naviguant en convoi ou des bateaux en train de pêcher et constituant une flottille de pêche, ou des hydravions amerris.

(b) Toute les fois que le Gouvernement intéressé considère qu'un navire de la marine de guerre ou tout autre navire militaire, ou qu'un hydravion améri de construction spéciale ou affecté à des buts spéciaux ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux ou des marques, sans gêner les fonctions militaires du navire ou de l'hydravion, ce navire ou cet hydravion doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques jugées par son gouvernement, susceptibles, dans ces cas, de permettre d'appliquer ces règles d'aussi près que possible.

Règle 14.

Tout navire faisant route à la voile et en même temps au moyen d'une machine doit porter, de jour, à l'avant, à l'endroit où il sera le plus apparent, un tône noir d'au moins 0,61 mètre de diamètre à la base, la pointe en bas.

PARTIE C. — Signaux sonores et conduite à tenir par visibilité réduite.

Préliminaires.

1. Le fait de disposer de renseignements obtenus au moyen du radar ne dégage aucun navire de l'obligation l'observer strictement les règles et, notamment, les prescriptions contenues dans les règles 15 et 16.

2. L'annexe aux règles contient des recommandations ayant pour objet de faciliter l'emploi du radar comme aide en vue de prévenir les abordages en visibilité réduite.

Règle 15.

(a) Un navire à propulsion mécanique d'une longueur de 12,20 mètres ou plus, doit être pourvu d'un sifflet d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou par tout autre moyen pouvant le remplacer et placé de telle sorte que le son puisse être arrêté par aucun obstacle. Il doit être aussi pourvu d'un cornet de brume actionné mécaniquement, ainsi que d'une cloche, l'un et l'autre suffisamment puissants. Un navire à voile d'une longueur de 12,20 mètres ou plus doit avoir un cornet de brume et une cloche, comme il est indiqué plus haut.

(b) Pour les navires faisant route, tous les signaux prescrits dans le présent article doivent être émis :

(I) Au moyen du sifflet à bord des navires à propulsion mécanique.

(II) Au moyen du cornet de brume à bord des navires à voile.

(III) Au moyen du sifflet ou du cornet de brume à bord des navires remorqués.

(c) Tant de jour que de nuit, par temps de brume, de brouillard, de brume, de neige ou pendant les forts grains de pluie ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, les signaux prescrits par la présente règle seront employés comme suit :

(I) Un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de deux minutes au plus.

(II) Un navire à propulsion mécanique faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle d'une seconde environ.

(III) Un navire à voile faisant route doit faire entendre à des intervalles n'excédant pas une minute, un son quand il est à tribord amures, deux sons consécutifs quand il est à bâbord amures, et trois sons consécutifs quand il a le vent de l'arrière du travers.

(IV) Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ à des intervalles n'excédant pas une minute. Sur les navires d'une longueur supérieure à 103,75 mètres, on devra sonner la cloche sur la partie avant du navire et, de plus, sur la partie arrière, à des intervalles ne dépassant pas une minute, faire entendre un gong ou tout autre instrument dont le son et le timbre ne peuvent être confondus avec ceux de la cloche. Tout navire au mouillage peut en outre, conformément à la règle 12, faire entendre trois sons consécutifs, à savoir : un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'une collision à un navire qui s'approche.

(V) Un navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à relever un câble sous-marin ou une bouée, tout navire faisant route et ne pouvant s'écarter de la route d'un navire qui s'approche parce qu'il n'est pas maître de sa manœuvre ou est incapable de manœuvrer comme l'exigent les présentes règles doit, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes (I), (II) et (III), faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas une minute, trois sons consécutifs à savoir : un son prolongé suivi de deux sons brefs.

(VI) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi seulement, s'il a un équipage à bord, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas

une minute, quatre sons consécutifs, à savoir : un son prolongé suivi de trois sons brefs. Dans la mesure du possible, ce signal sera émis immédiatement après le signal donné, par le navire remorqueur.

(VII) Un navire échoué doit faire sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, comme il est prescrit à l'alinéa (IV) ; de plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre cette sonnerie rapide de la cloche.

(VIII) Un bateau en train de pêcher, qu'il fasse route ou qu'il soit au mouillage, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas une minute, le signal prescrit à l'alinéa (V). Un navire qui pêche avec des lignes traînantes et fait route doit faire entendre les signaux prescrits selon le cas aux alinéas (I), (II) et (III).

(IX) Un navire d'une longueur inférieure à 12,20 mètres, une embarcation à l'aviron ou un hydravion améri, n'est pas astreint à faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas une minute.

(X) Un navire-pilote à propulsion mécanique, lorsqu'il est en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux alinéas (I), (II) et (IV), faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

Règle 16

a) Tout navire ou hydravion hydroplanant se trouvant dans une zone de brume, brouillard, brume, neige ou forts grains de pluie, ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, doit marcher à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

b) Tout navire à propulsion mécanique qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger de collision soit passé.

c) Tout navire à propulsion mécanique qui détecte la présence d'un autre navire sur l'avant du travers avant d'avoir entendu ses signaux de brume ou d'être en contact visuel avec lui, peut manœuvrer de bonne heure et franchement pour éviter de se trouver en position très rapprochée. Mais si cette dernière position ne peut être évitée, il doit dans toute la mesure où les circonstances le permettent, stopper sa machine en temps utile afin d'éviter l'abordage et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger d'abordage soit passé.

PARTIE D — Règles de barre et de route

Préliminaires

1. — Toute manœuvre décidée en application ou par suite de l'interprétation des présentes règles, doit être exécutée franchement, largement à temps, et comme doit le faire un bon marin.

2. — Le risque de collision peut, quand les circonstances le permettent, être constaté par l'observation attentive du relèvement au compas d'un navire qui s'approche. Si ce relèvement ne change pas d'une façon appréciable, on doit en conclure que ce risque existe.

3. — Les marins doivent tenir compte du fait qu'un hydravion qui améri ou décolle ou qui manœuvre dans les conditions atmosphériques défavorables peut se trouver dans l'impossibilité de modifier au dernier moment la manœuvre qu'il a envisagée.

4. — Les règles 17 à 24 ne s'appliquent qu'aux navires qui sont en vue les uns des autres.

Règle 17

a) Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre, de manière à faire craindre une collision, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme il suit, savoir :

(I) Quand chacun des navires reçoit le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre.

(II) Quand les deux navires reçoivent le vent du même bord celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.

b) Pour l'application de la présente règle, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord

opposé au bord de brassage de la grand'voile, ou, dans le cas d'un navire à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique (ou triangulaire).

Règle 18

a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur tribord de manière à passer par bâbord l'un de l'autre. Cette règle ne s'applique qu'au cas où les navires ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre en suivant des directions opposées, de telle sorte que la collision soit à craindre ; elle ne s'applique pas à deux navires qui, s'ils continuent leurs routes respectives, se croisent sûrement sans se toucher. Les seuls cas que vise cette règle sont ceux dans lesquels chacun des deux navires a le cap l'un sur l'autre, ou presque l'un sur l'autre, en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque navire voit les mâts de l'autre navire l'un par l'autre ou à très peu près l'un par l'autre, et tout à fait ou à très peu près dans le même alignement que les siens ; et, pendant la nuit, le cas où chaque navire est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre. Il ne s'applique pas, pendant le jour, au cas où un navire en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route, ni pendant la nuit, au cas où chaque navire présentant son feu rouge voit le feu de même couleur de l'autre ou chaque navire présentant son feu vert voit le feu de même couleur de l'autre ; ni aux cas où un navire aperçoit droit devant lui un feu rouge sans voir le feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir le feu rouge ; enfin, ni au cas où un navire aperçoit à la fois un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit ou à peu près.

b) Pour l'application de la présente règle et des règles 19 à 29 inclusivement, à l'exception des règles 20 c) et 28, un hydravion amérri doit être considéré comme un navire et l'expression « navire à propulsion mécanique » doit être interprétée en conséquence.

Règle 19

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent, de manière à faire craindre une collision, le navire qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

Règle 20

a) Lorsque deux navires, l'un à propulsion mécanique et l'autre à voile, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire à propulsion mécanique doit s'écarter de la route du navire à voile, sauf exceptions prévues aux règles 24 et 26.

b) Cette règle ne donne pas à un navire à voile le droit de gêner le libre passage dans un chenal étroit d'un navire à propulsion mécanique qui ne peut naviguer qu'à l'intérieur d'un tel chenal.

c) Un hydravion amérri doit, autant que possible, se tenir à l'écart de tout navire et éviter de gêner sa navigabilité. Toutefois, lorsqu'il y a danger de collision, cet hydravion doit se conformer aux présentes règles.

Règle 21

Lorsque, d'après les présentes règles, l'un des deux navires doit changer sa route, l'autre navire doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse. Quand, pour une cause quelconque, ce dernier navire se trouve tellement près de l'autre qu'une collision ne peut être évitée par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit, de son côté, faire la manœuvre qu'il jugera la meilleure pour éviter la collision (voir règles 27 et 29).

Règle 22

Tout navire qui est tenu, d'après les présentes règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, doit autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement pour répondre à cette obligation et doit, si les circonstances le permettent, éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci.

Règle 23

Tout navire à propulsion mécanique qui est tenu, d'après les présentes règles, de s'écarter de la route d'un autre navire doit, s'il s'approche de celui-ci, réduire au besoin sa vitesse ou même stopper ou marcher en arrière si les circonstances le rendent nécessaire.

Règle 24

a) Quelles que soient les prescriptions des présentes règles, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

b) Tout navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire qui est rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci doit être considéré comme un navire qui en rattrape un autre et aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne pourra faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre des présentes règles et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré.

c) Si le navire qui en rattrape un autre ne peut pas toujours reconnaître avec certitude s'il est sur l'avant ou sur l'arrière de cette direction par rapport à ce dernier, il doit, s'il y a doute, se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et s'écarter de la route de celui-ci.

Règle 25

a) Tout navire à propulsion mécanique faisant route dans un chenal étroit doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger, prendre la droite du chenal ou du milieu du passage.

b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique s'approche d'un coude dans un chenal étroit où il ne peut voir un autre navire s'approchant en sens inverse, le premier navire doit, au moment où il arrive à la distance d'un demi-mille du coude, faire entendre un son prolongé de son sifflet. Tout navire à propulsion mécanique entendant ce signal de l'autre côté du coude doit répondre par un signal analogue. Qu'il ait ou non entendu un signal en réponse au sien, le premier navire doit passer ce coude avec précaution et en conservant une bonne veille.

c) Dans un chenal étroit, un navire à propulsion mécanique de moins de 19,80 mètres ne doit pas gêner le libre passage d'un navire qui ne peut naviguer qu'à l'intérieur d'un tel chenal.

Règle 26

Tout navire qui n'est pas en train de pêcher, à l'exception de ceux auxquels s'appliquent les prescriptions de la règle 4, doit, lorsqu'il fait route, s'écarter de la route des bateaux en train de pêcher. La présente règle ne donne pas aux bateaux en train de pêcher le droit d'obstruer un chenal fréquenté par des navires autres que des bateaux de pêche.

Règle 27

En application et en interprétant les présentes règles, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et d'abordage ainsi que de toutes circonstances particulières y compris les possibilités des navires et hydravions en jeu, qui peuvent entraîner la nécessité de s'écarter des règles ci-dessus pour éviter un danger immédiat.

PARTIE E — Signaux sonores pour navires en vue l'un de l'autre

Règle 28

a) Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions des présentes règles, indiquer ce changement par les signaux suivants émis au moyen de son sifflet :

- un son bref pour dire « Je viens sur tribord » ;
- Deux sons brefs pour dire « Je viens sur bâbord » ;
- Trois sons brefs pour dire « Mes machines sont en arrière »

b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique qui, conformément aux présentes règles doit conserver sa route et maintenir sa vitesse, est en vue d'un navire et ne se sent pas assuré que l'autre navire prend les mesures nécessaires pour éviter l'abordage, il peut exprimer son doute en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal ne doit pas dispenser un navire des obligations qui lui incombent conformément aux règles 27 et 29 ou à toute autre règle, ni de l'obligation de signaler toute manœuvre effectuée conformément aux présentes règles, en faisant entendre les signaux sonores appropriés, prescrits par la présente règle.

c) Tout signal au sifflet qui est mentionné à la présente règle peut être, en outre, indiqué par un dispositif visuel de signalisation consistant en un feu blanc visible sur tout l'horizon, à une distance d'au moins 5 milles et conçu de telle façon que son fonctionnement soit synchronisé avec celui du mécanisme du sifflet et qu'il demeure allumé et visible pendant toute la durée du fonctionnement du signal sonore.

d) L'application des présentes règles ne devra en aucune façon gêner celle des règles spéciales établies par le Gouvernement de toute nation concernant l'emploi des signaux supplémentaires par coups de sifflet entre navires de guerre ou navires faisant partie d'un convoi.

PARTIE F — Divers

Règle 29

Rien de ce qui est prescrit dans les présentes règles ne doit exonérer un navire ou un hydravion améri, ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit dans la mise en œuvre d'une veille appropriée, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

Règle 30

Réserve relative aux règles de navigation dans les ports et de navigation intérieure

Rien dans les présentes règles ne doit entraver l'application de règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque, y compris les plans d'eau réservés aux hydravions.

Règle 31

Signaux de détresse

a) Lorsqu'un navire ou un hydravion améri est en détresse et demande des secours à d'autres navires ou à la terre, il doit faire usage des signaux suivants, ensemble ou séparément, à savoir :

(I) Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ.

(II) Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.

(III) Fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles.

(IV) Un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation se composant du groupe ... — — — du code morse.

(V) Un signal radiotéléphonique consistant dans le mot « may-day ».

(VI) Le signal de détresse N.C. du code international.

(VII) Un signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en-dessous, une boule ou objet analogue

(VIII) Flamme sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc...).

(IX) Une fusée à parachute ou un feu à main produisant un feu rouge.

(X) Un signal fumigène produisant une quantité de fumée de couleur orange.

(XI) Mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté.

b) Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer qu'un navire ou un hydravion est en détresse, ainsi que l'usage de tout signal susceptible d'être confondu avec l'un des signaux ci-dessus.

Note. — Les navires en détresse peuvent utiliser le signal radiotélégraphique d'alarme ou le signal radiotéléphonique d'alarme pour attirer l'attention sur les appels et messages de détresse. Le signal radiotélégraphique d'alarme qui est destiné à déclencher les auto-alarmes radiotélégraphiques des navires équipés de ce dispositif, se compose d'une série de douze traits d'une durée d'une minute, la durée de chaque trait étant de quatre secondes et l'intervalle entre deux traits consécutifs étant d'une seconde. Le signal radiotéléphonique d'alarme se compose de deux tonalités émises alternativement pendant une durée allant de trente secondes à une minute.

ANNEXE AUX REGLES

Recommandations concernant l'utilisation des renseignements fournis par le radar en vue de prévenir les abordages en mer.

1. — Les déductions tirées de renseignements insuffisants fournis par le radar peuvent être dangereuses et doivent être évitées.

2. — Un navire naviguant en visibilité réduite à l'aide de radar doit, conformément aux prescriptions de la règle 16 (a), marcher à une vitesse modérée. L'ensemble des renseignements fournis par le radar constitue l'un des éléments d'appréciation dont il y a lieu de tenir compte pour fixer la vitesse modérée. A cet égard, il faut se rappeler que les petits navires, les petits icebergs et autres objets flottants semblables peuvent ne pas être détectés par le radar.

Les indications fournies par le radar, signalant la présence d'un ou plusieurs navires dans le voisinage, peuvent signifier que la vitesse modérée devrait être inférieure à celle qu'un marin n'ayant pas de radar eût pu considérer comme modérée dans les mêmes circonstances.

3. — En naviguant en visibilité réduite, la distance et le relèvement d'un autre navire fournis par le radar, ne constituent pas à eux seuls, aux termes de la règle 16 (b), une assurance suffisante quant à sa position pour dégager un navire de l'obligation de stopper sa machine et de naviguer avec précaution, quand un signal de brume est entendu sur l'avant du travers.

4. — Lorsqu'une manœuvre a été entreprise, conformément à la règle 16 (c) pour éviter une « situation très rapprochée », il est essentiel de s'assurer qu'une telle manœuvre produit l'effet que l'on désire obtenir. Des changements de route ou de vitesse, ou ces deux changements à la fois, sont des manœuvres pour lesquelles le marin doit être guidé par les circonstances du moment.

5. — Un changement de route seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en « position très rapprochée » à condition :

a) qu'il y ait une place suffisante ;

b) que la manœuvre soit faite en temps utile ;

c) qu'elle soit franche ; une succession de petits changements de route doit être évitée ;

d) que cette manœuvre n'ait pas pour résultat d'amener le navire en « position très rapprochée » par rapport à d'autres navires.

6. — Le choix du bord de l'abattée doit être laissé à l'initiative du marin qui doit être guidé par les circonstances du moment. Une abattée sur tribord, en particulier lorsque les navires semblent se rapprocher suivant des routes directement opposées ou à peu près opposées, est généralement préférable à une abattée sur bâbord.

7. — Un changement de vitesse, soit seul, soit accompagné d'un changement de route, doit être important. Une succession de petites modifications de la vitesse doit être évitée.

8. — Si une « situation très rapprochée » est imminente, la manœuvre la plus prudente peut consister à « casser l'erre » du navire.

MINISTRE DE L'INTERIEUR

Arrêtés des 19, 20 et 28 octobre et 7, 9 et 10 novembre 1966 portant mouvement de personnel.

Par arrêté du 19 octobre 1966, M. Ahmed Kacimi est nommé en qualité d'attaché d'administration centrale de 2ème classe, 1er échelon.

Par arrêté du 20 octobre 1966, M. Miloud Meslem est nommé en qualité de secrétaire administratif de classe normale, 2ème échelon.

Par arrêté du 20 octobre 1966, M. Mohamed Tahar Rachedi est nommé en qualité de secrétaire administratif, de classe normale, 1er échelon.

Lesdits arrêtés prendront effet à compter de la date d'installation des intéressés dans leurs fonctions.

Par arrêté du 20 octobre 1966, Mlle Fatima Doucene est nommée en qualité de secrétaire sténodactylographe de 1^{er} échelon.

Ledit arrêté prend effet à compter du 1^{er} août 1966.

Par arrêté du 28 octobre 1966, M. Chérif Ouboussad est nommé en qualité d'administrateur civil de 2^{ème} classe, 1^{er} échelon.

Ledit arrêté prendra effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 7 novembre 1966, M. Ahmed Arab est rayé des effectifs des secrétaires interprètes de préfecture (préfecture de Constantine).

Par arrêté du 7 novembre 1966, M. Belkheir Boudia est radié du cadre des secrétaires administratifs de préfecture (préfecture des Oasis).

Par arrêté du 7 novembre 1966, Mlle Aïcha Touil, est radiée du cadre des secrétaires administratifs de préfecture (préfecture de Mostaganem).

Par arrêté du 7 novembre 1966, M. Abdelkamel El Habib est nommé en qualité de secrétaire administratif de préfecture (préfecture de la Saoura).

Par arrêté du 7 novembre 1966, M. Abdelmadjid Aïssani est nommé en qualité de secrétaire administratif de préfecture (préfecture d'Oran).

Par arrêté du 7 novembre 1966, M. Mohamed Bencella est nommé en qualité de secrétaire administratif de préfecture (préfecture de Mostaganem).

Par arrêté du 9 novembre 1966, il est mis fin, à compter du 1^{er} octobre 1966, aux fonctions de chef de bureau exercées par M. Mohamed Lamari, appelé à d'autres fonctions.

Par arrêté du 9 novembre 1966, il est mis fin, à compter du 1^{er} octobre 1966, aux fonctions de chef de bureau exercées par M. Mohamed Ait Said, appelé à d'autres fonctions.

Par arrêté du 9 novembre 1966, M. Mohamed Ait Said est nommé en qualité de chargé de mission.

L'intéressé est affecté au service national de la protection civile.

Par arrêté du 9 novembre 1966, M. Mohamed Lamari est nommé, à compter du 1^{er} octobre 1966, en qualité de chargé de mission.

Par arrêté du 9 novembre 1966, M. Taher Ghriss est nommé en qualité d'attaché d'administration centrale de 2^{ème} classe, 1^{er} échelon.

Ledit arrêté prendra effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

Par arrêté du 9 novembre 1966, Mlle Leïla Idrici est nommée en qualité de secrétaire sténodactylographe de 1^{er} échelon.

Ledit arrêté prendra effet à compter de la date d'installation de l'intéressée dans ses fonctions.

Par arrêté du 10 novembre 1966, M. Belabbès Benali, secrétaire administratif de classe normale, 1^{er} échelon à la préfecture de Saïda, est muté, sur sa demande et en la même qualité, à la préfecture d'Oran.

Ledit arrêté prend effet à compter du 1^{er} novembre 1966.

Par arrêté du 10 novembre 1966, M. Ahmed Hadj Sadok, attaché de préfecture, est délégué dans les fonctions de chef de division à la préfecture d'El Asnam.

Ledit arrêté prendra effet à compter de la date d'installation de l'intéressé dans ses fonctions.

MINISTERE DE LA JUSTICE

Arrêté du 20 septembre 1966 portant nomination d'assesseurs.

Par arrêté du 20 septembre 1966, sont nommés pour une durée de trois ans en qualité d'assesseurs des tribunaux des mineurs :

au siège de la cour de Médéa :

MM. Guinoun Atallah et Enfoussi Nourredine (assesseurs titulaires). Belabes Amar, Atia Mohamed, Benmouloud Abdelkader, Fekhar Mostefa, Chergui Mohamed, Belazoughi Benaïssa, Zaïbeck Foudhil et Bachene Mohamed (assesseurs suppléants).

Arrêtés des 30 septembre, 7 et 15 octobre, 14 et 17 novembre 1966 portant mouvement dans le corps de la magistrature (rectificatif).

J.O. n° 102 du 2 décembre 1966.

Page 1204, au sommaire.

Au lieu de :

Arrêtés des 30 novembre,...

Lire :

Arrêtés des 30 septembre,...

(Le reste sans changement).

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA CONSTRUCTION

Arrêtés des 1^{er} juin, 11, 26 et 27 août, 2, 6, et 17 septembre, 4, 7 et 10 octobre 1966 portant mouvement de personnel.

Par arrêté du 1^{er} juin 1966, M. Tahar Chaïb est nommé à l'emploi d'administrateur civil, de 2^{ème} classe, 1^{er} échelon.

Par arrêté du 11 août 1966, M. Abderrahmane Bou'tetta, adjoint administratif, est muté au ministère des postes et télécommunications et des transports (direction des transports).

Par arrêté du 26 août 1966, est acceptée la démission de Mlle Safia Saci, dactylographe.

Par arrêté du 26 août 1966, M. Mustapha Belabbas est nommé à l'emploi d'agent de bureau.

Par arrêté du 2 septembre 1966, M. Mohamed Aït Menguellet est nommé à l'emploi de secrétaire administratif de classe normale, 1^{er} échelon.

Par arrêté du 6 septembre 1966, il est mis fin, au détachement de M. Mohamed Bouzaher, conseiller technique.

Par arrêté du 17 septembre 1966, il est mis fin pour abandon de poste, aux fonctions de Mlle Fatma Zohra Bouferroune, sténodactylographe.

Par arrêté du 17 septembre 1966, il est mis fin, pour abandon de poste, aux fonctions de Mme Mazri, née Igourari Leïla, mécanographe.

Par arrêté du 4 octobre 1966, M. Arezki Meziani est rayé des effectifs des adjoints administratifs.

Par arrêté du 4 octobre 1966, M. Arezki Méziani, est nommé à l'emploi de secrétaire administratif de classe normale, 1^{er} échelon.

Par arrêté du 4 octobre 1966, M. Abdelaziz Baksissi est nommé à l'emploi d'attaché d'administration de 2^{ème} classe, 1^{er} échelon.

Par arrêté du 4 octobre 1966, M. Mansour Menoune est nommé à l'emploi d'attaché d'administration de 2^{ème} classe, 1^{er} échelon.

Par arrêté du 7 octobre 1966, M. Bachir Bouguerroua est nommé à l'emploi de secrétaire administratif de classe normale, 1^{er} échelon.

Par arrêté du 10 octobre 1966, M. Ameur Djelid est nommé à l'emploi d'adjoint administratif.

Décision du 13 juillet 1966 mettant fin au contrat d'un attaché d'administration.

Par décision du 13 juillet 1966, il est mis fin au contrat souscrit par M. Abdallah Aïchou, attaché d'administration.

MINISTERE DU TOURISME

Arrêtés des 28 avril, 20 mai, 6 et 22 septembre et 27 octobre 1966, portant mouvement du personnel.

Par arrêté du 28 avril 1966, Mlle Samya Ben El Kadi est nommée en qualité de secrétaire administratif, classe normale, 1^{er} échelon.

Par arrêté du 20 mai 1966, M. Abderrahmane Salah est nommé en qualité de secrétaire administratif, classe normale, 1^{er} échelon.

Par arrêté du 20 mai 1966, M. Nourdine Misraoui est nommé en qualité de secrétaire administratif, classe normale, 1^{er} échelon.

Par arrêté du 6 septembre 1966, Mlle Nâanaa Ferria est nommée en qualité de secrétaire administratif, classe normale, 1^{er} échelon.

Par arrêté du 22 septembre 1966, Mme Jedjiga Tireche est nommée en qualité de dactylographe, 1^{er} échelon.

Par arrêté du 22 septembre 1966, M. Abdelkader Dib est nommé en qualité d'attaché d'administration, 2^{ème} classe, 1^{er} échelon.

Par arrêté du 27 octobre 1966, M. Belkacem Rahni est recruté en qualité de conseiller technique (indice brut 800) pour une durée d'un an.

Par arrêté du 27 octobre 1966, M. Bénamar Benachenhou est nommé en qualité d'administrateur civil, 2^e classe, 1^{er} échelon.

Par arrêté du 27 octobre 1966, Mlle Nefissa Bennegadi est nommée en qualité de sténodactylographe, 1^{er} échelon.

Par arrêté du 27 octobre 1966, Mlle Fadila Baki est nommée

Lesdits arrêtés prendront effet, à compter de la date d'installation des intéressés dans leurs fonctions.

ACTES DES PREFETS

Arrêté du 29 septembre 1966 portant homologation des résultats d'une enquête partielle dans la commune de M'Daourouch.

Par arrêté du 29 septembre 1966 du préfet du département d'Annaba, le plan dressé à la suite de l'enquête partielle n° 15670, et dont copie est annexée à l'original dudit arrêté, est homologué avec les attributions de propriété ci-après, non compris les dépendances du domaine public.

- Lots n° 1 de 0 ha 82 a 50 ca, terre de culture,
 » 2 de 1 ha 24 a 00 ca, »
 » 4 de 1 ha 21 a 50 ca, »

à Laieb Messaoud ben Larbi né en 1881, à Oued Kebarit et y demeurant.

- Lots n° 3 de 4 ha 63 a 75 ca, terre de labour,
 » 6 de 4 ha 38 a 50 ca, »
 » 7 de 3 ha 78 a 50 ca, »
 » 8 de 1 ha 42 a 00 ca, »

à Laïb Daoui ben Sahbi, né en 1900 à Oued Kebarit et y demeurant,

à Laieb Abdallah ben Sahbi, né le 24 juillet 1923 à Oued Kebarit et y demeurant,

Laïyeb Layachi ben Sahbi né en 1930 à Oued Kebarit et y demeurant,

Chacun pour 1/3.

Lot n° 5 de 4 ha 00 à 25 ca, terre de culture et goubis,

à Dib Mahmoud ou Ahmouda ben Ali, né le 17 janvier 1927 à Oued Kebarit et y demeurant pour 2/20

à Dib Labidi ben Ali, né en 1929 à Oued Kebarit et y demeurant pour 2/20

à Dib Bechtoula bent Ali, née le 1^{er} novembre 1935 à Oued Kebarit et y demeurant pour 1/20

à Laïb Messaoud ben Larbi, né en 1881 à Oued Kebarit et y demeurant pour 5/20

à Laïb Daoui ben Sahbi, né en 1900 à Oued Kebarit et y demeurant pour 5/20

à Saïghi ben Salah, né le 6 juillet 1917 à Oued Kebarit et y demeurant pour 5/20

Sous réserve des droits de propriété appartenant exclusivement au cinquième attributaire sur les goubis y édifiés.

Arrêté du 29 septembre 1966 portant homologation de plan concernant des lots situés dans la commune d'El Kouif.

Par arrêté du 29 septembre 1966 du préfet du département d'Annaba, le plan dressé à la suite de l'enquête partielle n° 15129, et dont copie est annexée à l'original dudit arrêté, comprenant deux lots en nature de terre de culture, d'une superficie de 4 ha 79 a 25 ca, situés dans l'ancien douar Gouraye, qui a servi à former la commune d'El Kouif dépendant de l'arrondissement de Tébessa, département d'Annaba, est homo-

logué avec les attributions de propriété ci-après, non compris les dépendances du domaine public.

Lot n° 1 de 3 ha 98 a 50 ca, terre de culture

Lot n° 2 de 0 ha 80 a 75 ca, terre de culture.

à Menai Aboud ben Tounssi, né en 1902 à El Kouif, demeurant à Tébessa.

Arrêté du 29 septembre 1966 portant homologation d'une enquête partielle.

Par arrêté du 29 septembre 1966, le plan dressé à la suite de l'enquête partielle n° 15231, et dont une copie est annexée à l'original dudit arrêté, est homologué avec les attributions de propriété ci-après non compris les dépendances du domaine public.

Lots n° 1, de 3 ha 97 a 50 ca, terre de culture,

» 2, de 0 ha 14 a 50 ca, »

» 3, de 0 ha 18 a 75 ca, »

» 5, de 1 ha 41 a 50 ca, »

» 7, de 0 ha 33 a 50 ca, terre de culture. et nuttes,

à Metiri Hamed ben Saïd, né le 23 décembre 1919 à Béni Ammar et y demeurant pour 2/24

» Omar ben Saïd, né le 29 mai 1922 à Béni Ammar et y demeurant pour 2/24

» Abed ben Saïd, né en 1927 à Béni Ammar et y demeurant pour 2/24

» El Hadi ben Saïd, né en 1932 à Béni Ammar et y demeurant pour 2/24

à Metiri Brahim ben Saïd, né le 19 mai 1936 à Béni Ammar et y demeurant pour 2/24

» Aïcha dite Chablia bent Saïd, née le 29 octobre 1931 à Béni Ammar et y demeurant pour 1/24

» Aldjia dite Fatima bent Saïd, née le 16 décembre 1937 à Béni Ammar et y demeurant pour 1/24

» Mohammed dit Ali bent Brahim, né le 25 janvier 1916 à Béni Ammar et y demeurant pour 8/24

» Hadda bent Brahim, née le 12 octobre 1931 à Béni Ammar et y demeurant pour 4/24

sous réserve des droits exclusifs de propriété revenant à Bahroune Abed ben Khalfallah, né le 18 février à Béni Ammar et y demeurant, sur les huttes édifiées dans le lot n° 5.

Lots n° 4, de 0 ha 76 a 75 ca, terre de culture et puits,

» 6, de 1 ha 09 a 25 ca, terre de culture et hutte.

à Bahroune Khalfallah ben Hacine, né en 1881 à Béni Ammar et y demeurant.

Arrêté du 4 novembre 1966 déclarant d'utilité publique l'acquisition des lots 99 et 104 du plan urbain de Draa el Mizan d'une superficie de 22 et 30 ca appartenant à M. Lamali Ali ben Mohamed.

Par arrêté du 4 novembre 1966 du préfet du département de Tizi Ouzou, est déclaré d'utilité publique dans les conditions prévues par le décret n° 57-1274 du 11 décembre 1957, l'acquisition par la commune de Draa El Mizan des lots 99 et 104 du plan urbain de Draa El Mizan, d'une superficie de 22 et 30 ca appartenant à M. Lamali Ali ben Mohamed.

AVIS ET COMMUNICATIONS

MARCHES. — Mise en demeure d'entrepreneur.

M. Saidi Fodil, entrepreneur, domicilié à Birmendrels, titulaire du marché n° 1-IA-64, visé le 7 janvier 1965, approuvé le 7 janvier 1965, relatif à l'exécution des travaux de construction de quinze groupes scolaires dans l'arrondissement de Tizi Ouzou, est mis en demeure d'avoir à reprendre l'exécution desdits travaux dans un délai de vingt jours (20) à compter de la date de publication du présent avis au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire

Faute par l'entrepreneur de satisfaire à cette mise en demeure dans le délai prescrit, il lui sera fait application des dispositions de l'article 14 de l'ordonnance n° 62-016 du 9 août 1962.