



SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
Dahir n° 1-59-043 du 12 kaada 1380 (28 avril 1961) relatif à la police des ports maritimes de commerce (Bulletin officiel n° 2533 du 12/05/1961 (12 mai 1961)) 2	
Arrêté viziriel du 8 rebia I 1351 (13 juillet 1932) réglementant l'exploitation du port de Casablanca (B.O. n° 1034 du 19/08/1932 (19 août 1932)).....	8
Arrêté du directeur général des travaux publics du 01/06/1935 (1er juin 1935) sur la police de la circulation, du roulage et la voie publique dans le périmètre du port de Casablanca (B.O. n° 1180 du 07/06/1935 (7 juin 1935)).....	12
Arrêté viziriel du 29 chaoual 1356 (2 janvier 1938) réglementant l'exploitation du port de Safi (B.O. n° 1320 du 11/02/1938 (11 février 1938)).....	16
Arrêté du directeur des travaux publics du 4/05/1951 (4 mai 1951) réglementant l'exploitation du port de Mehdia-Port-Lyautey (B.O. n° 2043 du 21/12/1951 (21 décembre 1951))	19
Arrêté du directeur des travaux publics du 08/01/1952 (8 janvier 1952) réglementant l'exploitation du port d'Agadir (B.O. n° 2054 du 7/03/1952 (7 mars 1952))	22
Arrêté du ministre des travaux publics n° 90-59 du 28/04/1961 (28 avril 1961) sur la police des ports maritimes de commerce (Bulletin officiel n° 2533 du 12/05/1961 (12 mai 1961)).....	25
Arrêté 431/26 du Ministère des Travaux Publics du 4 février 1993 , relatif à la police des ports maritimes de commerce , autorisant l'ODEP d'assurer pour le compte de l'Etat , les missions de la police des ports.....	28
Arrêté du Ministre des travaux publics du 28/04/1990 portant sur le règlement l'exploitation et de sécurité du port de Mohammedia	29

Dahir n° 1-59-043 du 12 kaada 1380 (28 avril 1961) relatif à la police des ports maritimes de commerce (Bulletin officiel n° 2533 du 12/05/1961 (12 mai 1961))

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand sceau de S. M. Hassan II)

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

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu le dahir du 2 jourmada I 1334 (7 mars 1916), sur la police des ports maritimes de commerce de l'ancienne zone de protectorat français tel qu'il a été modifié par les dahirs des 24 jourmada I 1345 (30 novembre 1926), 4 safar 1353 (18 mai 1934.), 1er hija 1366 (16 octobre 1947) et 9 jourmada II 1369 (28 mars 1950) ;

Vu la loi du 6 juillet 1931 réglementant la police maritime du port du Tanger telle qu'elle a été modifiée par les lois du 13 juillet 1949 et du 14 mars 1953 et par l'ordonnance du 10 mars 1950;

Vu le dahir khalifien du 23 safar 1363 (28 février 1944) portant approbation du statut organique des ports de l'ancienne zone de protectorat espagnol,

A décidé ce qui suit :

Chapitre premier : Mouvement et stationnement des navires.

Article Premier : Tout navire qui se présente sur rade devant un port du Royaume du Maroc est tenu d'arborer le pavillon de sa nation et de se faire reconnaître immédiatement par les services du port même s'il reste sur rade.

Tout navire qui sort du port doit arborer le pavillon de sa nation.

Article 2 : Les officiers de port règlent, en exécution des instructions du chef de l'exploitation du port, l'ordre d'entrée et de sortie des navires dans le port et dans les bassins. Ils ordonnent et dirigent tous les mouvements.

Ces ordres sont donnés oralement, par écrit ou par signaux. Les ordres donnés par écrit peuvent être valablement remis aux capitaines, maîtres ou patrons intéressés, soit directement, soit par l'intermédiaire de leur consul, de leur courtier ou de leur consignataire.

Les capitaines, maîtres ou patrons de navires, doivent obéir à toutes les injonctions des officiers et maîtres de port et prendre d'eux-mêmes, dans les manoeuvres qu'ils effectuent, les mesures nécessaires pour prévenir les accidents.

Article 3 : Tout capitaine de navire mouillant sur rade ou entrant dans le port remet, dans les vingt-quatre heures au bureau des officiers de port, une déclaration écrite indiquant le nom et la nationalité de son navire, le nom du capitaine, celui de l'armateur ou du consignataire, le tonnage du navire, son tirant d'eau, son genre de navigation, la nature de son chargement, sa provenance, sa destination, le nombre d'hommes de son équipage, le nombre de ses passagers réguliers et, le cas échéant, clandestins.

La même déclaration doit être faite avant la sortie du port ou le départ de la rade.

Une déclaration spéciale est faite pour les marchandises dangereuses, infectes ou putrescibles, mentionnées à l'article 15 ci-après. Celle-ci doit être notifiée aux services du port avant toute demande d'accostage ou de mise au travail, et de préférence avant l'arrivée du navire.

Les déclarations remises par les capitaines sont inscrites sur un registre spécial et affectées d'un numéro d'ordre. Les mises à quai ou au travail restent fonction du tour d'arrivée dans la zone de pilotage ou du tour de reconnaissance lorsque les conditions atmosphériques ne permettent pas aux navires de pénétrer dans les limites du port.

Article 4 : Sauf dans le cas de nécessité absolue, les navires ne peuvent mouiller dans les chenaux d'accès au port dont les limites sont données par les instructions nautiques.

Article 5 : Le chef de l'exploitation du port fixe la place que chaque navire doit occuper soit à quai, soit aux différents postes de mouillage conformément aux prescriptions fixées pour chaque port, par arrêté du ministre des travaux publics et aux usages du port. Toutefois, et sous réserve d'en rendre compte au directeur du port ; il est juge des circonstances qui peuvent motiver une dérogation à ces règles.

Article 6 : Les navires ne peuvent être amarrés qu'aux bollards ou points fixes, placés sur les quais à cette fin.

Article 7 : Le capitaine d'un navire ne peut se refuser, à recevoir une aussière ni à modifier l'amarrage de son navire pour faciliter les mouvements ou le travail des autres navires.

Article 8 : Tout navire amarré ou mouillé dans un port doit avoir un service de garde.

Dans le cas où le service de garde serait jugé insuffisant pour empêcher toute dégradation aux installations du port ou aux autres navires, les officiers de port peuvent le faire compléter suivant l'importance du navire. En outre, sauf lorsque le navire est désarmé, le capitaine est tenu de conserver à bord le personnel nécessaire pour effectuer toute manoeuvre qui pourrait être ordonnée par les services du port.

S'il devient nécessaire de faire une manoeuvre, et qu'il ne se trouve pas sur le navire assez d'hommes pour l'exécuter, les officiers de port peuvent adjoindre d'office, au personnel du navire, des hommes de corvée. Dans tous les cas, les officiers de port peuvent également faire appel aux services de pilotage et aux remorqueurs nécessaires pour assurer l'exécution de la manoeuvre ordonnée.

La responsabilité de l'Etat n'est pas engagée par l'intervention des officiers de port, en cas d'accident dû à l'insuffisance reconnue du service de garde ou à l'insuffisance en nombre ou qualité des hommes de corvée.

Le salaire des hommes de corvée, ainsi que les frais de pilotage et de remorquage afférents à la manoeuvre sont payés par le capitaine, l'armateur ou le consignataire du navire d'après un rôle dressé par les officiers de port et rendu exécutoire par le directeur du port.

Article 9 : Tout capitaine ou gardien doit renforcer l'amarrage et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites par les officiers de port en raison de nécessités dont ceux-ci sont seuls juges.

Chapitre II : Chargements et déchargements.

Article 10 : Dans chaque port les modalités d'embarquement et de débarquement des passagers ainsi que celles de chargement, de déchargement ou d'entreposage des marchandises, sont fixées par arrêtés du ministre des travaux publics.

Ces arrêtés fixent notamment par catégories de postes et de marchandises le temps accordé pour le déchargement et le chargement des navires. Le chef de l'exploitation du port est juge des circonstances exceptionnelles qui peuvent motiver une prolongation de délai.

Le navire est relevé dès que les opérations sont effectivement terminées et, au plus tard, à l'expiration du délai fixé pour le chargement et le déchargement.

Article 11 : Les délais pendant lesquels les marchandises pourront séjourner dans les magasins ou sur les terre pleins sont déterminés par les règlements particuliers de chaque port; ils pourront toutefois, dans certaines circonstances spéciales, être réduits ou allongés par le directeur du port.

Si la durée de stationnement dépasse le nombre de jours prévu, les marchandises pourront être vendues aux enchères publiques dans les conditions fixées par les règlements particuliers de chaque port.

Chapitre III : Lestage et délestage.

Article 12 : Nul ne peut embarquer ou débarquer du lest sans en avoir fait la déclaration écrite, vingt-quatre heures à l'avance aux officiers de port dans les conditions fixées par arrêté du ministre des travaux publics et avoir obtenu, le cas échéant, l'autorisation qui peut être exigée par les règlements de la douane.

Chapitre IV : Mesures contre l'incendie.

Article 13 : Des arrêtés du ministre des travaux publics régleront l'usage du feu et de la lumière sur les quais et à bord des navires. Ils pourront, le cas échéant, imposer l'application à bord des navires pendant leur séjour dans le port, de mesures de sécurité particulières contre l'incendie, indépendamment de celles prescrites par les règlements de navigation et par le présent dahir.

Article 14 : En cas d'incendie, soit à bord de navires amarrés à un môle ou mouillés sur rade ou dans les bassins, soit dans les magasins ou sur les terre-pleins, les capitaines des navires voisins doivent se tenir prêts à intervenir avec le maximum des moyens de lutte contre le feu, dont ils disposent et à appliquer toutes les mesures de précautions qui seront ordonnées par les officiers de port.

Article 15 : La manutention et le transport dans les ports maritimes des matières dangereuses (explosibles, inflammables, comburantes, toxiques, corrosives) et des matières infectes ou putrescibles, sont soumis à des conditions d'emballage, de garde, de manutention, de chargement et de déchargement, de transport qui seront fixées par arrêtés du ministre des travaux publics en application de la législation propre à ces matières.

Chapitre V. :Construction, carénage, démolition, échouement, naufrage des navires dans les ports.

Article 16 : Dans l'enceinte du port et de ses dépendances, aucun navire, canot ou embarcation, ne peut être construit, caréné, démolé ou désarmé que sur les points désignés par l'administration, et suivant les mesures de précautions prescrites par les officiers de port qui fixent également les heures et les délais s'il y a lieu.

Article 17 : Lorsqu'un bâtiment ou une embarcation vient à s'échouer ou à couler dans un port ou dans les passes d'accès les officiers de port doivent en rendre immédiatement compte aux ingénieurs du port, qui font adresser par leur entremise au capitaine ou au propriétaire toutes instructions utiles en vue de faire enlever ou déplacer ce bâtiment ou cette embarcation. Les officiers de port s'assurent qu'il a été satisfait auxdites injonctions dans les délais prescrits ; à défaut ils en réfèrent au chef de l'exploitation du port en vue de son enlèvement par les soins de l'administration en application de l'article 124 de l'annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime.

Les navires désarmés dont la présence deviendrait une gêne ou un danger pour les autres navires ou pour la bonne exploitation du port pourront être déplacés d'office par l'administration aux frais et risques du propriétaire sans toutefois que la responsabilité de ce dernier puisse dépasser la limite fixée par l'article 124 de l'annexe I du dahir précité du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919).

Chapitre VI : Police du port et des quais.

Article 18 : Est réglementé par arrêté du ministre des travaux publics la protection des eaux du port et de ses dépendances notamment la protection contre la pollution des eaux, la pratique de la pêche, l'organisation des compétitions sportives, le dépôt de marchandises ou objets quelconques, ne provenant pas des déchargements des navires amarrés aux quais ou non destinés à y être chargés, sur les parties de terre-pleins réservés à la circulation et sur les autres parties, etc. Cet arrêté pourra notamment fixer les obligations des capitaines de navires en ce qui concerne le balayage des quais devant chaque navire à la fin des opérations de chargement ou de déchargement ; faute par les intéressés de satisfaire à ces obligations ; il pourra être perçu une taxe de balayage dont le taux et les

modalités d'application sont fixés conformément aux prescriptions du dahir du 17 rejev 1366 (7 juin 1947) autorisant le directeur des travaux publics à fixer, par arrêtés, les taxes portuaires.

Article 19 : Il est interdit à toute personne étrangère à l'équipage d'un navire d'en larguer les amarres sans en avoir reçu l'ordre des officiers de port.

Chapitre VII : Police du plan d'eau.

Article 20 : Aucun navire ou embarcation de servitude ou de plaisance ne peut stationner d'une façon permanente dans un port sans autorisation préalable du ministère des travaux publics. Des arrêtés du ministre des travaux publics préciseront pour chaque port les conditions imposées pour l'obtention des autorisations ainsi que les conditions de séjour le long des quais ou sur les plans d'eau.

Ces arrêtés pourront également régler la circulation des embarcations sur les plans d'eau.

Article 21 : Les navires ou embarcations circulant sur le plan d'eau seront soumis au contrôle de la douane, de la santé, des officiers de port, des agents de la marine marchande et de la police.

Leurs patrons se conformeront aux instructions qui leur seront données par les représentants de ces services. En cas d'infractions réitérées, l'autorisation d'introduction et d'utilisation du bateau pourra être retirée aux propriétaires de ces navires ou embarcations.

Chapitre VIII : Police de la circulation et du roulage.

Article 22 : Des arrêtés du ministre des travaux publics détermineront, pour chaque port, les conditions dans lesquelles les personnes, les animaux et les véhicules pourront être admis à pénétrer, à circuler et à stationner à l'intérieur de l'enceinte du port.

Chapitre IX : Protection du balisage dans les eaux maritimes

Article 23 : Il est interdit à tout capitaine, maître ou patron d'un navire, bateau ou embarcation, de s'amarrer sur un feu flottant, sur une balise ou sur une bouée, qui ne serait pas destiné à cet usage.

Il est interdit de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un feu flottant ou d'une bouée. Ces interdictions ne s'appliquent pas au cas où le navire, bateau ou embarcation serait en danger de perte.

Article 24 : Le capitaine, maître ou patron de tout navire, bateau ou embarcation, qui, même en danger de perte, et par suite d'un amarrage, d'un abordage ou de toute autre cause accidentelle a coulé, déplacé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise, est tenu de signaler le fait par les moyens les plus rapides dont il dispose et doit en faire la déclaration au plus tard, dans les vingt-quatre heures de son arrivée au premier port où il aborde.

Cette déclaration est faite, au Maroc, à l'officier de port et, en pays étranger, à l'agent consulaire du Maroc le plus rapproché du port d'arrivée.

Chapitre X : Pénalités.

Article 25 : A l'exception de celles prévues aux articles, 23 et 24 les infractions aux dispositions des chapitres premier à IX précédents et des arrêtés d'application sont punies d'une amende d'un montant de quarante (40) à sept cent vingt (720) dirhams à laquelle s'ajoute dans le cas d'infraction aux dispositions de l'article 2 0,08 à 0,16 dirham par tonneau de jauge brute des navires ou engins flottants.

Indépendamment des sanctions prévues ci-dessus, toute opération d'aconage pourra être suspendue, s'il y a lieu, à bord du navire en cause, sur simple décision du chef d'exploitation du port.

Article 26 : Toute infraction aux prescriptions de l'article 23 ci-dessus est punie d'une amende de vingt (20) à cinquante (50) dirhams.

Le contrevenant peut, en outre, être condamné à une peine d'emprisonnement de un à cinq jours.

La peine d'emprisonnement peut être portée au double en cas de récidive. Il y a récidive lorsqu'il a été prononcé contre le contrevenant, dans les douze mois précédant l'infraction, une première condamnation définitive pour la même contravention.

Article 27 : Le défaut de la déclaration prévue à l'article 24 ci-dessus est puni, indépendamment de la réparation du dommage causé à l'ouvrage, d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de cinquante (50) à cinq cents (500) dirhams.

Article 28 : Quiconque a intentionnellement détruit, abattu ou dégradé le feu flottant, une bouée ou une balise, est puni d'un emprisonnement de six mois à trois ans, et d'une amende de cinq cents (500) à deux mille (2.000) dirhams, sans préjudice de la réparation du dommage causé.

Article 29 : Lorsque par la faute, la négligence, l'imprudence ou le mauvais état d'un navire, un dommage aura été cause aux ouvrages du port, le capitaine, maître ou patron du navire sera condamné à une amende de cinquante (50) à cinq cents (500) dirhams ; il sera de plus condamné à la réparation du dommage causé à l'ouvrage.

Article 30 : Lorsqu'une même contravention ou un même délit aura été constaté à plusieurs reprises, il ne sera prononcé contre le contrevenant ou le délinquant qu'une seule condamnation, pourvu qu'il ne se soit pas écoulé plus de vingt-quatre heures entre la première et la dernière constatation.

Sauf l'exception spécifiée ci-dessus, lorsqu'il aura été dressé plusieurs procès-verbaux, il sera prononcé autant de condamnations que d'infractions constatées.

Article 31 : Lorsqu'une infraction aux dispositions du présent dahir aura été constatée dans les conditions prévues à l'article 34 ci-après, le directeur du port pourra proposer à l'auteur de l'infraction d'effectuer entre les mains de l'agent verbalisateur le versement immédiat d'une amende transactionnelle qui sera dans tous les cas inférieure au maximum de l'amende prévue.

Ce versement aura pour effet d'arrêter toute poursuite.

Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables .

1° Si l'infraction constatée expose son auteur, soit à une autre sanction qu'une sanction pécuniaire, soit à la réparation des dommages causés aux personnes ou aux biens ;

2° Si, en raison de l'une des infractions prévues au présent dahir, le même individu a, dans les douze mois qui précèdent, soit encouru une condamnation pénale, soit effectué le versement d'une amende transactionnelle.

Article 32 : Les propriétaires des navires sont responsables des amendes, dommages et intérêts, frais et réparations prononcés en vertu du présent dahir contre les capitaines, maîtres ou patrons préposés par eux à la conduite de leurs navires, dans la limite fixée par l'article 124 de l'annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919), formant code de commerce maritime.

En cas de naufrage ou d'échouement d'un navire dans le port ou dans les eaux qui lui servent d'accès, comme aussi dans le cas d'avaries causées par le navire aux ouvrages du port, il est fait application pour déterminer la responsabilité du propriétaire vis à vis de l'administration des dispositions de l'article 124 de l'annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) précité.

Article 33 : Un arrêté du ministre des travaux publics déterminera les conditions d'application des dispositions des articles 31 et 32 ci-dessus notamment en ce qui concerne le montant et les modalités des versements des amendes transactionnelles, les règles concernant les cautions et séquestres, l'autorité habilitée à déterminer le montant de la caution ou de la garantie à fournir pour les sanctions pécuniaires encourues et les indemnités pour dommages.

Chapitre XI : De la procédure.

Article 34 : Les infractions au présent dahir ainsi qu'aux arrêtés du ministre des travaux publics relatifs à la police des ports maritimes et de leurs dépendances seront constatées par les officiers de police judiciaire ainsi que par les fonctionnaires et agents assermentés des travaux publics et d'une manière générale par toute personne commissionnée par l'autorité compétente pour la surveillance des ports maritimes.

Les infractions visées aux articles 23, 24 et 28 ci-dessus peuvent également être constatées par les officiers commandant les bâtiments de l'Etat, les capitaines commandant les bateaux garde-pêche, les agents des douanes assermentés, les agents de la force publique.

Les dommages prévus par les articles 23, 24 et 29 seront constatés par les ingénieurs ou agents des travaux publics, commissionnés à cet effet, sans préjudice du droit réservé à tous les fonctionnaires et agents mentionnés au présent article de dresser procès-verbal du fait de dégradation qui aurait eu lieu en leur présence.

Les procès-verbaux dressés en vertu du présent dahir font foi jusqu'à preuve contraire ; ils ne sont pas soumis à l'affirmation.

Article 35 : Lorsqu'on exécution du présent dahir il a été dressé un procès-verbal pouvant donner lieu à une amende à la charge du capitaine, de l'armateur ou du propriétaire d'un navire ou lorsqu'il doit être exécuté certains travaux de réparations à la charge de ce même capitaine, armateur ou propriétaire, le navire sera provisoirement retenu dans le port et le procès-verbal porté sans délai à la connaissance du directeur du port. Celui-ci arbitre provisoirement le montant de l'amende et, s'il y a lieu, les frais de réparation. Il en ordonne la consignation immédiate au receveur des douanes du port à moins qu'il ne lui soit fourni caution solvable.

A défaut de consignation ou de caution, le navire sera retenu jusqu'à ce qu'il soit statué sur le procès-verbal. Les frais qui en résulteront seront à la charge du capitaine, de l'armateur ou du propriétaire.

Lorsque le navire n'a pu être retenu, l'affaire est poursuivie devant le tribunal du lieu où l'infraction a été commise.

Chapitre XII : Prescriptions diverses

Article 36 : Des arrêtés du ministre des travaux publics fixeront :

Pour l'ensemble des ports les modalités générales d'application des dispositions du présent dahir ;

Pour chaque port la réglementation applicable à l'exploitation et aux opérations d'aconage, manutention, magasinage et autres opérations en application notamment des articles 5, 10, 11, 12, 13, 18, 20, 21, 22 et 23 ci-dessus.

Article 37 : Sont abrogés :

Les dispositions du dahir susvisé du 2 jourmada I 1334 (7 mars 1916)

Les dispositions de la loi susvisée du 6 juillet 1931 ;

Les articles 19, 22, 23, 24, 25 et 26 du dahir khalifien susvisé du 23 safar 1363 (28 février 1944).

Toutefois, les arrêtés pris en application des dispositions susvisés demeurent applicables jusqu'à leur remplacement par les arrêtés pris en application des dispositions du présent dahir

Fait à Rabat, le 12 kaada 1380 (28 avril 1961).

Arrêté viziriel du 8 rebia I 1351 (13 juillet 1932) réglementant l'exploitation du port de Casablanca (B.O. n° 1034 du 19/08/1932 (19 août 1932))

Le Grand Vizir,

Considérant l'accroissement du trafic du port de Casablanca et l'extension des quais et installations diverses de ce port ;

Vu l'arrêté viziriel du 15 juin 1913 (10 rejab 1331) réorganisant le service de l'aconage dans les ports de la zone française de l'Empire chérifien ;

Vu l'arrêté viziriel du 13 mars 1920 (21 joumada I 1338) suspendant provisoirement l'application de l'arrêté | précité du 15 juin 1913 (10 rejab 1331) en ce qui concerne le port de Casablanca ;

Vu le dahir du n novembre 1922 (21 rebia I 1341) portant approbation du contrat relatif à la concession ,i la Manutention marocaine des opérations d'aconage dans une partie du port de Casablanca, ainsi que ledit contrat ;

Sur la proposition du directeur général des travaux publics, après avis de la chambre de commerce et de la société concessionnaire de l'aconage,

Arrête :

Titre Premier : Dispositions générales

Article premier (modifié par l'arrêté viziriel du 4 moharrem 1371 (6 octobre 1951) (B.O. n° 2036 du 2/11/1951°): Les services du port de Casablanca qui dépendent de la direction des travaux publics, sont placés sous l'autorité d'un directeur du port relevant directement du directeur des travaux publics et désigné parmi les ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Le directeur du port a sous ses ordres un chef d'exploitation désigné par le directeur des travaux publics parmi les ingénieurs des ponts et chaussées.

Le directeur du port est chargé d'établir en ce qui concerne toutes les affaires intéressant le fonctionnement des services et des installations du port, la, coordination nécessaire, d'une part, avec les autorités régionale et municipale, d'autre part, avec les autres services locaux : marine marchande et quartier maritime, police sanitaire maritime, postes et télégraphes, service des douanes, des domaines, chemins de fer, police générale et commissariat spécial du port, inspection du travail, enfin, avec les chambres de commerce et d'industrie et, le cas échéant, avec les services militaires intéressés (marine nationale, génie militaire).

A cet effet, il réunit les chefs de ces différents services dans des conférences dont il leur communique à l'avance l'ordre du jour.

A ces conférences peuvent être convoqués et entendus les représentants qualifiés des diverses catégories d'usagers du port intéressés par les questions figurant à l'ordre du jour : compagnies de navigation, agents maritimes, transitaires, exportateurs, importateurs, etc.

Les chefs des services locaux de l'Etat communiquent au directeur du port les décisions, instructions, circulaires émanant de leur propre administration qui intéressent le fonctionnement des services du port.

Le directeur du port correspond directement avec l'administration régionale et, sous le couvert de cette dernière et de la délégation aux affaires urbaines, avec la municipalité.

Il se concerte, avec les chambres de commerce et d'industrie, sur les mesures d'ensemble intéressant le port. Il les renseigne sur les résultats de l'exploitation, les statistiques relatives au trafic, les

conditions faites aux navires et aux marchandises, les relations du port avec l'intérieur du territoire et avec les pays d'outre-mer, sur l'état d'avancement des études et travaux concernant le port, etc.

Le chef d'exploitation du port a sous ses ordres directs les officiers de port et la station de pilotage, cette dernière pour ce qui concerne les mouvements des navires. Il s'assure que les règlements du port, relatifs à la police du port, au pilotage, aux opérations d'aconage et de magasinage des marchandises, sont régulièrement appliqués. .

Article 2 : le chef d'exploitation du port répartit les divers postes disponibles entre les navires, de manière à faciliter pour le mieux les opérations de chacun de ceux-ci, et assurer le meilleur rendement possible de l'ensemble des installations du port.

Il donne, à cet effet toutes instructions utiles aux officiers de port pour que chaque navire soit mouillé, amarré ou mis à quai, à l'emplacement convenable.

Le capitaine de tout navire ayant à effectuer dans le port de Casablanca des opérations de chargement, de déchargement, de transbordement de marchandises quelconques, doit faire connaître au chef d'exploitation du port.

1° Le genre d'opération qu'il se propose d'effectuer ainsi que la nature et la quantité des marchandises à manipuler ;

2° L'instant où il sera prêt à entreprendre ses opérations ;

3° Leur durée probable en supposant que le navire travaille à plein rendement du lever au coucher du soleil ;

4° Eventuellement, l'indication du quai où des opérations de chargement ou de déchargement devront s'effectuer.

Des formules imprimées spéciales sont mises, à cet effet, à la disposition des intéressés.

Les renseignements ci-dessus peuvent être donnés avant l'arrivée du navire par l'agent de la compagnie ou, à défaut de cet agent, par son consignataire.

Le chef d'exploitation est chargé du contrôle des services concédés dans le port (Manutention marocaine, outillages publics concédés) et de la surveillance des installations ou entreprises autorisées dans le port.

Article 3 : Les opérations d'embarquement ou de débarquement des marchandises sur quais ou terre-pleins. soit directement bord à quai, soit par l'intermédiaire d'allégés, ne peuvent être effectuées au port de Casablanca qu'en vertu, soit d'une concession d'aconage ou autres opérations (M.M), soit d'une concession d'outillage, soit d'une autorisation délivrée par le directeur général des travaux publics.

Les opérations de transbordement de navire à navire dans le port de Casablanca, soit directement bord à bord, soit par l'intermédiaire d'allégés ne peuvent être effectuées que par les compagnies de navigation elles-mêmes ou par des entreprises spécialement autorisées à cet effet par le directeur général des travaux publics.

Titre Deuxième : Opérations d'aconage effectuées par la Manutention marocaine

Article 4 : La Manutention marocaine assure l'aconage, le magasinage et les opérations diverses prévues à son contrat dans les conditions finies par le cahier des charges.

Article 5 : Le chef d'exploitation du port remet chaque soir à la Manutention, la liste des navires sur lesquels cette société aura des opérations à effectuer le lendemain, soit par allège., soit bord à quai. Un exemplaire de cette liste, dite liste de travail, est affiché au bureau de l'exploitation du port ou tous les intéressés peuvent en prendre connaissance.

Elle est établie en conservant, en priorité les courriers réguliers, soit que l'accostage à qui en soit demandé par les compagnies de navigation intéressée, soit qu'ils opèrent par allèges.

Est réputé courrier régulier

Tout navire appartenant à une ligne desservant à des dates fixes et connues d'avance un parcours à escales régulières et aménagé pour recevoir un nombre de passagers de cabines au moins égal à 8 par centaines de tonnes de jauge nette. Les diverses dates d'arrivée et de départ doivent être indiquées par un tableau porté à la connaissance du public et en annonçant au mois à Casablanca. Les dates d'avance. L'itinéraire doit comporter pour la ligne des escales au moins par mois à Casablanca. Les dates du tableau doivent être absolument respectées, sauf cas de force majeure, sinon le navire réputé courrier est classé à son arrivée, au tour ordinaire ;

Les autres navires, présents ou attendus, dont la Manutention marocaine assure l'aconage, sont inscrits sur la liste de travail de la Manutention marocaine avec l'indication du poste à quai qui leur a été désigné par le chef d'exploitation du port ou pour attribution d'allégés ; cette inscription est faite en comprenant sur la liste de travail tous les navires pour lesquels la Manutention marocaine peut assurer les opérations d'aconage et de manipulation dans des conditions normales, eu égard à la nature de la marchandise et aux moyens de manutention disponibles.

Les navires ne jouissant pas d'un tour de priorité sont classés, pour le tour de prise au travail, en tenant compte de la date et de l'heure d'arrivée et de la durée probable des opérations à effectuer.

Article 6 : La Manutention marocaine répartit les moyens dont elle dispose entre les navires figurant sur la liste de travail établie par le chef d'exploitation du port. en se conformant aux règles générales suivantes :

Les opérations des courriers sont commencées dès leur arrivée. Les moyens mis à la disposition des courriers doivent, autant que possible, leur permettre d'effectuer leurs opérations dans le délai imparti par leur itinéraire régulier. A partir de l'instant fixé pour leur départ, les courriers perdent tout droit à la priorité et sont rangés dans la classe des navires ordinaires.

Les autres navires au travail doivent, en principe, recevoir les moyens nécessaires à la manipulation du tonnage maximum qu'il est possible de réaliser, eu égard aux conditions de la marchandise et aux moyens existants tant à bord qu'à terre. Toutefois, par suite de l'arrivée de navires inscrits en priorité sur la liste de travail, la Manutention marocaine peut ne pas disposer des moyens nécessaires pour remplir ces conditions ; dans ce cas, les moyens répartis entre les navires au travail ne jouissant pas de la priorité, sont réduits au prorata des moyens du bord.

Article 7 : La Manutention marocaine fait connaître chaque soir au chef d'exploitation du port la situation des navires au travail, en indiquant, notamment, ceux qui termineront leurs opérations dans la soirée.

Article 8 : Chaque navire est tenu d'assurer la pleine utilisation des moyens mis à sa disposition ; il doit, notamment, disposer, pour l'arrimage ou le désarrimage de marchandises à bord, d'équipes suffisantes pour éviter toute perte de temps.

Dans le cas où le navire ne remplirait pas ces conditions, le matériel mis à sa disposition serait réduit en conséquence, le chef d'exploitation du port pouvant d'ailleurs, si les circonstances le comportent et, en particulier, si l'arrêt du travail à bord est complet par le fait du navire, rayer celui-ci de la liste du travail où, éventuellement, lui faire quitter le poste à quai qu'il occupe.

Article 9 : Les constatations à la charge du navire relatives tant au retard dans le début des opérations qu'à la mauvaise utilisation des moyens, seront faites, à la demande de la Manutention marocaine, par le chef d'exploitation du port qui prendra, le cas échéant, les décisions prévues à l'article 8 ci-dessus.

Titre Troisième : Opérations effectuées aux quais spéciaux.

Article 10 : Quais ayant un outillage spécial (quai des silos, quai a charbon, à minerai, etc.).

Les navires ayant des opérations à effectuer aux quais spéciaux seront, accostés aux dits quais suivant un tour établi, en tenant compte en premier lieu de l'heure à laquelle ils seront prêts à commencer leurs opérations, et de l'heure de l'arrivée au port si plusieurs navires remplissent en même temps la condition ci-dessus.

Article 11 : Au cas où les opérations d'un navire seraient interrompues ou ne seraient pas menées avec une célérité suffisante, le chef d'exploitation du port pourra faire quitter le quai à ce navire pour faire place à celui venant immédiatement après sur la liste d'attribution des postes.

Article 12 : Les arrêtés viziriels susvisés du 15 juin 1913 (10 rejeb 1331), en ce qui concerne le port de Casablanca, et du 13 mars 1920 sont abrogés.

Fait à Rabat, le 8 rebia I 1351 (13 juillet 1935). Mohammed El Mokri.

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 6 août 1932. Le ministre plénipotentiaire ,Délégué à la Résidence générale, Urbain Blanc.

**Arrêté du directeur général des travaux publics du 01/06/1935 (1er juin 1935)
sur la police de la circulation, du roulage et la voie publique dans le périmètre
du port de Casablanca (B.O. n° 1180 du 07/06/1935 (7 juin 1935))**

Le Directeur Général des Travaux Publics ,Officier de la Légion d'honneur,

Vu le dahir du 7 mars 1916 sur la police des ports maritimes et, notamment, l'article 3 ;

Vu l'arrêté viziriel du 18 janvier 1935 modifiant les limites du port de Casablanca et de ses dépendances fixées par l'arrêté viziriel du 31 décembre 1921 (1er jourada 1340) ;

Considérant qu'il y a lieu d'édicter des mesures locales en vue d'assurer la commodité et la sécurité de la circulation dans le périmètre du port de Casablanca,

Arrête :

Dispositions générales

Article premier : Les véhicules doivent emprunter les chaussées des voies publiques, à l'exclusion des trottoirs et refuges.

Les trottoirs et refuges sont réservés aux piétons qui ne doivent utiliser la chaussée que pour la traverser, sans y stationner.

Dûment avertis de la venue d'un véhicule, ils doivent se ranger pour le laisser passer.

Article 2 : Les usagers de la voie publique circulant à l'intérieur des limites du port doivent obéir à toute injonction des agents énumérés à l'article 52 du dahir du 7 mars 1916 sur la police des ports, et suivre les indications qui peuvent être données par signaux visuels ou sonores et panneaux établis par les soins du service des travaux publics.

Signaux

Article 3 : La signalisation employée est celle qui a été arrêtée par la convention internationale de Genève, le 30 mars 1931, et adoptée en France, le 10 avril suivant, en usage dans la ville de Casablanca.

La pose ou l'usage de signaux similaires sont interdits.

Article 4 : Les signaux lumineux indiquent :

- 1° Le rouge : l'arrêt absolu ;
- 2° Le vert : la voie libre à allure ralentie.

Règles générales de la circulation

Article 5 : Les règles de la circulation s'appliquent à tous les véhicules automobiles ou hippomobiles, cycles ou motocycles, animaux de selle, de bât ou de charge, ainsi qu'aux troupeaux.

D'une manière générale, les règles de la circulation en usage dans la ville de Casablanca, en ce qui concerne la priorité de passage, les bifurcations et croisements de voies, les signaux de virage, d'arrêt ou de ralentissement, la vitesse, l'éclairage, les appareils avertisseurs, sont applicables dans le périmètre du port de Casablanca.

Circulation à droite de la chaussée.

Article 6 : La circulation doit s'effectuer en suivant la droite de la voie publique, par rapport au sens de la marche.

Les véhicules doivent, toutes les fois qu'il n'y a pas d'obstacles, prendre la partie de la chaussée qui se trouve à leur droite, alors même que le milieu de la chaussée est libre.

Article 7 : Dans les voies divisées en deux chaussées, par refuges ou terre-pleins, les véhicules doivent toujours emprunter la chaussée de droite, de telle façon que la circulation soit établie dans un seul sens, sur chacune de ces chaussées.

Les refuges, terre-pleins, bornes lumineuses, doivent être contournés par la droite.

Voies à sens interdit

Article 8 : Les voies à sens interdits sont indiquées par le signal correspondant.

Voies interdites à certains véhicules

Article 9 : Sauf dérogation accordée par le chef d'exploitation du port, toute la zone en bordure des quais jusqu'à la limite extrême de portée des grues est interdite à tous véhicules autres que ceux de la Manutention marocaine.

Les véhicules ne doivent stationner sur les terre-pleins que pendant le temps strictement nécessaire à leur chargement ou leur déchargement.

Stationnement

Règles générales

Article 10 : On ne doit faire stationner sans nécessité sur la voie publique aucun véhicule, ni aucune bête de trait, de selle ou de charge.

Toutefois, le stationnement normal des véhicules est autorisé sous les réserves suivantes :

Tout véhicule s'arrêtant ou stationnant sur la voie publique doit se placer de façon à avoir le trottoir à sa droite et à moins de 30 centimètres de sa roue droite et l'avant tourné dans le sens de la circulation :

Il est interdit de stationner sur plusieurs files d'un même côté d'une chaussée ;

Il est interdit de laisser des cycles en stationnement le long des bordures de trottoirs.

Dispositions particulières

Dispositions spéciales concernant le public

Article 11 : Pour des raisons de sécurité publique, la circulation dans toute la zone en bordure des quais, jusqu'à la limite extrême de portée des grues, est interdite pendant les opérations de chargement et de déchargement des navires et des allèges, à toute personne qui ne justifie pas d'une occupation dans ladite zone.

Article 12 : Il est interdit au public de passer et de stationner dans le rayon d'action des engins de manutention mécanique : grues, portiques, mâts de charge, etc.

L'accès des engins est interdit en tout temps.

Article 13 : Le stationnement à proximité des amarres pendant les manœuvres d'amarrage et désamarrage des navires est formellement interdit comme étant particulièrement dangereux.

Stationnement des autobus, taxis, fiacres, transports en commun, voitures particulières.

Article 14 : Les arrêts facultatifs ou obligatoires des autobus, ainsi que les lieux de stationnement des taxis, fiacres et autres transports en commun, sont indiqués par une signalisation spéciale.

Le stationnement des véhicules, aux gares maritimes, se fait au parc-auto aménagé à cet effet.

Stationnement devant les magasins

Article 16 : Le stationnement devant les magasins est réservé aux voitures servant au transport des marchandises pour leurs opérations de chargement et de déchargement.

Ces véhicules doivent être rangés dans les emplacements tracés à cet effet.

Embarras de la voie publique

Article 16 : Il est interdit de déposer des marchandises, matériaux, des outils ou autres objets encombrants sur les chaussées réservées à la circulation ou dans les parcs réservés au stationnement des véhicules.

Dispositions spéciales aux véhicules hippomobiles

Article 17 : Tout conducteur de véhicule non suspendu et non muni d'avant train doit se tenir en permanence à la hauteur de la bête attelée, à moins que celle-ci ne soit munie d'un mors et de guides.

Dispositions spéciales aux cycles

Article 18 : Il est interdit de faire monter une deuxième personne sur une bicyclette ou sur une motocyclette, à moins que celles-ci n'aient été spécialement construites ou aménagées à cet usage.

Il est interdit aux cyclistes :

- De se faire remorquer par un autre véhicule ;
- De circuler de front à plus de deux.

Dispositions spéciales aux petits transporteurs

Article 19 : Les petits transporteurs doivent stationner dans les endroits qui leur sont assignés. Il leur est interdit de quitter les lieux de stationnement pour aller se livrer au racolage.

Les véhicules et les animaux de trait doivent être tenus en bon état d'entretien. Ceux qui ne rempliraient pas ces conditions pourront être éloignés du périmètre du port.

Tarifs

Article 20 : Les tarifs des fiacres, taxis et autobus sont ceux fixés par l'arrêté municipal de la ville de Casablanca.

Pistage, racolage et colportage. - Guides.

Article 21 : Le pistage, le racolage et le colportage pour quelque commerce que ce soit sont interdits à l'intérieur du périmètre du port, en particulier aux abords des gares maritimes, sauf autorisation spéciale délivrée par le chef de l'exploitation du port.

Les pisteurs, colporteurs et guides admis sur autorisation spéciale du chef de l'exploitation du port à exercer leur profession aux débarquements et embarquements, devront se conformer strictement aux prescriptions suivantes :

Guides

Les guides devront porter leur insigne d'une manière apparente. Tout racolage leur est interdit.

Pisteurs d'hôtels

Les pisteurs devront porter sur leur coiffure, d'une manière apparente, le nom de l'hôtel qu'ils représentent.

Colporteurs

Sont seuls admis à la vente ou à l'exposition, les objets d'origine et de fabrication marocaines.

Les tapis mis en vente devront être estampillés et munis de leur certificat d'origine qui devra être présenté à toute réquisition. Les prix de tous les objets devront être marqués sur ceux-ci en chiffres connus et apparents.

L'étalage de chaque marchand devra être muni d'un panneau de 30 cm. x 50 cm. portant en langue française l'indication de son nom, de son adresse, et du numéro de l'autorisation.

Rabat, le 1er juin 1935. Normandin.

Arrêté viziriel du 29 chaoual 1356 (2 janvier 1938) réglementant l'exploitation du port de Safi (B.O. n° 1320 du 11/02/1938 (11 février 1938))

Le Grand Vizir,

Vu la convention concédant le port de Safi à l'Office chérifien des phosphates, en date du 13 juillet 1932, et le dahir du 3 août 1932 (29 rebia I 1351) approuvant ce contrat de concession ;

Sur la proposition du directeur général des travaux publics,

Arrête :

Titre Premier : Dispositions générales

Article premier : Tous les services dépendant du port de Safi sont placés sous l'autorité de l'ingénieur en chef des services de la concession du port de Safi.

Celui-ci a sous ses ordres immédiats, pour tout ce qui concerne l'exploitation du port, un chef d'exploitation.

Le chef d'exploitation a sous ses ordres immédiats les officiers de port et les pilotes. Il s'assure que les règlements du port relatifs à la police du port, au pilotage, aux opérations d'aconage et de magasinage des marchandises sont régulièrement appliqués.

Article 2 : Le chef d'exploitation du port répartit les divers postes disponibles entre les navires, de manière à faciliter pour le mieux les opérations de chacun de ceux-ci et assurer le meilleur rendement possible de l'ensemble des installations du port.

Il donne à cet effet toutes instructions utiles aux officiers de port et aux pilotes pour que chaque navire soit mouillé, amarré ou mis à quai, à l'emplacement convenable.

Le capitaine de tout navire ayant à effectuer dans le port de Safi des opérations de chargement, de déchargement, de transbordement de marchandises quelconques, doit faire connaître au chef d'exploitation du port :

1° Le genre d'opérations qu'il se propose d'effectuer, ainsi que la nature et la quantité des marchandises à manipuler ;

2° L'instant où il sera prêt à entreprendre ses opérations ;

3° Leur durée probable en supposant que le navire travaille à plein rendement du lever au coucher du soleil.

Des formules imprimées spéciales sont mises, à cet effet, à la disposition des intéressés.

Les renseignements ci-dessus peuvent être donnés avant l'arrivée du navire par l'agent de la compagnie, ou, à défaut de cet agent, par son consignataire.

Article 3 : Les opérations d'embarquement ou de débarquement des marchandises sur quais ou terre-pleins, soit directement bord à quai, soit par l'intermédiaire d'allégés, ne peuvent être effectuées au port de Safi que par le concessionnaire.

Il en est de même pour celles de transbordement de navire à navire au moyen d'allégés.

Titre Deuxième : Opérations d'aconage

Article 4 : Le concessionnaire du port assure l'aconage, le magasinage et les opérations diverses prévues à son contrat dans les conditions fixées par le cahier des charges.

Article 5 : Le chef d'exploitation du port dresse chaque soir la liste des navires sur lesquels des opérations devront être effectuées le lendemain, soit par allèges, soit bord à quai. Un exemplaire de cette liste, dite liste de travail est affiché au bureau de l'exploitation du port, où tous les intéressés peuvent en prendre connaissance.

Elle est établie en y inscrivant en priorité les courriers réguliers, soit que l'accostage à quai en soit demandé par la compagnie de navigation intéressée, soit qu'ils opèrent par allèges.

Est réputé courrier régulier tout navire appartenant à une ligne desservant à des dates fixes connues d'avance un parcours à escales régulières, et aménagé pour recevoir un nombre de passagers de cabines au moins égal à dix. Les diverses dates d'arrivée et de départ doivent être indiquées par un tableau porté à la connaissance du public et en annonçant au moins cinq d'avance. L'itinéraire doit comporter pour la ligne deux escales au moins par mois à Safi.

Les dates du tableau doivent être absolument respectées, sauf cas de force majeure, sinon le navire réputé courrier est classé, à son arrivée, au tour ordinaire.

Les autres navires, présents ou attendus, dont le concessionnaire assure l'aconage, sont inscrits sur la liste de travail avec l'indication du poste à quai qui leur a été désigné par le chef d'exploitation du port ou pour attribution d'allèges ; cette inscription est faite en comprenant sur la liste de travail tous les navires pour lesquels les opérations d'aconage et de manipulation peuvent être assurées dans des conditions normales, eu égard à la nature de la marchandise et aux moyens de manutention disponibles.

Les navires ne jouissant pas d'un tour de priorité sont classés, pour le tour de prise au travail, en tenant compte de la date et de l'heure d'arrivée et de la durée probable des opérations à effectuer.

Article 6 : Le chef d'exploitation du port répartit les moyens dont il dispose entre les navires figurant sur la liste de travail, en se conformant aux règles générales suivantes :

Les opérations des courriers sont commencées dès leur arrivée. Les moyens mis à la disposition des courriers doivent, autant que possible, leur permettre d'effectuer leurs opérations dans le délai imparti par leur itinéraire régulier.

A partir de l'instant fixé pour leur départ, les courriers perdent tout droit à la priorité et sont rangés dans la classe des navires ordinaires.

Les autres navires au travail doivent, en principe, recevoir les moyens nécessaires à la manipulation du tonnage maximum qu'il est possible de réaliser, eu égard aux conditions de la marchandise et aux moyens existants tant à bord qu'à terre. Toutefois, par suite de l'arrivée de navires inscrits en priorité sur la liste de travail, le concessionnaire peut ne pas disposer des moyens nécessaires pour remplir ces conditions ; dans ce cas, les moyens répartis entre les navires au travail ne jouissant pas de la priorité sont réduits au prorata des moyens de bord.

Article 7 : Chaque navire est tenu d'assurer la pleine utilisation des moyens mis à sa disposition ; il doit, notamment, disposer, pour l'arrimage ou le désarrimage des marchandises à bord, d'équipes suffisantes pour éviter toute perte de temps.

Dans le cas où le navire ne remplirait pas ces conditions, le matériel mis à sa disposition serait réduit en conséquence, le chef d'exploitation du port pouvant d'ailleurs, si les circonstances le comportent et, en particulier, si l'arrêt du travail à bord est complet par le fait du navire, rayer celui-ci de la liste de travail ou, éventuellement, lui faire quitter le poste à quai qu'il occupe.

Article 8 : Les constatations à la charge du navire relatives tant au retard dans le début des opérations qu'à la mauvaise utilisation des moyens, seront faites par le chef d'exploitation du port qui prendra, le cas échéant, les décisions prévues à l'article 7 ci-dessus.

Titre Troisième : Opérations effectuées aux quais spéciaux

Article 9 : Quais ayant un outillage spécial. - Les navires ayant des opérations à effectuer aux quais spéciaux seront accostés aux dits quais suivant un tour établi, en tenant compte en premier lieu de

l'heure à laquelle ils seront prêts à commencer leurs opérations et de l'heure de l'arrivée au port si plusieurs navires remplissent en même temps la condition ci-dessus.

Article 10 : Au cas où les opérations d'un navire seraient interrompues ou ne seraient pas menées avec la célérité suffisante, le chef d'exploitation du port pourra faire quitter le quai à ce navire pour faire place à celui venant immédiatement après sur la liste d'attribution des postes.

Article 11 : Le présent arrêté entrera en vigueur quinze jours après sa publication au Bulletin officiel du Protectorat.

Fait à Rabat, le 29 chaoual 1356, (2 janvier 1938).Mohamed El Mokri.

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 2 janvier 1938.Le Commissaire résident général, Noguès.

Arrêté du directeur des travaux publics du 4/05/1951 (4 mai 1951) réglementant l'exploitation du port de Mehdiya-Port-Lyautey (B.O. n° 2043 du 21/12/1951 (21 décembre 1951))

Le Directeur Des Travaux Publics,
Officier de la Légion d'honneur,

Vu le dahir du 7 mars 1916 sur la police des ports maritimes de commerce de la zone française du Maroc et les dahirs qui l'ont modifié ou complété,

Arrête :

Titre premier : dispositions générales.

Article premier : Tous les services dépendant du port de Mehdiya-Port-Lyautey sont placés sous l'autorité de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef de la circonscription du Nord, directeur du port, qui a sous ses ordres l'ingénieur des ponts et chaussées, chef de l'arrondissement de Rabat.

Le directeur du port est représenté sur place pour tout ce qui concerne l'exploitation du port, par un chef d'exploitation.

Le chef d'exploitation a sous ses ordres directs les officiers de port et les pilotes. Il s'assure que les règlements du port relatifs à la police du port, au pilotage, aux opérations de manutention en général et de, magasinage des marchandises, sont régulièrement appliqués. Il exerce le contrôle, administratif, technique et financier de l'organisme chargé de la gérance des services d'aconage et magasinage.

Article 2 : Le chef d'exploitation du port répartit les divers postes disponibles entre les navires, de manière à faciliter pour le mieux les opérations de chacun de ceux-ci et assurer le meilleur rendement possible de l'ensemble des installations du port.

Il donne, à cet effet, toutes instructions utiles aux officiers de port et aux pilotes pour que chaque navire soit mouillé, amarré, ou mis à quai, à l'emplacement convenable.

Le capitaine ou le consignataire de tout navire ayant à effectuer dans le port de Port-Lyautey des opérations de chargement, de déchargement, de transbordement de marchandises quelconques, doit faire connaître au chef d'exploitation du port :

1° Le genre d'opération qu'il se propose d'effectuer, ainsi que la nature et la quantité des marchandises à manipuler ;

2° L'heure à laquelle il sera prêt à entreprendre ses opérations ;

3° Leur durée probable, en supposant que le navire travaille à plein rendement.

Des formules imprimées spéciales sont mises, à cet effet, à la disposition des intéressés.

Les renseignements ci-dessus doivent être donnés autant que possible avant l'arrivée du navire par l'agent de la compagnie ou, à défaut, par le consignataire du navire.

Article 3 : Les opérations d'embarquement ou de débarquement des marchandises sur quais ou terre-pleins, soit directement bord à quai, soit par l'intermédiaire d'allégés, ne peuvent être effectuées au port de Port-Lyautey que par l'organisme chargé de la gérance des services d'aconage et de magasinage.

Il en est de même pour celles de, transbordement de navire à navire au moyen d'allégés.

Titre Deuxième : Opérations De Manutention.

Article 4 : L'organisme chargé des services d'aconage et magasinage du port assure les manutentions, le magasinage et les opérations diverses sous le contrôle du chef d'exploitation.

Article 5 : Le chef d'exploitation du port dresse chaque soir la liste des navires sur lesquels des opérations devront être effectuées le lendemain, soit par allèges, soit bord à quai.

Un exemplaire de cette liste dite liste de travail est affiché au bureau de l'exploitation du port où tous les intéressés peuvent en prendre connaissance.

Elle est établie en y inscrivant en priorité les navires réguliers, soit que l'accostage à quai en soit demandé par la compagnie de navigation intéressée, soit qu'ils opèrent par allèges.

Est réputé navire régulier tout navire appartenant à une ligne desservant à des dates fixes, connues d'avance un parcours à escales régulières parmi lesquelles est compris Port-Lyautey. Les diverses dates d'arrivée et de départ doivent être indiquées par un tableau porté à la connaissance du public et en annonçant au moins cinq d'avance. L'itinéraire doit comporter pour la ligne au moins deux escales par mois à Port-Lyautey.

Les dates du tableau doivent être absolument respectées, sauf cas de force majeure, sinon le navire réputé régulier est classé, à son arrivée, au tour ordinaire.

Les autres navires au travail doivent être dotés des moyens nécessaires à la manipulation du tonnage maximum qu'il est possible de réaliser, eu égard aux marchandises et aux moyens existant tant à bord qu'à terre. Toutefois les moyens répartis entre les navires non prioritaires sont réduits au prorata des moyens existant à bord de ces navires quand cela est nécessaire par suite de l'arrivée et des besoins des navires inscrits en priorité sur la liste de travail.

Les navires ne jouissant pas d'une priorité sont classés, pour le tour de prise de travail, en tenant compte de la date et de l'heure d'arrivée et de la durée probable des opérations à effectuer.

Article 6 : Le chef d'exploitation du port répartit les moyens dont il dispose entre les navires figurant sur la liste de travail, en se conformant aux règles générales suivantes :

Les opérations concernant les navires réguliers commencent dès l'arrivée de ces derniers. Il doit être mis, à leur disposition, autant que possible, les moyens nécessaires pour leur permettre d'effectuer leurs opérations dans le délai imparti par leur itinéraire ;

A partir de l'instant fixé pour leur départ, ces navires perdent tout droit à la priorité et sont rangés dans la classe des navires ordinaires.

Les autres navires présents ou attendus sont inscrits sur la liste de travail. Cette inscription comporte soit l'indication du poste à quai désigné par le chef d'exploitation, soit la mention relative à l'attribution d'allèges. La liste de travail ainsi établie mentionne tous les navires pour lesquels les opérations d'aconage et de manipulation peuvent être assurées dans des conditions normales, eu égard à la nature de la marchandise et aux moyens de manutention disponibles.

Article 7 : Chaque navire est tenu d'assurer la pleine utilisation des moyens mis à sa disposition ; il doit notamment disposer, pour l'arrimage ou le désarrimage des marchandises à bord, d'équipes suffisantes pour éviter toute perte de temps.

Dans le cas où le navire ne remplirait pas ces conditions, le matériel mis à sa disposition serait réduit en conséquence, le chef d'exploitation pouvant d'ailleurs, si les circonstances le nécessitent et, en particulier, si l'arrêt du travail à Lord est complet par le fait du navire, rayer celui-ci de la liste de travail ou, éventuellement, lui faire quitter le poste à quai qu'il occupe,

Article 8 : Les constatations de faits imputables au navire, relatives tant au retard dans le début des opérations qu'à la mauvaise utilisation des moyens, seront faites par le chef d'exploitation du port ou son représentant qui prendra, le cas échéant, les décisions prévues à l'article 7 ci-dessus.

Titre troisième : Opérations effectuées aux quais spéciaux.

Article 9 : Les navires ayant des opérations à effectuer aux quais spéciaux seront accostés auxdits quais suivant un tour établi en tenant compte en premier lieu de l'heure à laquelle ils seront prêts à commencer leurs opérations et de l'heure de l'arrivée au port si plusieurs navires remplissent en même temps la condition ci-dessus.

Article 10 : Au cas où les opérations d'un navire seraient interrompues ou ne seraient pas menées avec la célérité suffisante, le chef d'exploitation du port pourra faire quitter le quai à ce navire pour faire place à celui venant immédiatement après sur la liste d'attribution des postes.

Article 11 : Les dispositions du présent arrêté ont effet à compter du 1er juillet 1951

Rabat, le 4 mai 1951.
Girard.

Arrêté du directeur des travaux publics du 08/01/1952 (8 janvier 1952) réglementant l'exploitation du port d'Agadir (B.O. n° 2054 du 7/03/1952 (7 mars 1952))

Le Directeur des Travaux Publics,
Officier de la Légion d'honneur,

Vu le dahir du 7 mars 1916 sur la police des ports maritimes de commerce de la zone française du Maroc et les dahirs qui l'ont modifié ou complété ;

Vu l'arrêté viziriel du 16 octobre 1951 abrogeant l'arrêté viziriel du 17 août 1921 étendant au port d'Agadir les règlements de l'aconage des ports du Sud,

Arrête :

Titre Premier : Dispositions Générales.

Article Premier : Tous les services dépendant du port d'Agadir sont placés sous l'autorité de l'inspecteur général des ponts et chaussées, chef de la circonscription du Sud, directeur du port, qui a sous ses ordres l'ingénieur, chef du 4e arrondissement du Sud.

Le directeur du port est représenté sur place pour tout ce qui concerne l'exploitation du port, par un chef d'exploitation.

Le chef d'exploitation a sous ses Ordres directs les officiers de port et les pilotes. Il s'assure que les règlements du port relatifs à la police du port, au pilotage, aux opérations de manutention en général, et de magasinage des marchandises, sont régulièrement appliqués. Il exerce, le cas échéant, le contrôle administratif, technique et financier de l'organisme chargé de la gérance des services d'aconage et magasinage.

Article 2 : Le chef d'exploitation du port répartit les divers postés disponibles entre les navires de manière à faciliter pour le mieux les opérations de chacun de ceux-ci et assurer le meilleur rendement possible de l'ensemble des installations du port.

Il donne, à cet effet, toutes instructions utiles aux officiers de port et aux pilotes pour que chaque navire soit mouillé, amarré ou mis à quai, à l'emplacement convenable.

Le capitaine ou le consignataire de tout navire ayant à effectuer dans le port d'Agadir des opérations de chargement, de déchargement, de transbordement de marchandises quelconques, doit faire connaître au chef d'exploitation du port :

1° Le genre d'opération qu'il se propose d'effectuer ainsi que la nature et la quantité des marchandises à manipuler ;

2° L'heure à laquelle il sera prêt à entreprendre ses opérations ;

3° Leur durée probable, en supposant que le navire travaille à plein rendement.

Des formules imprimées spéciales sont mises, à cet effet, à la disposition des intéressés.

Les renseignements ci-dessus doivent être donnés autant que possible avant l'arrivée du navire, par l'agent de la compagnie ou, à défaut, par le consignataire du navire.

Article 3 : Les opérations d'embarquement ou de débarquement des marchandises sur quais ou terre-pleins, soit directement bord à quai, soit par l'intermédiaire d'allégés, ne peuvent être effectuées au port d'Agadir que par le service d'exploitation du port, ou par l'organisme qui en aura été spécialement chargé.

Il en est de même pour celles de transbordement de navire à navire au moyen d'allégés.

Titre Deuxième : Opérations de manutentions.

Article 4 : Le service d'exploitation du port ou l'organisme chargé des services d'aconage et magasinage du port assurent les manutentions, le magasinage et les opérations diverses sous le contrôle du chef d'exploitation.

Article 5 : Le chef d'exploitation du port dresse chaque soir la liste des navires sur lesquels des opérations devront être effectuées le lendemain, soit par allèges, soit bord à quai.

Un exemplaire de cette liste dite liste de travail est affiché au bureau de l'exploitation du port où tous les intéressés peuvent en prendre connaissance.

Elle est établie en y inscrivant en priorité les navires réguliers, soit que l'accostage à quai en soit demandé par la compagnie de navigation intéressée, soit qu'ils opèrent par allèges.

Est réputé navire régulier, tout navire appartenant à une ligne desservant à des dates fixes connues d'avance un parcours à escales régulières parmi lesquelles est compris Agadir. Les diverses dates d'arrivée et de départ doivent être indiquées par un tableau porté à la connaissance du public, et en annonçant au moins cinq d'avance. L'itinéraire doit comporter pour la ligne deux escales au moins par mois à Agadir.

Les dates du tableau doivent, être absolument respectées, sauf cas de force majeure, sinon le navire réputé régulier est classé, à son arrivée, au tour ordinaire.

Les autres navires présents ou attendus sont inscrits sur la liste de travail. Cette inscription comporte soit l'indication du poste à quai désigné par le chef d'exploitation, soit la mention relative à l'attribution d'allégés. La liste de travail ainsi établie mentionne tous les navires pour lesquels les opérations d'aconage et de manipulation peuvent être assurées dans des conditions normales, eu égard à la nature de la marchandise et aux moyens de manutention disponibles.

Les navires ne jouissant pas d'un tour de priorité sont classés, pour le tour de prise du travail, en tenant compte de la date et de l'heure d'arrivée et de la durée probable des opérations à effectuer.

Article 6 : Le chef d'exploitation du port répartit les moyens dont il dispose entre les navires figurant sur la liste de travail, en se conformant aux règles générales suivantes :

Les opérations des navires réguliers sont commencées dès leur arrivée. Il doit être mis à leur disposition, autant que possible, les moyens nécessaires pour leur permettre d'effectuer leurs opérations dans le délai imparti par leur itinéraire ;

A partir de l'instant fixé pour leur départ, ces navires perdent tout droit à la priorité et sont rangés dans la classe des navires ordinaires.

Les autres navires au travail doivent être dotés des moyens nécessaires à la manipulation du tonnage maximum qu'il est possible de réaliser, eu égard aux conditions de la marchandise et aux moyens existant tant à bord qu'à terre. Toutefois, les moyens répartis entre les navires non prioritaires sont réduits au prorata des moyens existant à bord de ces navires, quand cela est nécessaire, par suite de l'arrivée et des besoins des navires inscrits en priorité sur la liste de travail.

Article 7 : Chaque navire est tenu d'assurer la pleine utilisation des moyens mis à sa disposition ; il doit notamment disposer, pour l'arrimage ou le désarrimage des marchandises à bord, d'équipes suffisantes pour éviter toute perte de temps.

Dans le cas où le navire ne remplirait pas ces conditions, le matériel mis à sa disposition serait réduit en conséquence, le chef d'exploitation pouvant d'ailleurs, si les circonstances le nécessitent et, en particulier, si l'arrêt du travail à bord est complet par le fait du navire, rayer celui-ci de la liste de travail ou, éventuellement, lui faire quitter le poste à quai qu'il occupe.

Article 8 : Les constatations de faits imputables au navire, relatives tant au retard dans le début des opérations qu'à la mauvaise utilisation des moyens, seront faites par le chef d'exploitation du port, ou son représentant, qui prendra, le cas échéant, les décisions prévues à l'article 7 ci-dessus.

Titre Troisième : Opérations effectuées aux quais spéciaux.

Article 9 : Les navires ayant des opérations à effectuer aux quais spéciaux, seront accostés auxdits quais suivant un tour établi, en tenant compte en premier lieu de l'heure à laquelle ils seront prêts à commencer leurs opérations et de l'heure de l'arrivée au port si plusieurs navires remplissent en même temps la condition ci-dessus.

Article 10 : Au cas où les opérations d'un navire seraient interrompues, ou ne seraient pas menées avec la célérité suffisante, le chef d'exploitation du port pourra faire quitter le quai à ce navire pour faire place à celui venant immédiatement après sur la liste d'attribution des postes.

Article 11 : Les dispositions du présent arrêté ont effet du 1er janvier 1952.

Rabat, le 8 janvier 1952. Girard.

**Arrêté du ministre des travaux publics n° 90-59 du 28/04/1961 (28 avril 1961)
sur la police des ports maritimes de commerce (Bulletin officiel n° 2533 du
12/05/1961 (12 mai 1961))**

Le Ministre des Travaux publics,

Vu le dahir du 2 moharrem 1345 (13 juillet 1926) réglementant l'usage du feu en vue de prévenir les incendies ;

Vu le dahir du 12 kaada 1380 (28 avril 1961) relatif à la police des ports maritimes de commerce ;

Considérant qu'il y a lieu de déterminer pour l'ensemble des ports des mesures générales d'application pour l'exécution du dahir précité,

Arrête :

Chapitre premier : Lestage et délestage des navires.

Article Premier : Les déclarations prévues à l'article 12 du dahir susvisé du 12 kaada 1380 (28 avril 1961) devront indiquer d'une manière précise les noms du navire, du capitaine, de l'armateur ou du consignataire, la place occupée par le bâtiment, la quantité, l'espèce et la qualité du lest. Les officiers de port désigneront les terrains du port sur lesquels le lest peut être déposé.

Chapitre II : Mesures générales contre l'incendie.

Article 2 : Il est interdit d'allumer du feu sur les quais dans un espace de dix mètres à partir de l'arête du couronnement et à cette même distance des hangars et dépôts de marchandises et d'employer les lampes à flamme nue dans les mêmes limites.

Article 3 : L'usage du feu et de la lumière sur les quais et à bord des navires sera réglementé par des arrêtés particuliers du ministre des travaux publics.

Ces arrêtés, nonobstant les mesures de sécurité générales prescrites par les règlements de navigation, par le dahir susvisé du 2 moharrem 1345 (13 juillet 1926) et par le présent texte pourront imposer dans les enceintes portuaires et à bord des navires pendant leur séjour dans les ports, toutes autres mesures de sécurité jugées utiles par les directeurs des ports ou leurs préposés.

A cet effet, les officiers de port ont le droit de monter à bord pour vérifier la mise en oeuvre des prescriptions édictées. Ils pourront, au besoin, placer sur le navire aux frais du capitaine, de l'armateur ou du consignataire, un gardien spécial pour en surveiller l'exécution. L'action des agents de surveillance, en loccurrence, n'engage aucunement la responsabilité de l'Etat en cas d'accident dû à une mauvaise mise en oeuvre reconnue des mesures de sécurité.

Article 4 : Il est interdit, en toute circonstance, de fumer dans les cales des navires.

Article 5 : Le capitaine ou le gardien d'un navire doit, dès qu'un incendie se déclare à son bord ou à proximité de son navire, avertir les officiers de port.

C'est à ces officiers qu'appartient la direction des secours. Ils peuvent requérir l'aide de tous les ouvriers du port et des équipages de tous les navires, barques et bateaux de pêche. Ils font immédiatement avvertir les autorités du port ainsi que les autorités locales.

Le navire sur lequel se déclare un incendie émettra cinq coups prolongés de sifflet ou de sirène comme signal d'alarme. Ce signal qui pourra être répété pour attirer l'attention, doit être considéré comme un simple moyen additionnel de donner l'alerte. La durée d'un coup sera de quatre à six secondes Ce signal ne devra pas être utilisé dans d'autres circonstances.

Article 6 : Lorsqu'il doit être procédé à bord d'un navire au chauffage des carènes, des soutes ou autres locaux pour le brayage ou la peinture, il en est donné avis aux officiers de port afin qu'ils fixent le lieu et l'heure des opérations.

Ces opérations ne peuvent être faites que sous la surveillance d'un officier de port et en prenant toutes les mesures de précaution prescrites.

En particulier, le chauffage du brai et du goudron est interdit ailleurs que sur les points désignés par les officiers de port.

Chapitre III : Mesures diverses de sécurité.

Article 7 : Aucun navire de commerce au port ne peut avoir à son bord des canons ou autres armes à feu chargés.

Article 8 : Il est interdit de procéder à des essais de fonctionnement des machines ou des hélices sans autorisation préalable des officiers de port.

Article 9 : Les opérations de fumigation, désinfection, dératisation, etc., ne peuvent être entreprises sans l'autorisation des officiers de port ; ceux-ci désignent le poste où ces opérations doivent être effectuées.

Article 10 : L'usage des sifflets et sirènes pourra être réglementé par les officiers de port.

Chapitre IV : Protection des eaux des ports.

Article 11 : Il est interdit :

De jeter dans les eaux des ports et leurs dépendances des pierres, des décombres, des ordures, des matières insalubres quelconques et notamment les résidus de chauffe des navires, escarbilles, déchets inutilisables de combustibles liquides, ou encore les déchets de poisson ou les eaux de lavage des produits de la pêche ;

De se baigner, d'organiser des compétitions sportives de natation ou des courses d'embarcations sans autorisation du directeur du port ;

De ramasser des moules ou autres coquillages et de se livrer à la pêche sur les ouvrages du port sans autorisation des officiers de port, cette autorisation éventuelle ne faisant pas obstacle à l'application des règlements spéciaux propres aux services de la marine marchande et des pêches maritimes.

Chapitre V : Dépôts sur les quais et terre-pleins.

Article 12 : Il est interdit sous réserve d'autorisations spéciales :

a) De faire des dépôts sur les parties de terre-pleins réservés à la circulation ;

b) De déposer sur les autres parties des marchandises ou objets quelconques ne provenant pas des déchargements de navires amarrés à quai ou non destinés à y être chargés, sous peine de l'enlèvement de ces objets, aux frais du contrevenant, à la diligence des officiers de port et sans préjudice des poursuites qui pourront être exercées contre lui pour le fait de la contravention ;

c) D'étendre sans autorisation, des filets sur les quais et terre-pleins.

Les dépôts de marchandises ne pourront être faits que sur les terre-pleins désignés par les services de l'exploitation des ports.

La manutention de toutes marchandises susceptibles de dégrader les quais, des marchandises menues ou friables risquant de glisser à l'eau entre le bord et le quai, ne pourra être effectuée sans que des précautions spéciales aient été prises par le bord pour éviter ces inconvénients et sans qu'il soit fait usage de plateau, élingue en toile ou tout autre matériel spécialisé d'aconage.

Article 13 : A la fin de chaque opération de chargement ou de déchargement, tout capitaine est tenu de faire balayer le quai devant son navire et sur la moitié de l'espace qui sépare son navire des navires voisins, sans toutefois être obligé de dépasser une distance de quinze mètres à partir des extrémités de son navire ; il doit faire balayer en outre les emplacements que les marchandises de son navire ont occupés sur le quai.

A défaut, il sera appliqué une taxe de balayage dont le taux sera fixé par arrêté du ministre des travaux publics.

Article 14 : Les voitures, camions, wagons, etc., ne peuvent stationner sur les quais que pendant le temps strictement nécessaire pour leur chargement ou leur déchargement, sauf aux points spécialement désignés dans chaque port pour le stationnement de ces voitures, en attendant leurs tours d'opération.

Article 15 : Chaque jour à la fin du travail, les échelles, planches ou autres objets mobiles servant à l'embarquement et au débarquement seront rangés de manière à ne pas gêner la circulation.

Article 16 : Le présent arrêté entrera en vigueur un mois après sa publication au Bulletin officiel.

Rabat, le 28 avril 1961. Abderrahmane ben Abdelali.

Arrêté 431/26 du Ministère des Travaux Publics du 4 février 1993 , relatif à la police des ports maritimes de commerce , autorisant l'ODEP d'assurer pour le compte de l'Etat , les missions de la police des ports

Arrêté du Ministre des travaux publics du 28/04/1990 portant sur le règlement l'exploitation et de sécurité du port de Mohammedia