

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
Dahir du 18 djoumada I 1334 (23 mars 1916) sur les épaves maritimes (Bulletin officiel n° 179 du 27/03/1916 (27 mars 1916)).....	2
Dahir du 5 rejev 1346 (30 décembre 1927) relatif au transport et à la manutention des hydrocarbures et combustibles liquides. - Décret du 31 août 1926 portant règlement général pour le transport et la manutention des hydrocarbures et combustibles liquides sur les voies de terre autres que les chemins de fer et sur les voies de navigation intérieure, et pour la manutention de ces liquides dans les ports maritimes. (Journal Officiel de la République française du 3 septembre 1926, page 9926) (Bulletin officiel n° 796 du 24/01/1928 (24 janvier 1928))	5
Dahir du 29 hija 1356 (2 mars 1938) réglementant la manutention et le transport par voies de terre des matières dangereuses, des matières combustibles, des liquides inflammables (autres que les hydrocarbures et les combustibles liquides), des poudres, explosifs, munitions et artifices, des gaz comprimés, liquéfiés, solidifiés et dissous, des matières vénéneuses, caustiques et corrosives et des produits toxiques ou nauséabonds (Bulletin officiel n° 1340 du 01/07/1938 (1 juillet 1938)).....	24
Dahir du 1er hija 1366 (16 octobre 1947) relatif aux mesures de sécurité à appliquer dans les ports maritimes en ce qui concerne les matières dangereuses autres que les hydrocarbures et les combustibles liquides (Bulletin officiel n° 1831 du 28/11/1947 (28 novembre 1947)).....	45
Décret n° 2-95-717 du 10 rejev 1417 (22 novembre 1996) relatif à la préparation et à la lutte contre les pollutions marines accidentelles (Bulletin officiel n° 4440 du 8 chaabane 1417 (19 décembre 1996))	46
Arrêté du directeur général des travaux publics du 17/5/1926 (17 mai 1926) relatif à la sécurité des transports de passagers dans les rades et ports du Maroc (Bulletin officiel n° 709 du 25/05/1926 (25 mai 1926)).....	50
Arrêté du directeur général des travaux publics du 08/06/1933 (8 juin 1933) portant interdiction des baignades sur la plage est du port de Casablanca (Bulletin officiel n° 1077 du 16/06/1933 (16 Juin 1933)).....	52
Arrêté du directeur des travaux publics du 03/12/1947 (3 décembre 1947) relatif aux mesures de sécurité à appliquer dans les ports maritimes en ce qui concerne les matières dangereuses autres que les hydrocarbures et les combustibles liquides (Bulletin officiel n° 1834 du 19/12/1947 (19 décembre 1947))	53
Arrêté du directeur des travaux publics du 04/12/1947 (4 décembre 1947) fixant les mesures de sécurité particulières à appliquer dans le port de Casablanca en ce qui concerne les matières dangereuses (Bulletin officiel n° 1834 du 19/12/1947 (19 décembre 1947)).....	60
Arrêté conjoint du ministre des travaux publics et des communications et du ministre de la défense nationale n° 480-65 du 11/12/1965 (11 décembre 1965) portant règlement pour prévenir les abordages en mer (Bulletin officiel n° 2774 du 29/12/1965 (29 décembre 1965)).....	66

Dahir du 18 djoumada I 1334 (23 mars 1916) sur les épaves maritimes (Bulletin officiel n° 179 du 27/03/1916 (27 mars 1916))

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Moulay Youssef).

A Nos Serviteurs intègres, les Gouverneurs et Caïds de Notre Empire Fortuné, ainsi qu'à Nos Sujets ;

Que l'on sache par les présentes- puisse Dieu Très. Haut en illustrer la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne,

Voulant déterminer par des règles précises le mode de remise ou d'aliénation des épaves maritimes et fixer les droits des sauveteurs et les responsabilités des propriétaires,

A Décrété ce qui suit :

Article Premier. (Modifié par le dahir du 11 rejeb 1341 (28 février 1923) (B.O. n° 543 du 20/03/1923 (20 mars 1923)) - Définition des épaves maritimes.

Sont désignés sous le nom d'épaves maritimes tous les objets sans maître trouvés sur les flots, tirés du fond de la mer, en dehors de l'industrie de la pêche, ou rejetés sur les grèves et les rivages.

Sont classés, notamment, comme épaves maritimes :

1° Les choses du crû de la mer (telles que : ambre, corail, éponges, poisson à lard) ;

2° Les ancres, les grappins et chaînes abandonnés sans orins et bouées pour les signaler ;

3° Les bijoux et objets de valeur trouvés sur les naufragés, à l'exclusion expresse de leurs vêtements.

Les varechs et autres herbes marines ne sont pas considérés comme épaves, mais comme produits du domaine public de l'Etat.

Article 2 : Devoirs des sauveteurs : Les personnes qui, dans les eaux ou sur les côtes du Maroc tirent des épaves du fond de la mer, les recueillant sur les flots ou sur le rivage sont tenues d'en faire la déclaration et la remise dans les 24 heures de leur débarquement ou de leur découverte, au bureau du port le plus proche, ou à défaut aux agents des douanes, aux agents du service des phares et balises ou aux agents du Service de l'aconage, ou bien encore à l'autorité administrative de Contrôle qui devront les transmettre sans délai à l'officier du port le plus voisin.

Les agents auxquels la remise a été faite par le sauveteur doivent lui délivrer un récépissé détaillé des épaves reçues.

En cas de défaut déclaration et de remise, les sauveteurs seront passibles des peines édictées pour vol et recel par les textes judiciaires en vigueur.

Article 3 : Devoirs des officiers de port : Les officiers de port doivent assurer la garde et la conservation des épaves. A leur défaut, les agents des douanes, les agents du service des phares et balises, les agents du service de l'aconage ou encore l'autorité administrative de Contrôle sont chargés de ce soin jusqu'à leur remise entre les mains de l'officier du port le plus voisin.

Cet agent dresse immédiatement un inventaire détaillé dont il envoie copie au Directeur Général des Travaux Publics en ayant soin de mentionner les circonstances de la remise, le lieu de dépôt des épaves, et les mesures prises pour leur gardiennage et leur conservation. _

Article 4 : Affichage et publication : La nomenclature des épaves sauvées est insérée au Bulletin Officiel du Protectorat dans les premiers jours de chaque trimestre, et affichée dans tous les bureaux de port à la diligence du Directeur Général des Travaux Publics.

Cette nomenclature doit donner tous les détails propres à faciliter la reconnaissance des épaves, en indiquant notamment le jour, le lieu et les circonstances de leur découverte, les marques distinctives ou d'identité qu'elles peuvent porter.

Lorsque les épaves sont importantes, l'insertion au Bulletin Officiel et l'affichage, doivent avoir lieu sans aucun délai.

Si le propriétaire de l'épave est connu, il sera mis en demeure par l'administration de l'enlever, et ce, dans un délai fixé par la dite administration.

Article 5 : Restitution des épaves : Les épaves peuvent être réclamées au bureau de port où elles sont déposées, pendant un délai de trois mois à partir de la publication.

Les propriétaires ou leurs mandataires doivent justifier de leurs droits par des connaissements, polices d'assurances, factures ou autres pièces probantes de propriété.

Les épaves sont rendues aux ayants - droit contre remboursement, suivant état liquidé par le Directeur Général des Travaux Publics, des dépenses diverses exposées pour leur sauvetage et leur conservation, notamment des frais de transport., de magasinage, de gardiennage, d'inventaire, d'affichage, de publication, des droits de douane, etc., ainsi que de la part des sauveteurs, telle qu'elle est définie à l'article 7 ci-après.

Article 6 : Epaves non réclamées : Les épaves non réclamées à l'expiration du délai imparti à l'article 5 deviennent la propriété de l'Etat et le produit de leur vente, qui est effectuée par les soins du Service des Domaines, est acquis au Trésor, déduction faite de la part des sauveteurs.

Dans le cas où le produit net de la vente ne couvrirait pas l'administration de ses frais de travaux et de réalisation une fois le sauveteur payé, la dite Administration aura tout recours utile contre le propriétaire de l'épave, mis en demeure comme il a été prescrit à l'article 4 ci-dessus, et celui-ci ne pourra s'exonérer de ce recours qu'en faisant la preuve du cas de force majeure, non seulement en ce qui concerne l'événement qui a produit l'épave, mais aussi en ce qui concerne l'impossibilité dans laquelle il prétendrait s'être trouvé pour l'enlever.

Article 7 : Droits des sauveteurs : Les sauveteurs ont droit, en principe, au tiers des objets trouvés.

Exception est faite :

1° Pour les ancres, grappins et chaînes tirés du fond de la mer, qui deviennent la propriété intégrale des sauveteurs sans qu'il y ait lieu à partage, s'ils ne sont pas réclames dans le délai fixé à l'article 5 ;

2° Pour les choses du cru de la mer, qui appartiennent en entier aux sauveteurs lorsqu'elles ont été tirées du fond de la mer en dehors de l'industrie de la pêche, ou recueillies sur les flots ;

3° Pour la poudre, le tabac, les armes à feu, les projectiles, les munitions de toutes sortes, et d'une manière générale, pour tous les objets monopolisés, et ceux dont l'importation est prohibée d'une manière absolue ou soumise à une autorisation (préalable. Ces objets ne sont jamais partagés en nature ; ils sont remis, suivant le cas, à l'administration compétente, et les sauveteurs reçoivent une indemnité liquidée par le Directeur Général des Travaux Publics au tiers de leur valeur déterminée par le Service intéressé.

La part des sauveteurs leur est délivrée au bureau de port où sont déposés les objets, par le propriétaire, ou à défaut par l'officier de port.

Le partage se fait en nature toutes les fois que cela est possible, sans aucune retenue pour frais de transport, de garde, de magasinage ou de conservation, mais à charge pour les bénéficiaires de participer dans la proportion de leur quote part aux dépenses faites pour bonifier tout ou partie de l'épave et lui donner ainsi une plus-value, et d'acquitter les frais de douane ou taxes diverses.

Lorsque le partage en nature est impossible, la vente est faite par adjudication aux enchères publiques dans les formes fixées aux articles 499 et 500 du Dahir de procédure civile.

Tous les objets sujets à détérioration ou à corruption pourront être vendus avant l'expiration des délais fixés ci-dessus en vertu d'une ordonnance de justice rendue par la juridiction compétente, et suivant la procédure ordinaire, à la requête de la Direction Générale des Travaux Publics.

Le sauveteur est, dans tous les cas, exonéré de tous frais de vente.

Toutes les opérations de remise aux intéressés, de vente ou de partage effectuées par les officiers de port donnent lieu à l'établissement, en double expédition, d'un procès-verbal circonstancié, qui est signé par les partis et soumis à l'approbation de M. le Directeur Général des Travaux Publics.

Fait à Rabat, le 18 djoumada I 1334, (23 mars 1916).

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 25 mars 1916. Le Commissaire Résident Général, Lyautey.

Dahir du 5 rejeb 1346 (30 décembre 1927) relatif au transport et à la manutention des hydrocarbures et combustibles liquides. - Décret du 31 août 1926 portant règlement général pour le transport et la manutention des hydrocarbures et combustibles liquides sur les voies de terre autres que les chemins de fer et sur les voies de navigation intérieure, et pour la manutention de ces liquides dans les ports maritimes. (Journal Officiel de la République française du 3 septembre 1926, page 9926) (Bulletin officiel n° 796 du 24/01/1928 (24 janvier 1928))

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand Sceau de Sidi Mohammed)

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

Que Notre Majesté Chérifienne,

A Décidé ce qui suit :

Article Unique : Le transport et la manutention des hydrocarbures et combustibles liquides sur les routes et sur les voies de navigation intérieure ainsi que la manutention de ces liquides dans les ports maritimes sont provisoirement soumis aux dispositions technique du décret français du 31 août 1926, dont le texte est annexé au présent dahir.

Article 2 : Le directeur général des travaux publics est chargé de l'exécution du présent dahir

Fait à Rabat le 5 rejeb 1346 (30 décembre 1927),

Vu pour promulgation et mise à exécution ;

Rabat, le 12 Janvier 1928 Le Commissaire résident GénéralT. Steeg.

*

* *

Décret du 31 août 1926 portant règlement général pour le transport et la manutention des hydrocarbures et combustibles liquides sur les voies de terre autres que les chemins de fer et sur les voies de navigation intérieure, et pour la manutention de ces liquides dans les ports maritimes. (Journal Officiel de la République française du 3 septembre 1926, page 9926).

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, du ministres du commerce et de l'industrie et du ministre de l'intérieur,

vu la loi du 18 juin 1870 relative à la manutention et au transport des matières dangereuses et notamment les articles 1er, 2, 3, 4, 5, ainsi conçus :

Article Premier : Quiconque aura embarqué ou fait embarquer sur un bâtiment de commerce employé à la navigation maritime ou à la navigation sur les rivières et canaux, expédié ou fait expédier par voie de terre des matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie sans en avoir déclaré la nature au capitaine, maître ou patron, au commissionnaire expéditeur ou au voiturier et sans avoir apposé des marques apparentes sur les emballages sera puni d'une amende de 16 francs à 3.000 francs.

cette disposition est applicable à rembarquement sur navire étranger, dans un port français ou sur un point quelconque des eaux françaises

Article 2 : un règlement d'administration publique déterminera :

1° La nomenclature des matières qui doivent, être considérées comme pouvant donner lieu, soit à des explosions, soit à des Incendies ;

2° La forme et la nature des marques à apposer sur les emballages.

Article 3 : Un règlement d'administration publique déterminera également les conditions de l'embarquement et du débarquement desdites matières et les précautions à prendre pour l'amarrage dans les ports des bâtiments qui en sont porteurs.

Article 4 : Toute contravention au règlement d'administration publique énoncé à l'article précédent et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, pour l'exécution dudit règlement, sera punie de la peine portée à l'article 1er .

Article 5 : en cas de récidive dans l'année, les peines prononcées par la présente loi seront portées au double et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de trois jours à 1 mois ;

Vu le décret du 12 août 1874 portant règlement d'administration publique en exécution de l'article 2 de la loi précitée du 18 juin 1870, ledit décret modifié par les décrets de 15 janvier 1875, 23 mars 1901, 31 août 1905 et 14 février 1906 ;

Vu le décret du 31 juillet 1875, modifié par les décrets des 30 décembre 1887 et 25 novembre 1895, portant règlement d'administration publique en exécution de l'article 3 de la loi du 18 juin 1870 pour le transport des matières dangereuses sur les voies navigables intérieures ;

Vu le décret du 2 septembre 1874 portant règlement d'administration publique en exécution du même article pour la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes ; ensembles les décrets des 30 décembre 1887 et 25 novembre 1895 ;

Vu la loi du 19 décembre 1917 relative aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes ; ensemble le décret du 24 décembre 1919 déterminant les industries auxquelles s'applique la loi du 10 décembre 1917 et le classement de chacune d'elles ;

Vu la loi des 16-24 août 1790 concernant les attributions des autorités administratives en matière de police ;

Vu l'article 3 de la loi constitutionnelle du 25 février 1875 ;

Vu la loi du 23 mars 1842 concernant la police de la grande voirie ;

Vu le décret du 31 décembre 1922 portant règlement général sur la police de la circulation et du roulage ;

Vu le décret du 24 mars 1914, modifié par les décrets des 10 août 1917 et 25 janvier 1919, réglementant la police et l'usage des voies de navigation intérieure ;

Vu le décret du 20 novembre 1893, modifié par le décret du 25 novembre 1895, réglementant l'éclairage de nuit des bateaux et des obstacles à la navigation ;

Vu le décret du 9 août 1883, modifié par le décret du 17 décembre 1918, concernant les bateaux à vapeur naviguant sur les fleuves et rivières et le décret du 5 décembre 1914, modifié par le décret du 6 juillet 1920, portant règlement pour la circulation sur les voies de navigation intérieure des bateaux automobiles autres que les bateaux à vapeur ;

Vu l'ordonnance de la marine d'août 1681 ;

Vu le décret du 30 avril 1909 portant organisation des officiers et maîtres de port préposés à la police des ports maritimes de commerce ;

Vu la loi du 12 juin 1920 sur l'autonomie des ports maritimes du commerce ; ensemble le décret du 23 septembre 1921 portant règlement d'administration publique pour l'application de ladite loi et le décret du 7 avril 1924 relatif à l'organisation des ports non autonomes ;

Vu la loi du 10 janvier 1925 relative au régime des pétroles et portant création d'un office national des combustibles liquides ;

L'office national des combustibles liquides et le conseil d'état entendus,

Décète :

Titre premier : dispositions générales.

Objet du règlement.

Article Premier : Sont considérés comme matières dangereuses, au sens de la loi du 18 juin 1870 et soumis aux dispositions du présent règlement ou des arrêtés portant règlements particuliers pris par les préfets sous l'approbation du ministre des travaux publics, les hydrocarbures et combustibles liquides lorsqu'ils émettent à des températures inférieures à 135° des vapeurs susceptibles de prendre feu au contact d'une flamme.

Sont qualifiés combustibles liquides les liquides utilisables pour produire par combustion la chaleur, la lumière ou la force motrice.

Le degré d'inflammabilité est déterminé suivant le mode technique fixé pour les liquides inflammables par les arrêtés du ministre du commerce et de l'industrie pris en exécution du décret du 24 décembre 1919.

Classement des produits.

Article 2 : Les hydrocarbures et combustibles liquides sont pour d'application du présent décret, répartis en trois groupes, savoir :

1er groupe, liquides à point d'inflammabilité inférieur à 35° centigrades ;

2e groupe, liquides à point d'inflammabilité compris entre 35° centigrades et 50° centigrades ;

3e groupe, liquides à point d'inflammabilité supérieur à 50° centigrades et inférieur à 135° centigrades.

Mode de transport.

Article 3 : Les hydrocarbures et combustibles liquides peuvent être transportés en vrac ou en colis.

Sont considérés comme transportés en vrac les liquides contenus dans des citernes constituées par un compartimentage de l'engin de transport ou dans des citernes indépendantes et solidement maintenues en place dans ces engins.

Sont considérés comme transportés en colis les liquides contenus dans des récipients indépendants des engins de transport.

Citernes.

Article 4 : Les citernes doivent être en tôle d'acier soudée ou rivée : leur, parois doivent présenter un étanchéité absolue sans recours à interposition de matières étrangères entre les tôles.

Elles doivent être munies d'un dispositif permettant de parer aux surpressions tout en évitant les possibilités de propagation de flamme ou de déversement des liquides.

Les ouvertures des citernes doivent être fermées par des couvercles métalliques étanches maintenus par des boulons à oreilles ou par un système offrant une sécurité équivalente. Ces couvercles doivent avoir des dimensions suffisantes pour permettre la visite et le nettoyage intérieurs.

un système de tuyauteries métalliques doit mettre en communication chaque citerne avec les tuyaux servant au chargement et au déchargement.

Tous les robinets ou vannes doivent être facilement accessibles.

Lors du chargement, chaque citerne ne peut être remplie au maximum que de 98.5 pour cent de sa capacité totale, de manière à réserver un volume d'expansion d'au moins 1,5 pour cent.

Conditionnement des colis.

Article 5 : Les récipients contenant les liquides visés par le présent règlement transportés en colis doivent être métalliques, étanches et résistants.

Toutefois, pour des capacités ne dépassant pas 10 litres on peut employer des récipients en terre ou en verre, placés, seuls ou à plusieurs, dans des emballages plus grands (paniers, baquets, caisses), conditionnés de manière à les garantir efficacement contre les chocs.

En outre, les fûts en bois, cerclés de fer, sont autorisés pour les liquides du 3e groupe.

Marques.

Article 6 : Les récipients ou leurs emballages, ainsi que les citernes apparentes, doivent porter, en caractères bien visibles, l'indication de la nature de leur contenu :

Liquides inflammables, 1er, 2e ou 3e catégorie, etc.

Arrimage.

Article 7 : Les colis doivent être arrimés avec soin dans des emplacements, convenablement ventilés et hors de la portée des voyageurs.

Ces colis ne doivent pas être placés à proximité d'explosifs, de récipients contenant des gaz comprimés ou liquéfiés, de matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitent la combustion, de matières sujettes à l'inflammation spontanée ou de produits susceptibles d'attaquer les emballages et récipients ou de provoquer des réactions dangereuses avec leur contenu.

Manutention.

Article 8 : Les colis doivent être chargés et déchargés avec précaution, pour éviter toute détérioration.

Les récipients qui viendraient à se détériorer, pendant le chargement ou le déchargement, seront immédiatement enlevés et évacués.

Les emballages contenant des récipients en verre ou en terre ne devront pas être transportés sur des brouettes ou engins analogues, ni être portés à dos d'homme.

Classification des engins de transport.

Article 9 : Les mesures de sécurité, applicables aux transports et aux manutentions des liquides visés par le présent règlement, sont fixées, d'une part, en distinguant les transports effectués exclusivement en vrac et les transports par colis, et, d'autre part, d'après une classification des engins de transport, basée sur le tonnage et la nature des liquides transportés.

Dans le cas où le chargement comprend d'autres produits que ceux du 1er groupe, on considère comme équivalentes une tonne de liquides du 1er groupe, 3 tonnes du 2e groupe et 40 tonnes du 3e groupe, et on calcule, en conséquence, le tonnage fictif total, compté en liquide du 1er groupe.

Sont rangés dans la 1re classe, les engins contenant, en vrac, une quantité quelconque de liquide du 1er ou du 2e groupe, ou, en colis, plus de 40 tonnes de liquide du 1er groupe ou un tonnage fictif équivalant d'autres produits.

Sont rangés dans la 2e classe, les engins contenant, en vrac, une quantité quelconque de liquide du 3e groupe ou, en colis, de 1 à 40 tonnes du 1er groupe, ou un tonnage fictif équivalant d'autres produits.

Sont rangés dans la 3e classe, les engins contenant, en colis, de 200 kilogrammes à 1 tonne de liquide du 1er groupe ou un tonnage fictif équivalant d'autres produits.

Sont dispensés de toute réglementation spéciale, les engins de transport, chargés à l'exclusion de toute autre matière dangereuse de moins de 200 kilogrammes de liquide du 1er groupe ou d'un tonnage fictif équivalant d'autres produits, sous réserve de l'observation des prescriptions du présent règlement, relatives au logement, à la manutention et au conditionnement des liquides eux-mêmes.

Pour la classification des engins de transport, il n'est pas tenu compte des liquides combustibles ou autres matières servant à l'alimentation et à l'entretien des appareils, lorsque ces liquides ou matières sont logés dans des réservoirs spéciaux installés de façon que la sécurité soit assurée.

les prescriptions du présent décret sont applicables aux engins de transport, tant que les citernes ou espaces destinés au chargement et, éventuellement, les compartiments voisins ne sont pas complètement exempts de gaz.

Pour les transports mixtes, en vrac et par colis, on applique la réglementation la plus rigoureuse, relative soit aux transports en vrac seuls, soit aux transports par colis, pour la classe déterminée, en tenant compte du tonnage total transporté en vrac et en colis.

Entrepôts et magasins.

Article 10 : Sans préjudice de la réglementation sur les établissements classés, les prescriptions du présent règlement et des arrêtés pris par les préfets pour son exécution, sous l'approbation du ministre des travaux publics, s'appliquent aux dépôts temporaires, ainsi qu'aux entrepôts et locaux servant à l'emmagasinement des liquides définis à l'article 2 ci-dessus, établis sur des terrains dépendant du domaine public ou placés sous le régime soit de la concession, soit de l'autorisation d'établissement d'outillage à l'usage du public.

Titre deuxième : Transport et manutention sur les routes.

Manutention.

Article 11 : Sous réserve des pouvoirs de réglementation et de police des préfets ou des maires, les chargements et déchargements, lorsque rien ne s'oppose à ce qu'ils soient opérés sur les voies publiques, peuvent être faits soit de jour, soit de nuit.

Il ne sera employé dans les opérations de nuit que des lampes électriques à incandescence protégées ou toutes autres agréées dans les mines grisouteuses.

Remorques.

Article 12 : Les remorques chargées ou non ne peuvent être utilisées que si elles possèdent un dispositif spécial permettant de les dételer, avec le maximum de rapidité.

Transport des voyageurs.

Article 13 : Tout véhicule transportant des voyageurs ne peut être chargé de plus de 200 kilogrammes de liquides du 1er groupe à l'exception de ceux éventuellement nécessaires à sa propulsion et contenus dans des récipients ad hoc fixés sur le véhicule lui-même.

Mesures de précaution.

Article 14 : Toute voiture citerne doit être pourvue de deux appareils extincteurs d'incendie dont l'un au moins sera à mousse.

De plus, le chargement et le déchargement sur la voie publique doivent être effectués de manière qu'aucun liquide ne soit répandu et qu'à aucun moment, il n'existe d'autre communication entre les citernes et l'atmosphère que celles réalisées par les dispositifs spéciaux de ventilation dont ces citernes doivent être munies.

Dans le cas de déchargement ou de chargement de liquide du 1er groupe, la mise à la terre électrique de la citerne et des organes servant au remplissage ou à la vidange doit être assurée pendant la durée de l'opération.

Le préfet ou le maire, chacun pour les voies placées sous son autorité, pourront interdire le chargement ou le déchargement sur la voie publique, s'ils estiment que les dispositions prises n'offrent pas une sécurité suffisante.

Article 15 : Avant la mise en service de chaque voiture-citerne, les agents à ce désignés par le ministre des travaux publics procèdent à sa visite à l'effet de constater que les citernes satisfont aux prescriptions réglementaires et que l'installation des moteurs et des soutes à combustibles présente les garanties désirables.

Lors de cette visite, les citernes destinées à contenir le chargement liquide seront éprouvées sous pression hydraulique, la charge d'épreuves étant mesurée par une colonne d'eau s'élevant à 3 mètres au-dessus du plafond.

Titre Troisième : Transports et manutention sur les voies de navigation intérieure.

Chapitre 1er : dispositions communes.

Marques extérieures.

Article 16 : Les bateaux des trois classes définies à l'article 9 ci-dessus circulant sur les voies de navigation intérieure doivent arborer un pavillon rouge en haut de leur mat. et, à défaut de mâts, en haut d'une perche de 2 mètres de hauteur placée à l'avant.

Pendant la nuit, ce pavillon doit être remplacé par deux feux rouges superposés qui devront, rester visibles de tous les points de l'horizon.

Déclaration.

Article 17 : Lorsque les liquides ont été embarqués en France, le patron est tenu de faire connaître le moment du départ à un agent de la navigation et de lui faire remettre une déclaration écrite indiquant la nature et la quantité desdites marchandises, ainsi que l'itinéraire à suivre jusqu'à destination.

Lorsque les liquides ont été chargés hors de France, cette déclaration est faite sans délai à l'éclusier ou à l'agent de la navigation le plus voisin de la frontière.

Il est délivré un récépissé de la déclaration, que le porteur, au cours du voyage, est tenu d'exhiber à toute réquisition des agents de la navigation.

Conduite des bateaux.

Article 18 : Les bateaux de toute classe doivent avoir à bord au moins deux personnes chargées de les diriger.

Les bateaux non automoteurs doivent, lorsqu'ils sont isolés, utiliser les moyens de traction les plus rapides existant sur chaque section de voie navigable.

Armement. - Accessoires.

Article 19 : L'armement des bateaux comportera obligatoirement des chaînes ou câbles métalliques pour l'amarrage.

Les bateaux seront munis d'une forte cloche pour signaler tout commencement d'incendie, et d'une nacelle à la traîne pour faciliter les manoeuvres et le sauvetage éventuel du personnel.

Extincteurs d'incendie.

Article 20 : Des appareils extincteurs portatifs d'incendie, au nombre de deux au moins, doivent être placés près des portes d'accès de chaque logement ou groupe de logements.

En outre, deux extincteurs d'incendie doivent permettre de déverser sur les liquides enflammés un matelas isolant d'une mousse persistante de gaz inerte.

Enfin, un autre appareil doit être placé dans chaque compartiment de chaudière ou de moteur à combustion interne.

Feux et lumières à bord.

Article 21 : Sur les bateaux en cours de route, il n'est permis de fumer qu'à l'intérieur des locaux spécialement affectés aux logements et aux cuisines.

Les fanaux réglementaires ne peuvent être éclairés que par des lampes à huile végétale, des lampes à pétrole lampant, à réservoir métallique, à mèche et sans pression, ou des lampes électriques à incandescence.

Des lampes fixes du même type peuvent être utilisées pour l'éclairage des locaux affectés aux appareils moteurs, aux logements et aux cuisines.

Les seules autres lampes autorisées à bord sont des lampes fixes ou mobiles d'un type agréé pour les mines grisouteuses.

Lorsqu'un bateau possède des locaux spéciaux affectés aux logements et aux cuisines, on peut utiliser, en cours de route, des appareils de chauffage fixes constitués par des réchauds à pétrole lampant à mèche et sans pression, et dont la cheminée est pourvue d'un double diaphragme métallique à mailles serrées.

Les appareils de chauffage électrique présentant des garanties suffisantes sont également autorisés.

Des foyers ordinaires à charbon peuvent être utilisés sur les bateaux de 3e classe et sur les bateaux de 2e classe qui ne portent que des liquides du 3e groupe.

Il est interdit de faire à bord des bateaux d'autres feux que ceux spécifiés ci-dessus, sauf pour le fonctionnement des chaudières et moteurs à combustion interne régulièrement autorisés.

Installations électriques.

Article 22 : Tout circuit électrique établi pour l'éclairage, le chauffage ou la force motrice doit être constitué par des conducteurs enfermés dans des gaines isolantes incombustibles.

Toutes dispositions doivent être prises dans les installations électriques pour éviter les courts-circuits et empêcher le contact de l'air extérieur avec des étincelles et les parties habituellement ou accidentellement portées au rouge.

Les installations doivent être maintenues en parfait état d'entretien, l'emploi en est interdit lorsque les essais auxquels le service de la navigation peut faire procéder à tout moment ne concluent pas à la sécurité complète.

Interdiction de transport.

Article 23 : Sur les bateaux de 1er et de 2e classe, il est interdit d'avoir à bord, en dehors de la cargaison, des liquides du 1er groupe.

Il est également interdit de transporter sur ces bateaux des matières, autres que les combustibles liquides, classées comme matières dangereuses.

Passage aux ouvrages de navigation.

Article 24 : Des règlements particuliers aux diverses voies navigables déterminent, s'il y a lieu, les mesures spéciales de précaution à prendre pour assurer la sécurité au passage aux écluses et ouvrages de navigation, à la traversée des passages rétrécis et des souterrains et dans les garages avoisinants.

Stationnement des bateaux.

Article 25 : Les bateaux des deux premières classes, lorsqu'ils stationnent en dehors des postes de chargement et de déchargement ou des zones des ouvrages visés à l'article précédent, doivent se tenir éloignés de tous autres bateaux ou trains de bois en stationnement, des ponts en charpente, portes d'écluses ou autres ouvrages en bois ainsi que des dépôts de matières combustibles existant sur les bords.

Il est interdit, dans les limites du domaine public, de faire stationner tout bateau ou de maintenir un foyer incandescent, une source d'étincelles, une cheminée ou un échappement de gaz brûlés non garnis de capuchon ou de pare-étincelles au voisinage des bateaux chargés de liquides visés par le présent décret.

Les distances à observer qui ne dépasseront pas 20 mètres pour les bateaux de 1re classe et 15 mètres pour les bateaux de 2e classe seront déterminées par les règlements particuliers ou fixées par les agents de la navigation en tenant compte des circonstances locales.

Chargement ou déchargement.

Article 26 : Le chargement ou Le déchargement des bateaux de 1er et de 2e classe ne peuvent avoir lieu que sur les quais, portions de quais ou autres emplacements spéciaux désignés à cet effet.

Sauf stipulations contraires des règlements particuliers, les opérations ne peuvent être commencées pour les bateaux de toutes classes sans l'autorisation écrite d'un agent de la navigation.

Feux et lumières à bord des bateaux en cours de chargement, ou de déchargement.

Article 27 : Il est interdit de fumer ou d'être porteur de briquets ou d'allumettes à bord des bateaux de toutes classes lorsqu'ils se trouvent aux postes de chargement ou de déchargement.

Sur les bateaux de 1re classe, il ne peut être fait usage de feu à bord même pour la préparation des aliments.

En dehors des fanaux réglementaires, les seules lumières permises sont des lampes électriques à incandescence ou des lampes fixes ou mobiles d'un type agréé pour les mines grisouteuses.

L'usage des moteurs à combustion interne n'est autorisé que lorsque ces moteurs fonctionnent dans les conditions déterminées par l'article 38 ci-après pour les bateaux automoteurs.

A bord des bateaux de 2e classe. L'usage du feu à bord est déterminé par les règlements particuliers on tenant compte des circonstances locales.

Mesures de sécurité à terre.

Article 28 : Des règlements particuliers déterminent, ou égard aux circonstances locales, les mesures de sécurité à prendre sur les quais et terre-pleins des ports réservés aux opérations de chargement et de déchargement et sur le domaine public aux abords des postes particuliers spéciaux régulièrement autorisés, en ce qui concerne notamment les dépôts de combustibles liquides, la circulation du public, l'usage du feu et de la lumière, l'installation et l'emploi de moteurs, de pompes ou d'appareils spéciaux en vue des opérations de chargement et de déchargement.

Chapitre II : Dispositions spéciales aux transports en vrac

1re section : Construction et aménagement de bateaux-citernes.

Prescriptions générales.

Article 29 : Les bateaux doivent être de construction métallique robuste.

L'emploi du bois n'est autorisé, que pour les ceintures ou dans les emménagements et pour le calage des citernes.

Les échantillons des diverses parties de la coque et ceux des citernes, l'assemblage des tôles et des profils, le cloisonnement et l'agencement intérieur, ainsi que l'armement, doivent répondre ou être équivalents aux prescriptions édictées pour ce type de bateau par une société française de classification reconnue par le Gouvernement français.

Défense de la coque.

Article 30 : La coque doit être protégée extérieurement par au moins deux ceintures complètes et constamment en place.

Les ceintures peuvent être formées soit par des lisses continues entourant le bateau, soit par des bandes de tôle suffisamment résistantes sur les flancs, complétées par des moustaches à l'avant et à l'arrière.

Répartition du chargement.

Article 31 : Le chargement doit être réparti, soit dans des citernes constituées par des cloisonnements de la coque, soit dans des récipients indépendants de la coque, mais maintenus à demeure sur les varangues ou le carlanguage et disposé dans une cale exclusivement réservée à cet effet.

Dimensions des citernes ou récipients.

Article 32 : Les dimensions des citernes ou récipients doivent être telles que la stabilité du bateau reste assurée dans tous les cas, quelle que soit la répartition du chargement ; la capacité de chacun d'eux ne doit pas dépasser 100 mètres cubes si l'une des parois est constituée par le bord du bateau et 200 mètres cubes dans les autres cas.

Espace à réserver entre les citernes indépendantes et la coque.

Article 33 : Un espace libre de 40 centimètres au moins de largeur doit être réservé entre le bordé et les parois latérales des citernes indépendantes de la coque.

Cloisonnement avec intervalles de protection dits gofferdams.

Article 34 : Dans les bateaux à citernes indépendantes de la coque affectés aux transports de liquides des deux premiers groupes, ainsi que dans tous les bateaux comportant un compartimentage de la coque, des gofferdams constitués par deux cloisons transversales étanches au pétrole distants de 40 centimètres au moins, doivent isoler le chargement des locaux affectés à d'autres services.

Toutefois, dans le cas de citernes indépendantes de la coque, la cloison des gofferdams du côté des citernes pourra être remplacée par une varangue étanche au pétrole de 50 centimètres de hauteur au minimum.

Cette faculté est supprimée pour le gofferdam séparant le chargement de la chambre des chaudières et moteurs.

Aucune porte ou vanne ne doit être percée dans les cloisons des gofferdams.

L'épuisement des gofferdams doit pouvoir être fait au moyen d'une pompe indépendante des appareils servant à la manutention des combustibles liquides.

Le remplissage de ces gofferdams par de l'eau, on cas de besoin, doit pouvoir être opérée par une manoeuvre rapide et facile.

Dans les bateaux non automoteurs à citernes indépendantes de la coque, employés exclusivement aux transports de liquides du 3e groupe, la cale contenant les citernes peut être simplement séparée des locaux affectés à d'autres services par une cloison étanche au pétrole ne comportant ni porte, ni vanne et placée à 40 centimètres au moins de la citerne la plus voisine.

Dans les bateaux automoteurs, les gofferdams constitués par deux cloisons transversales étanche au pétrole sont toujours exigés à l'arrière du chargement.

Pont.

Article 35 : Les gofferdams et, s'il y a lieu, les espaces réservés entre les citernes ou entre celles-ci et la coque, doivent être recouverts d'un pont âge métallique, boulonné ou rivé, mais sans discontinuité ; les trous d'homme nécessaires pour la visite doivent être pourvus de fermetures étanches à l'eau.

Dispositions pour faciliter l'évacuation des gaz et les réparations.

Article 36 : Les citernes, gofferdams, et, s'il y a lieu, les espaces libres dans la cale, entre la coque et les citernes, doivent être disposés de telle sorte qu'on puisse procéder sans difficulté à l'expulsion totale des gaz après vidange et, le cas échéant, aux réparations nécessaires.

Emménagements.

Article 37 : Les logements du personnel peuvent être aménagés à l'avant et à l'arrière. On pourra installer un fourneau de cuisine dans la partie de chaque logement la mieux ventilée et la plus éloignée des citernes.

Moteurs à combustion interne.

Article 38 : Les moteurs à combustion interne doivent être établis dans les conditions prescrites par les règlements sur les bateaux de 2e et de 3e classe, ils ne peuvent utiliser que des combustibles des 2e et 3e groupes, et avoir leurs dispositifs d'allumage et d'échappement installés de façon à éviter tout danger d'incendie ou d'explosion.

Sur les bateaux de 1re classe, ils ne doivent utiliser que des combustibles du 3e groupe et, en outre, répondre aux conditions spéciales suivantes :

a) Ils doivent être d'un type tel qu'ils ne nécessitent aucun emploi de lampes ou d'autres foyers à feu au, soit pour la mise en route, soit pour la marche normale :

b) Les dispositifs de démarrage, 'd'allumage ou de marche normale par l'électricité l'accumulateurs, magnétos, etc.), doivent remplir les conditions qui seront fixées par des arrêtés spéciaux du ministre des travaux publics :

c) L'emploi d'essence pour le démarrage n'est pas toléré :

d) Les moteurs devront être munis de pots d'échappement à circulation ou injection d'eau ou d'un autre dispositif équivalent assurant l'extinction complète et le refroidissement des gaz brûlés.

Les tuyaux d'échappement doivent déboucher à l'arrière des bateaux ;

e) La chambre des moteurs, à parois entièrement incombustibles. doit être placée à l'arrière des citernes et complètement séparée des emménagements.

Elle doit être pourvue d'un système de ventilation énergique. Les dispositions nécessaires doivent être prises pour empêcher toute accumulation de gaz inflammables ou délétères et pour évacuer les fumées pouvant se dégager des moteurs :

f) Aucun poêle, fourneau ou forge n'est admis dans la chambre des moteurs ;

g) Les soutes à combustibles doivent, être isolées de la cale contenant les citernes : les canalisations doivent être disposées de manière, à exclure la possibilité de toute communication accidentelle avec les cales.

Appareils à vapeur.

Article 39 : Les chaudières à vapeur sont interdites à bord des bateaux de 1re classe.

Sur les autres bateaux, l'emploi des chaudières et moteurs à vapeur est autorisé aux conditions suivantes sous réserve de l'observation des autres conditions prescrites par les règlements.

a) Les foyers, chaudières et moteurs doivent être placés dans tous les cas à l'arrière des citernes.

b) l'intervalle entre deux épreuves consécutives des chaudières ne doit pas dépasser quatre ans pour les chaudières dont la mise en service remonte à moins de douze ans et deux ans ensuite.

c) Les soutes à charbon doivent comporter un système de noyage ou d'extinction du feu au moyen de la vapeur.

d) Dans le cas où la chauffe est effectuée au moyen d'un combustible liquide, les soutes doivent être établies dans les conditions prescrites à l'alinéa g de l'article 38 ci-dessus.

e) Les cheminées doivent être pourvues d'un pare-étincelles à double nappe constamment maintenu en bon état : il en est de même de l'intervalle d'ouverture qui se produit lorsque les cheminées sont à rabattement.

Emploi de moteurs spéciaux.

Article 40 : Des arrêtés du ministre des travaux publics peuvent autoriser l'emploi de moteurs spéciaux dont le fonctionnement serait considéré comme présentant des conditions de sécurité équivalentes à celles fixées aux articles 21 et 22 qui précèdent.

Visites, épreuves et réception:

Article 41 : Avant la mise en service de chaque bateau, les ingénieurs de la navigation procèdent à une visite à l'effet de constater que les prescriptions du présent règlement sont remplies.

Cette visite sera renouvelée dans le même but au moins une fois tous les quatre ans.

Lors de la première visite, les citernes destinées à contenir le chargement liquide, seront éprouvées sous pression hydraulique, la charge d'épreuve étant mesurée par une colonne d'eau s'élevant à 1 mètre au-dessus du plafond.

Un procès-verbal de réception doit être joint au certificat d'immatriculation et de jaugeage du bateau.

Dispenses éventuelles.

Article 42 : Les vérifications et épreuves visées ci-dessus pourront ne pas être exigées si le propriétaire produit un certificat de classification en première cote d'une société de classification reconnue par le Gouvernement français.

Dispositions transitoires.

Article 43 : Des arrêtés du ministre des travaux publics détermineront les conditions dans lesquelles continueront à être utilisés les bateaux-citernes en service ou en construction et fixeront dans chaque cas particulier, les dérogations spéciales qui seraient jugées nécessaires aux dispositions du présent règlement.

Chapitre II : 2e section : prescriptions diverses.

Navigation en convoi. - Navigation de nuit.

Article 44 : Les bateaux exclusivement affectés aux transports en vrac visés par le présent chapitre ne sont pas astreints, lorsqu'ils naviguent ni convoi, à l'obligation de se placer à l'arrière de ce convoi.

Ils peuvent naviguer librement de nuit, sauf dans les régions désignées par les règlements particuliers où la circulation présenterait, en raison des conditions locales, des causes particulières de danger.

Précautions à prendre en cours de route.

Article 45 : Il est interdit, en cours de route, d'ouvrir les citernes contenant le chargement liquide, de pénétrer dans la cale contenant les citernes, de les ventiler, d'ouvrir les tampons de fermeture des trous de visite, de pomper les eaux ou les infiltrations éventuelles des liquides constituant le chargement ou d'effectuer une manoeuvre quelconque point avoir pour effet de provoquer une évacuation à l'extérieur de gaz. chargés de vapeurs inflammables, autrement que par le fonctionnement normal des appareils destinés à éviter les surpressions.

En cas d'accident ou de force majeure et s'il est reconnu nécessaire pour des motifs graves de déroger aux règles qui précèdent; le patron du bateau doit éteindre immédiatement tous les feux pouvant exister à bord, garer autant que possible le bateau en lieu sur et prévenir d'urgence l'agent de la navigation le plus voisin.

interdiction de rejeter des eaux ou liquides dans la voie navigable.

Article 46 : Il est interdit d'évacuer à la voie navigable les eaux provenant des infiltrations, des pluies ou des lavages, si ces eaux n'ont pas été préalablement décantées et épurées dans des conditions qui seront fixées dans chaque cas particulier.

Fermeture des panneaux aux postes de chargement et de déchargement.

Article 47 : Pendant toute la durée de leur présence aux postes de déchargement et de chargement, les bateaux doivent avoir leurs panneaux de citernes hermétiquement fermés, sauf les trous d'aération nécessaires qui doivent rester protégés par des doubles toiles métalliques de sécurité.

Barrages isolateurs.

Article 48 : Sauf dans le cas d'utilisation de bassins spécialement aménagés, Les bateaux de 1re classe doivent, dès leur arrivée aux postes de chargement et de déchargement et jusqu'à l'achèvement des opérations correspondantes, être entourés d'un barrage isolateur flottant continu

destiné à arrêter les petites quantités de liquides inflammables qui pourraient être répandues ou projetées en dehors des bateaux au cours des opérations ou en cas d'accident. Les dispositions de ce barrage, qui devra être susceptible de retenir une nappe d'au plus 10 centimètres de combustibles liquides, devront être préalablement agréées par les ingénieurs.

Si la sécurité publique l'exige, des arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, pourront exiger l'emploi de barrages isolateurs autour des bateaux de la 2e classe.

Par contre, lorsque l'éloignement des lieux habités et des autres bateaux sera suffisant, les règlements locaux pourront supprimer ou suspendre l'obligation de l'emploi de tels barrages.

Chargement et déchargement.

Article 49 : Sauf exceptions spécialement autorisées, les opérations de chargement et de déchargement des bateaux de 1re classe ne peuvent se faire que de jour.

Si la sécurité l'exige, en raison des conditions locales, le chargement et le déchargement des bateaux de 2e classe peut être interdit pendant la nuit.

L'utilisation des machines, pompes et circuits électriques placés à bord peut être autorisée sur tous les bateaux lorsque l'alimentation en est assurée au moyen d'installations à terre préalablement agréées par les ingénieurs.

L'usage des chaudières et des moteurs placés à bord peut être autorisé, par les règlements particuliers, pour les opérations des bateaux de 2e classe.

Transvasement.

Article 50 : Les opérations de transvasement ne peuvent se faire qu'entre bateaux-citernes spécialement construits en vue du transport en vrac.

Toutefois, le remplissage des soutes à combustibles des bateaux quelconques est autorisé au moyen de liquides combustibles du troisième groupe, prélevés dans les citernes de bateaux de 3e classe.

Les opérations ne peuvent s'effectuer en dehors des postes spécialement affectés à cet usage qu'après autorisation des ingénieurs de la navigation. La mise en couple des bateaux, en vue du transvasement, n'est autorisée que lorsqu'il est constaté par un agent de la navigation que toutes les précautions nécessaires sont observées.

Aération et visite des cales.

Article 51 : Les opérations d'aération des cales et d'évacuation des gaz après vidange, la visite et le nettoyage des cales ne peuvent se faire qu'aux emplacements éloignés de tout danger d'incendie et d'explosion, fixés par les règlements particuliers, ou à défaut aux endroits désignés dans chaque cas d'espèce par les ingénieurs.

Chapitre III : Dispositions spéciales aux transports par colis.

Navigation en convois : Navigation de nuit.

Article 52 : Les bateaux de toutes classes, ayant un chargement en colis, sont astreints, lorsqu'ils naviguent en convoi, à se placer à l'arrière de ce convoi, sauf les dérogations spécifiées par les règlements particuliers.

les mêmes bateaux ne peuvent naviguer de nuit dans les villes, dans les ports et dans les biefs, contenant une agglomération de bateaux ou de trains de bois, sauf exceptions autorisées en raison des circonstances locales.

Interdictions relatives aux transports des colis sur les bateaux automoteurs.

Article 53 : Il est interdit de transporter en pontée des colis contenant des combustibles liquides sur les bateaux automoteurs contenant un chargement eu vrac de ces combustibles liquides. Sur les autres automoteurs, la quantité totale de combustibles transportés en colis est limitée à celle qui correspond à la 2e classe pour les bateaux.

Toutefois, le transport de liquides du 3e groupe est autorisé sans limitation de tonnage.
Chargement et déchargement.

Article 54 : Sauf stipulations contraires des règlements particuliers, les opérations de chargement et de déchargement des colis n'ont lieu que de jour et sont poursuivies sans désemparer avec la plus grande célérité, de telle sorte qu'aucun colis ne reste pendant la nuit sur les quais ou les dépendances du domaine public.

L'embarquement des colis n'a lieu qu'à la fin du chargement.

Les colis chargés sur des bateaux contenant un chargement en vrac sont déchargés avant tout commencement des opérations de vidage des citernes.

Titre quatrième : transport et manutention dans les ports maritimes.

Chapitre 1er : prescriptions générales d'exploitation.

Accès des ports.

Article 55: Tout navire de 1er et 2e classe arrivant à proximité d'un port doit s'arrêter aux mouillages extérieurs ou aux postes désignés à cet effet par les règlements locaux.

Les règlements locaux pourront, apporter des tolérances à ces dispositions pour des navires de services réguliers ou à destination de postes qui leur sont spécialement réservés ou pour des navires qui traversent le port sans arrêt.

Marques extérieures.

Article 56 : Tout navire de 1er ou de 3e classe arbore, de jour, un pavillon rouge et de nuit, un feu rouge bien apparents en tête d'un mât.

Déclaration.

Article 57 : Quelle que soit la classe, le capitaine est tenu de déclarer immédiatement, au service du port, la nature, la quantité et le conditionnement de sa cargaison.

Chargement et déchargement.

Article 58 : 1° Les navires de 1re classe ne peuvent faire leurs opérations qu'en des emplacements spécialement désignés par les règlements locaux ou le service du port.

Ces emplacements doivent être aussi éloignés que possible des endroits habités et des autres navires ;

2° Les navires de 2e classe peuvent faire leurs opérations dans les endroits du port affectés au trafic général, sous réserve, s'il y a lieu, de précautions spéciales qui feront l'objet de règlements locaux ou d'instructions de l'ingénieur en chef ou du directeur du port ;

3° Les navires de 3e classe ne sont soumis à aucune obligation particulière en ce qui concerne l'emplacement où se font leurs opérations.

Allègements.

Article 59 : Tous les navires devant servir à l'allègement doivent être préalablement agréés par le service du port.

Transvasement.

Article 60 : Les opérations de transvasement ne peuvent se faire qu'entre bateaux-citernes spécialement construits en vue du transport on vrac.

Toutefois, le remplissage direct des soutes à combustibles des bateaux quelconques est autorisé au moyen de liquides du 3e groupe prélevés dans des citernes de bateaux de 2e classe.

Les opérations ne pourront s'effectuer en dehors des postes spécialement affectés à cet usage qu'après l'autorisation du service du port.

Pendant ces opérations, les prescriptions de l'article 62 ci-après devront être observées. Cependant, les navires automoteurs pourront se mettre en couple après autorisation de l'ingénieur en chef ou le directeur du port, lorsque celui-ci aura constaté que les précautions prescrites par le présent décret ont bien été prises.

Durée des opérations.

Article 61 : Les opérations de chargement et de déchargement, de transvasement et d'allègement, doivent se faire sans désemperer avec le maximum de célérité et de soins ; elles peuvent se faire de nuit après déclaration au service du port.

Les navires de 1re classe devront attendre l'autorisation préalable de ce service avant de commencer leurs opérations.

Chapitre II : mesures générales de sécurité.

Feux.

Article 62 : Il est interdit de fumer et d'être porteur de briquets i ou d'allumettes à bord des navires de toutes classes ainsi que sur les quais et terre-pleins avoisinants.

Il est interdit, dans les limites du domaine public, d'approcher un foyer incandescent, une source d'étincelles, une cheminée ou un échappement de gaz brûlés non garni de capuchon ou de pare-étincelles, à des distances des cales des navires de 1re et 2e classe intérieures à celles indiquées à l'article 63 ci-après.

Le service du port pourra réduire ces distances s'il s'agit de foyers bien abrités ou de cheminées et d'échappements spécialement protégés.

Distances de protection.

Article 63 : Les distances de protection sont fixées à : 50 mètres pour les navires de 1re classe contenant des colis ; 25 mètres pour les navires de 1re classe chargés exclusivement en vrac ; 15 mètres pour les navires de 2e classe.

Gardiennage

Article 64 : Tout navire de 1re et de 2e classe et tout chantier correspondant de manutention d'hydrocarbure ou de combustibles liquides, établi sur le domaine public, reçoit le ou les gardiens spéciaux désignés ou acceptés par le service du port, pendant toute la durée des opérations dangereuses.

Los règlements locaux fixent, pour chaque port, les conditions particulières de ce gardiennage.

Installations spéciales de protection.

Article 65 : Les installations destinées à prévenir, limiter ou combattre les sinistres sont prescrites par les règlements locaux, leur emploi ainsi que les dispositifs de détail nécessaires pour certaines opérations, sont prescrites par l'ingénieur en chef ou le directeur du port, toutes les fois .qu'il l'estime nécessaire pour la sécurité publique.

Personnel.

Article 66 : Le personnel du bord ainsi que celui employé aux manutentions doit être en parfait état de tempérance.

Chapitre III : mesures de sécurité propres aux navires chargés d'hydrocarbures ou combustibles liquides.

Amarrage.

Article 67 : Les navires de 1^{re} et 3^e classe doivent, sauf dérogation autorisée par le directeur ou l'ingénieur en chef du port et instillée par les circonstances locales, être amarrés aux chaînes ou câbles métalliques.

Barrage isolateur.

Article 68 : Sauf dans le cas d'utilisation de bassins spécialement aménagés, les navires de 1^{er} classe chargés de liquides en vrac doivent, dès leur arrivée au poste de chargement et de déchargement, et jusqu'à l'achèvement des opérations, être entourés d'un barrage isolateur.

Cet appareil devra être d'un type agréé au préalable par le directeur ou l'ingénieur en chef du port et susceptible de retenir une nappe de combustibles liquides d'au moins 10 centimètres d'épaisseur.

Toutefois, si la sécurité publique l'exige, des arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, pourront exiger l'emploi des barrages isolateurs autour des navires de 1^{re} classe portant des colis et des navires de 2^e classe chargés de liquides en vrac.

Par contre, lorsque l'éloignement des lieux habités et des autres navires est suffisant, les règlements locaux ou les instructions du directeur du port peuvent supprimer ou suspendre l'obligation de l'emploi de tels barrages.

Fermeture des panneaux pendant les opérations.

Article 69 : Pendant toute la durée de leur présence aux postes de chargement et de déchargement, les navires transportant des combustibles liquides en vrac devront avoir leurs panneaux de citernes hermétiquement fermés, sauf les trous d'aération qui seront protégés par des doubles toiles métalliques de sécurité.

Ventilation et nettoyage des cales.

Article 70 : Il est interdit de rejeter dans le port les eaux provenant des infiltrations, des pluies ou des lavages si ces eaux n'ont pas été préalablement décantées et épurées dans des conditions qui seront fixées dans chaque cas particulier.

Les opérations de ventilation des cales après déchargement doivent être effectuées aux emplacements désignés à cet effet et conformément aux règlements locaux.

Feux et lumières à bord.

Article 71 : a) Les navires de 2^e et 3^e classe peuvent utiliser leurs machines et leurs réseaux électriques, ainsi que les cuisines et appareils d'éclairage et de chauffage installés à demeure.

Est autorisé, à bord des navires de 1^{er} classe, l'usage des lampes fixes d'un type agréé pour les mines grisouteuses ainsi que celui des lampes fixes à platines électriques d'un type de même sécurité agréé par le ministre des travaux publics.

Le directeur du port ou l'ingénieur en chef pourra, sur la demande du capitaine, autoriser l'utilisation d'autres installations fixes d'éclairage, de chauffage ou de cuisine, présentant un degré de sécurité suffisant.

b) Toute installation mobile de chauffage ou d'éclairage, est interdite a bord des navires de 1er classe, à l'exception rie lampes d'un type agréé pour les mines grisouteuses. Le directeur du port ou l'ingénieur en chef pourra toutefois autoriser l'emploi de lampes portatives électriques remplissant les conditions de sécurité équivalentes.

A bord des navires de 2e et 3e classe, les instillations mobiles de chauffage sont interdites. L'emploi de lampes portatives est autorisé à la condition qu'elles présentent une sécurité suffisante. Dans le cas de manipulations de liquides des 1er et 2e groupes transportées à bord de ces navires, toutes les précautions nécessaires pour la sécurité devront être prises à proximité des récipients contenant ces liquides.

c) les lampes, soit fixes, soit mobiles, doivent être convenablement protégées contre les chocs et placées de manière à être le moins possible exposées aux coups.

d) Il est interdit de faire à bord des navires de toutes classes d'autres feux (lue ceux spécifiés ci-dessus. Cependant, cette interdiction ne s'applique pas aux chaudières et moteurs à combustion interne. lesquels sont réglementés par les articles 72. à 75 inclus ci-dessous.

chaudières à vapeur

Article 72 : Les navires de 2e et 3e classe peuvent conserver leurs chaudières allumées.

Les navires de 1re classe ne peuvent maintenir leurs chaudières allumées tant qu'ils sont amarrés au poste d'opérations que si leurs salles de chauffe, cheminées, foyers et installations annexes sont convenablement disposés et en bon état.

Le directeur ou l'ingénieur en chef du port peut prescrire l'extinction d'une partie ou de la totalité des chaudières dès l'arrivée au poste d'opérations si les dispositions locales le nécessitent ou si le service du port reconnaît que les dispositifs du bord ne donnent pas une sécurité suffisante pour permettre le maintien des feux pendant les opérations à exécuter dans le port.

Moteurs à combustion interne.

Article 73 : L'emploi de moteurs à combustion interne n'est autorisé sur les navires de toutes classes pendant leur présence au poste d'opérations que si ces moteurs utilisent uniquement des combustibles du 3e groupe et si leurs dispositifs d'allumage et d'échappement sont Installés de façon à éviter tout danger d'incendie ou d'explosion.

Toutefois, les navires ayant des moteurs qui utilisent des combustibles des 1er et 2e groupes peuvent être dispensés de l'arrêt de ces moteurs, si leurs dispositions et installations donnent les mêmes garanties de sécurité que les moteurs utilisant des combustibles du 3e groupe, autorisés par le premier paragraphe du présent article.

Qu'il s'agisse de générateur ou de moteur, l'ingénieur en chef ou le directeur du port pourra subordonner son autorisation à la vérification préalable, par un expert, à la charge du navire, de l'état de celui-ci et des dispositifs de sécurité prévus.

Utilisation de l'énergie venant de terre.

Article 74 : Les navires qui, par application des articles 72 et 73 ci-dessus, ne pourront conserver en marche leurs chaudières et moteurs à combustion interne, peuvent être autorisés à alimenter leurs machines et réseaux électriques au moyen d'installations de terre préalablement agréées par le service du port. Les autorisations pourront être subordonnées à une visite d'un expert qui constaterait le bon état de l'appareillage et des machines électriques.

Réallumage des feux.

Article 75 : Les navires non autorisés par application des articles ci-dessus à maintenir leurs feux allumés ou leurs moteurs en marche, ne pourront les remettre en action qu'après obtention d'une autorisation spéciale du service du port

Pour le cas de déchargement partiel ou de chargement, le port fixera les conditions de réallumage des feux.

Dès qu'ils seront ainsi autorisés à rallumer leurs feux, ces navires devront satisfaire aux obligations de distance indiquées au présent décret.

Electricité.

Article 76 : Tout circuit électrique prévu pour l'éclairage, le chauffage ou la force motrice doit être installé de manière à éviter les courts-circuits et à empêcher le contact de l'air extérieur avec les étincelles ou des parties habituellement portées au rouge, si ce n'est dans les salles de machines et chaufferies, ou dans des locaux suffisamment séparés et distants des cales et emplacements où s'effectuent les opérations de chargement et de déchargement.

Ces installations doivent être maintenues en parfait état d'entretien et le service du port pourra en interdire l'emploi si les essais qu'il ferait ne concluaient pas à la sécurité complète.

interdiction d'avoir à bord des marchandises du 1er groupe.

Article 77 : il est interdit d'avoir à bord des navires des trois classes des liquides du 1er groupe en dehors de ceux constituant éventuellement la cargaison de ceux qui sont affectés à l'alimentation ou à l'entretien des appareils de bord tant qu'ils sont logés dans des réservoirs spéciaux installés de façon que la sécurité soit assurée.

visites et réparations des navires transportant des hydrocarbures et combustibles liquides.

Article 78 : Dans les limites du domaine public, les visites ou réparations de citernes et cales de navires de 1er et 2e classe, ainsi que des parties attenantes de la coque, pourront être effectuées qu'après que tous les locaux seront complètement exempts de gaz.

L'autorisation ne sera donnée qu'après visite par un spécialiste à la demande du navire et agréé par le service du port, de toutes les parties du navire en vue de la délivrance d'un certificat portant qu'il ne renferme plus de gaz dangereux.

Le repiquage des chaudières, ainsi que les montages et démontages des pièces des machines sont autorisés à tout moment.

Toutefois, le repiquage des chaudières dans les navires de 1re classe devra être surveillé aux frais du navire par un gardien spécial désigné ou accepté par le service du port.

Les visites, montages et démontages des pièces des machines sont autorisés à tout moment, sous réserve de l'application des conditions d'éclairage prévues au présent chapitre.

Chapitre IV : Mesures de sécurité sur les quais et terre-pleins

Circulation du public.

Article 79 : La circulation du public sur les ouvrages et terre-pleins avoisinants, au droit des emplacements affectés au chargement et au déchargement des navires de 1er classe, est interdite ou réglementée, de même que la circulation des navires à proximité.

Feux et lumières.

Article 80 : Les lampes électriques à incandescence et toutes celles agréées dans les mines grisouteuses sont seules autorisées comme moyen d'éclairage à des distances des dépôts et accostages des navires inférieures aux distances de protection indiquées à l'article 63. Ces distances pourront elles-mêmes être réduites à raison des circonstances locales, des dispositifs de sécurité particulièrement efficaces, par les règlements locaux.

Il est interdit de faire, dans ces zones, d'autres feux que ceux spécifiés ci-dessus. Cette interdiction ne s'applique cependant pas aux moteurs à combustion interne, dont l'emploi est soumis aux prescriptions de l'article 81 ci-dessous.

Moteurs à combustion interne.

Article 81 : L'utilisation de ces moteurs dans les mêmes zones est soumise à la réglementation spéciale contenue dans le chapitre III et relative à l'emploi de ces moteurs sur les navires de toute classe.

Electricité.

Article 82 : Les installations électriques à exécuter dans ces zones sont soumises aux prescriptions de l'article 76. Elles ne pourront être montées qu'avec l'autorisation de l'ingénieur en chef ou le directeur du port.

Titre cinquième : Mesures d'exécution et d'abrogation.

Règlements particuliers de police.

Article 83 : Des arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, déterminent :

1° Les mesures nécessaires pour l'exécution du présent règlement;

2° Les facilités particulières qui peuvent être accordées sans compromettre la sécurité, soit en raison des circonstances locales, de la nature particulière, de la faible quantité des combustibles liquides, soit pour tenir compte des dispositions spéciales de sécurité existante ;.

Article 84 : Sont abrogées, en tout ce qu'elles ont de contraire au présent décret, toutes dispositions réglementaires antérieures.

Article 85 : Le ministre des travaux publics, le ministre du commerce et de l'industrie et le ministre de l'intérieur sont, chacun en ce qui le concerne, chargés de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française et inséré au bulletin des lois.

Fait à Rambouillet le 31 août 1926. Gaston Doumergue.

Par le Président de la République :

Le ministre des travaux publics, Andre Tardieu Le ministre du commerce et de l'industrie Maurice Bokanowski

Le ministre de l'intérieur, Albert Sarraut

Dahir du 29 hija 1356 (2 mars 1938) réglementant la manutention et le transport par voies de terre des matières dangereuses, des matières combustibles, des liquides inflammables (autres que les hydrocarbures et les combustibles liquides), des poudres, explosifs, munitions et artifices, des gaz comprimés, liquéfiés, solidifiés et dissous, des matières vénéneuses, caustiques et corrosives et des produits toxiques ou nauséabonds (Bulletin officiel n° 1340 du 01/07/1938 (1 juillet 1938))

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand sceau de Sidi Mohamed)

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

Que Notre Majesté Chérifienne,

A Décidé ce qui suit :

Titre premier : Dispositions générales
Objet de la réglementation

Article Premier : Sous réserves des dérogations prévues par les règlements spéciaux visés au deuxième alinéa du présent article, sont soumises aux prescriptions générales du présent dahir, à l'exception des hydrocarbures dont la manutention et le transport sont régis par le décret du 31 août 1926, annexé au dahir du 30 décembre 1927 (5 rejeb 1346), les matières dangereuses circulant sur les voies de terre et dont la nomenclature est définie aux titres II, III, IV, V et VI ci-après.

Des arrêtés du directeur général des travaux publics détermineront les règles particulières applicables à chaque matière ou catégorie de matières et, notamment, les quantités maxima de matières dangereuses pouvant être transportées ou manutentionnées sans qu'il soit nécessaires de prendre des précautions spéciales, ou transportées soit avec des voyageurs, soit avec d'autres matières dangereuses.

Déclaration de l'expédition de matières dangereuses ; matières nécessaires au fonctionnement des engins de transport.

Article 2 : Tout expéditeur de matières considérées comme dangereuses aux termes de l'article 1er, est tenu d'en faire la déclaration à l'entreprise de transport lors de la conclusion du contrat de transport. Ne sont pas comprises dans les quantités de matières dangereuses visées à l'article 1er, les matières nécessaires au fonctionnement des engins de transport, à condition qu'elle soient éloignées autant que possible des autres matières dangereuses transportées et qu'elles soient convenablement arrimés.

Marques et conditionnement

Article 3 : Les matières considérées comme dangereuses, aux termes de l'article 1er, doivent être contenues dans les récipients ou emballages en bon état de conditionnement, satisfaisant aux prescriptions des règlements spéciaux applicables aux diverses matières ou catégories de matières, et munis de marques apparentes indiquant la nature et le caractère dangereux de leur contenu.

Emprunt de la voie de fer

Article 4 : Lorsque ces matières ont à emprunter à la voie de terre et la voie de fer, les expéditeurs doivent prendre les dispositions nécessaires pour que l'emballage et les conditions de transport

répondent aux prescriptions des règlements spéciaux visés au deuxième alinéa de l'article 1er, ainsi que des règlements relatifs au transport par chemin de fer des matières dangereuses.

Manutention et arrimage des colis et emmagasinage

Article 5 : Les colis ne doivent ni être projetés, ni être exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu, ni être mis au contact de matières très combustibles ou de matières pouvant s'échauffer spontanément ou de produits susceptibles d'attaquer les emballages et récipients, ou de provoquer des réactions dangereuses avec leur contenu, ni être placés à proximité de matières explosives.

Dépôts, entrepôts et magasins

Article 6 : Sans préjudice de l'application de la réglementation sur les établissements insalubres, incommodes ou dangereux, les prescriptions du présent dahir et des arrêtés pris pour son exécution, s'appliquent aux dépôts temporaires ainsi qu'aux entrepôts et locaux servant à l'emmagasinement des marchandises dangereuses visées par le présent dahir, établis sur des terrains dépendant du domaine public ou placés sous le régime soit de la concession, soit de l'autorisation d'établissement d'outillage privé à l'usage du public.

Bâchage

Article 7 : Les chargements des matières dangereuses doivent être bâchés au moyen d'un prélat imperméable, à moins qu'ils ne soient complètement abrités dans des véhicules fermés.

Chargements et déchargements

Article 8 : Les manutentions sur les voies publiques, qui sont assujetties aux prescriptions édictées par les règlements spéciaux, sont également soumises aux pouvoirs conférés par la législation en vigueur aux autorités chargées d'assurer la police de ces voies.

Dans le cas où des manutentions seraient, effectuées de nuit, il ne pourra être employé que des lampes électriques à incandescence protégées ou tout autre système offrant des garanties de sécurité équivalentes.

Remorques

Article 9 : Les remorques, chargées ou non, ne peuvent être utilisées que si elles possèdent un dispositif spécial permettant de les dételer avec le maximum de rapidité.

Appareils extincteurs

Article 10 : Tout véhicule portant des matières dangereuses doit être pourvu de deux appareils extincteurs d'incendie dont l'un au moins à mousse.

Isolement des appareils mécaniques et interdiction de fumer

Article 11 : Dans les véhicules transportant des matières dangereuses, les surfaces des ferrures mobiles, des axes ou leviers de transmission de mouvements qui pourraient être apparentes à l'intérieur, et susceptibles de s'échauffer, doivent être isolées du chargement par un coffrage continu métallique ou en bois ignifugé.

Il est interdit de fumer sur ces véhicules.

Titre deuxième : Manutention et transport des matières combustibles, autres que les hydrocarbures

Chapitre Premier : Nomenclature et classement des matières solides facilement combustibles, des matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitant la combustion, des matières sujettes à l'inflammation spontanée et des matières comburantes.

Article 12 : Sont soumises aux prescriptions du présent titre, indépendamment de l'application des dispositions du titre 1er ci-dessus, les matières dont la nomenclature est fixée par les articles 12, 13, 14, 15 et 16 du présent dahir.

Ces matières sont divisées en quatre groupes :

Groupe I : Matières solides facilement combustibles.

Groupe II : Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitant la combustion.

Groupe III : Matières sujettes à l'inflammation spontanée.

Groupe IV : Matières comburantes.

Article 13 : Sont comprises dans le groupe 1 les matières ci-après :

1° Objets auxquels le feu peut être facilement communiqué : foin ou paille non pressés, y compris les pailles de maïs, de riz et de lin, joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne); alfa non pressé, diss ou berdi, crin végétal, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée); coton, matières à filer végétales et leurs déchets, rognures de papier, pâtes de bois sèches, produits préparés au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résines et d'autres substances semblables avec des corps poreux inflammables ;

2° Soufre ;

3° Fascines goudronnées, noir de fumée ;

4° Résine sèche ;

5° Phosphore amorphe (rouge), sesquisulfure de phosphore ;

6° Zinc métallique en poudre ;

7° Celluloïd brut à l'exclusion des objets manufacturés.

Article 14 : Sont comprises dans le groupe II les matières ci-après :

1° Métaux alcalins ou alcalino-terreux, ainsi que les combinaisons entre ces métaux ;

2° Carbure de calcium, hydrure de calcium, ferrosilicium et manganosilicium, contenant de 30 à 70 p. 100 de silicium ;

3° Peroxyde de sodium ;

4° Phosphure de calcium, de strontium.

Article 15 : Sont comprises dans le groupe III les matières ci-après :

1° Phosphore ordinaire brut ou raffiné ;

2° Combinaisons du phosphore avec métaux sujettes à l'inflammation spontanée ;

3° Zinc éthyle, zinc méthyle ;

4° Charbon de bois fraîchement éteint, c'est-à-dire refroidi à l'air depuis moins de quarante-huit heures ; en poudre, en grains ou en morceaux ;

5° Soie naturelle ou artificielle (cordonnet, soie souple, bourre) ou soie schappe en écheveaux ;

6° Produits fabriqués avec la laine naturelle ou artificielle, les poils, le coton, la soie, le lin, le chanvre, le jute ; lorsque ces matières sont imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile ;

7° Mélanges de matières combustibles granulées ou poreuses avec de l'huile de lin, du vernis, de l'huile de résine et autres matières analogues ; si ces derniers composants peuvent encore être sujets à s'oxyder par eux-mêmes ;

8° Limaille de fer ou d'acier grasse ;

9° Papier graissé, imprégné de vernis ou huilé ;

10° Métaux pyrophoriques ;

11° Sacs à levure et sacs à nitrate de soude ayant servi, non nettoyés ;

12° Sciure de bois, copeaux de bois.

Article 16 : Sont comprises dans le groupe IV les matières ci-après :

Chlorates de soude, de potasse et de baryte ;
Perchlorates de soude, de potasse et d'ammoniaque.

Chapitre II : Dispositions générales Emballage

Article 17 : Les prescriptions des règlements concernant le transport par chemin de fer des matières dangereuses, relatives à l'emballage, sont applicables aux transports sur route des matières visées au présent titre.

Il est interdit de transporter des colis tamisant ou dont l'enveloppe extérieure ne serait pas intacte.

Conditionnement

Article 18 : Les emballages visés à l'article précédent doivent porter de la nature de leur contenu.

Ceux contenant des matières comprises dans le groupe II doivent porter la mention à protéger de l'humidité ; ceux contenant les matières comprises dans le groupe III doivent porter la mention matières s'enflammant spontanément ceux contenant des matières comprises dans le groupe IV doivent porter la mention matières comburantes .

Mesures de protection

Article 19 : Des précautions spéciales doivent être prises pour éviter le contact de l'eau avec les colis contenant des matières du groupe II pendant leur transport ainsi que pendant leur séjour sur le domaine public.

Chargements mixtes

Article 20 : Les matières visées dans le présent titre doivent être isolées, en cas de chargement mixte, des gaz comprimés ou liquéfiés, des gaz inflammables, des acides nitrique et sulfurique et de leurs mélanges. Les matières comprises dans un groupe donné doivent être isolées des matières des autres groupes.

Cet isolement peut être constitué dans les camions par des cloisons en bois amovibles recouvertes d'un revêtement ininflammable.

En outre, ces matières ne doivent pas être chargées sur des véhicules affectés principalement au transport des matières combustibles telles que : essence, pétrole, alcool, huile, etc., ou au transport des matières explosibles.

Conditions de chargement

Article 21 : Les matières faisant l'objet du présent titre, à l'exception de celles visées par les paragraphes 5, 6 et 7 du groupe III, ne pourront pas être chargées sur des voitures faisant un service de voyageurs. Toutefois, le carbure de calcium et le celluloid seront admis dans ces voitures sous la réserve que les poids nets transportés ne dépasseront pas respectivement 75 kilogrammes et 5 kilogrammes.

Bâchage

Article 22 : Les prescriptions de l'article 7 ci-dessus ne sont pas applicables aux matières du groupe I, paragraphe 1er, ni aux matières des groupes III (paragraphe 2 à 12) et IV quand elles sont emballées.

Dérogations

Article 23 : Les prescriptions des articles 17, 18 et 20 du présent dahir sont seules applicables aux expéditions de détail des matières des groupes I, paragraphes 1er à 6, II, paragraphes 1er à 6, II, paragraphes 1er, 3 et 4, et III, par quantités ne dépassant pas 50 kilogrammes poids net de chaque produit, à condition que les emballages soient en parfait état ; le poids des matières du groupe IV auquel s'appliquent les dispositions ci-dessus ne dépassera pas 250 grammes.

Dispenses d'emballages réglementaires

Article 24 : Seront dispensées des emballages réglementaires les matières visées dans le présent titre, transportées d'usine à usine, ou de dépôt, à condition que les transports se fassent sans arrêt et dans un rayon maximum de 150 kilomètres, que les chargements et déchargements n'aient jamais lieu sur la voie publique, et que les véhicules servant aux transports aient été agréés par l'administration.

Titre troisième : Manutention et transport des liquides inflammables autres que les hydrocarbures et les combustibles liquides.

Dispositions générales

Article 25 : Sont soumis aux prescriptions du présent titre, indépendamment de l'application des dispositions du titre 1er ci-dessus, la manutention et le transport des liquides inflammables, autres que les hydrocarbures et combustibles liquides, dont le point d'inflammabilité ne dépasse pas, à la pression de 760 millimètres de mercure, 40 degrés centigrades, s'ils ne sont pas miscibles à l'eau, et 15 degrés s'ils sont miscibles à l'eau.

Nomenclature et classement

Article 26 : Les liquides inflammables auxquels est applicable le présent titre sont répartis en trois groupes conformément à la nomenclature suivante :

Groupe I

Liquides non miscibles à l'eau dont le point d'inflammabilité est, à la pression de 760 millimètres de mercure, inférieur ou égal à 20 degrés centigrades au-dessus de zéro : 1° sulfur de carbone ; 2° éther éthylique (éther sulfurique) et ses mélanges ; 3° formiates de méthyle d'éthyle.

Groupe II

Sous-groupe A

Liquide non miscibles à l'eau dont le point d'inflammabilité est, à la pression de 760 millimètres de mercure, compris entre 20 degrés centigrades au-dessus de zéro et 20 degrés centigrades au-dessous de zéro : 1° acétates de méthyle, d'éthyle, d'isopropyle, de propyle normale, d'isobutyle ; 2° chlorure d'éthyle, 3° paraldéhyde 4° oxyde de méesityle.

Sous-groupe B

Liquides miscibles à l'eau en proportion quelconque dont le point d'inflammabilité est, à la pression de 760 millimètres de mercure, inférieur ou égal à 20 degrés centigrades au-dessous de zéro ; aldéhyde acétique et ses mélanges.

Groupe III

Sous-groupe C

Liquides non miscibles à l'eau dont le point d'inflammabilité est, à la pression de 760 millimètres de mercure, compris entre 20 degrés centigrades et 40 degrés centigrades au-dessus de zéro : 1° alcools butylique, isobutylique, amylique purs ou techniques ; 2° acétates de butyle, d'amyle purs ou techniques ; 3° essence de térébenthine ; 4° chlorure de benzyle.

Sous-groupe D

Liquides miscibles à l'eau en proportion quelconque dont le point d'inflammabilité est, à la pression de 760 millimètres de mercure, compris entre 20 degrés centigrades au-dessous de zéro et 15 degrés au-dessus de zéro : 1° acétone ; 2° méthyléthylcétone ; 3° méthanol brut ou rectifié et ses mélanges ; 4° collodions contenant au moins 70 % en poids de liquides inflammables ; 5° alcool isopropylique.

Le degré d'inflammabilité est déterminé suivant la méthode technique fixée pour les liquides inflammables par l'arrêté du directeur général des travaux publics du 12 février 1935.

Sont considérés comme liquides visés dans cette nomenclature les produits qui ne contiennent pas au total plus de 30 p. 100 en poids de matières solides solubles ou mises en suspension dans ces liquides.

Les liquides visés au présent titre contenant au total plus de 30 p. 100 en poids de matières solides, solubles ou mises en suspension dans ces liquides, sont soumis aux dispositions du titre II ci-dessus, par assimilation avec les matières comprises dans le premier groupe dudit titre.

Ne sont pas soumis aux dispositions du présent titre les liquides inflammables susceptibles d'être employés comme combustibles et soumis, à ce titre, au décret français du 31 août 1926, annexé au dahir du 30 décembre 1927 (5 rejeb 1346) relatif au transport et. à la manutention des hydrocarbures et combustibles liquides.

Mode de transport

Article 27 : Les liquides visés au présent titre peuvent être transportés en vrac ou en colis.

Sont considérés comme transportés en vrac les liquides contenus dans des citernes constituées par un compartimentage de l'engin de transport ou dans des citernes indépendantes et solidement maintenues en place dans ces engins.

Sont considérés comme transportés en colis les liquides contenus dans des récipients indépendants des engins de transport.

Emballage

Article 28 : Les prescriptions, des règlements concernant le transport par chemin de fer des liquides visés dans le présent, titre et relatives aux emballages sont applicables aux transports sur route des mêmes liquides.

Dans les cas où les règlements sur les transports par chemin de fer ne s'appliquent pas à un de ces liquides, l'emballage de ce liquide est soumis aux règles édictées dans ces règlements concernant le liquide similaire et présentant les mêmes inconvénients ou les mêmes dangers.

Marques

Article 29 : Les emballages visés à l'article 28 doivent être en bon état de conditionnement, hermétiquement étanches et résistants.

Les colis doivent indiquer, en caractères bien visibles, la nature de leur contenu avec la mention liquide inflammable .

Il en est de même pour les citernes apparentes, sous réserve des dérogations qui peuvent être accordées par les autorités compétentes.

Mesures de précaution

Article 30 : Les coffres des voitures dans lesquels sont placés des colis des liquides inflammables visés dans le présent titre doivent être convenablement aérés et ventilés.

Dans le cas de chargement et de déchargement de ces liquides transportés en vrac, la mise à la terre électrique des engins de transport doit être assurée pendant la durée de l'opération.

Arrimage

Article 31 : Les colis doivent être arrimés avec soin, chargés et déchargés avec précaution pour éviter toute détérioration.

Les récipients qui viendraient, à se détériorer pendant le chargement ou le déchargement doivent être immédiatement enlevés et évacués.

Chargement mixte

Article 32 : Les liquides inflammables visés dans le présent titre doivent être isolés, en cas de chargement mixte, des explosifs, des gaz comprimés ou liquéfiés, des matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitent la combustion, des matières sujettes à l'inflammation spontanée (à l'exception des métaux pyrophoriques, emballés réglementairement), des matières combustibles et des acides nitrique et sulfurique.

Cet isolement peut être constitué dans les camions, par des cloisons en bois amovibles recouvertes d'un revêtement intérieur.

En outre, ces liquides inflammables ne doivent pas être chargés sur des véhicules affectés principalement au transport des matières combustibles telles que : essence, pétrole, alcool, huile, etc., ou au transport des matières explosibles.

Manutention

Article 33 : Les colis renfermant des récipients en verre, en terre ou en grès devront, en principe, être manutentionnés à bras ou sur des civières ou en utilisant tous autres systèmes présentant un degré au moins équivalent de sécurité. Toutefois, les règlements locaux peuvent autoriser leur manutention par des procédés mécaniques en limitant le nombre des caisses pouvant être suspendues à une seule élingue ou pouvant être mises dans un filet ou sur un plateau, si ce mode de chargement est adopté.

Ces règlements tiendront compte de la nature des matières à manutentionner.

Citernes

Article 34 : Les citernes doivent être en tôle d'acier soudée ou rivée ou en tout autre métal agréé par le directeur général des travaux publics ; leurs parois doivent être hermétiquement étanches sans recours à interposition de matières étrangères entre les tôles.

Les citernes seront éprouvées sous pression hydraulique, la charge d'épreuve étant mesurée par une colonne d'eau s'élevant à 3 mètres au-dessus de la partie supérieure, sauf en ce qui concerne celles transportant de l'aldéhyde acétique pour lesquelles la charge sera de 4 kilogrammes par centimètre carré.

Elle doivent être munies d'un dispositif permettant de parer aux surpressions et d'assurer l'évacuation ou l'introduction de l'air des citernes au cours de leur chargement ou déchargement, tout en évitant les possibilités de propagation de flamme ou de déversement des liquides.

Les ouvertures des citernes doivent être fermées par des couvercles métalliques étanches, maintenues par des boulons à oreilles ou par un système offrant une sécurité équivalente. Ces couvercles doivent avoir des dimensions suffisantes pour permettre la visite et le nettoyage intérieur.

Un système de tuyauterie métallique doit mettre en communication chaque citerne avec les tuyaux servant au chargement et au déchargement.

Tous les robinets ou vannes doivent être facilement accessibles.

Lors du chargement, chaque citerne ne peut être remplie au maximum que de 98,5 p. 100 de sa capacité totale de manière à réserver un volume d'expansion d'au moins 1,5 p. 100.

Toutefois, ne peuvent être remplies, au maximum, que de 90 p. 100, les citernes contenant les liquides suivants : éther éthylique collodions.

Ne peuvent être remplies, au maximum, que de 95 p. 100, les citernes contenant les liquides suivants : formiates de méthyle et d'éthyle, acétate d'éthyles ; chlorure d'éthyle ; paradéhyde ; alcool ; amylique ; acétate d'amyle chlorure de benzyle.

Ne peuvent être remplies, au maximum, que de 96 p. 100, les citernes contenant les liquides suivants : sulfure de carbone, aldéhyde acétique.

Interdiction de transport sur les voitures faisant le service des voyageurs

Article 35 : Les liquides inflammables compris dans le groupe I ne peuvent être chargés sur des voitures faisant un service de voyageurs.

Manutention

Article 36 : Sous réserve des pouvoirs de réglementation du directeur des travaux publics, les manutentions, de même que les chargements ou déchargement, lorsque rien ne s'oppose à ce que ces opérations soient faites sur les voies publiques, peuvent avoir lieu soit de jour, soit de nuit.

Bâchage

Article 37 : Les prescriptions de l'article 7 du présent dahir ne sont pas applicables aux véhicules chargeant du sulfure de carbone (groupe I, paragraphe 1er).

Transport des voyageurs

Article 38 : Les liquides visés au présent titre ne peuvent être chargées sur des voitures faisant un service de voyageurs que si les quantités nette transportées n'excèdent pas 200 kilogrammes pour les liquides compris dans le groupe II et 400 kilogrammes pour les liquides compris dans le groupe III.

Epreuves

Article 39 : Les voitures citernes destinées au transport en vrac des liquides visés au présent titre doivent, préalablement à leur mise en service, faire l'objet d'une visite des agents du service des mines ou d'un organisme spécialement agréé à cet effet par le directeur général des travaux publics.

Ceux-ci vérifient que ces voitures remplissent les conditions imposées par l'article 34 ci-dessus et procèdent, à cet effet, aux épreuves nécessaires.

Chaque vérification fait l'objet d'un procès-verbal dressé en double exemplaire, dont l'un est remis au propriétaire de la voiture et l'autre conservé par l'administration.

Mesures transitoires

Article 40 : Des arrêtés du directeur général des travaux publics détermineront, dans chaque cas particulier, les conditions dans lesquelles continueront à être utilisés les véhicules en service, en fixant les dérogations spéciales qui seraient jugées nécessaires aux prescriptions du présent titre.

Ces dérogations devront être demandées dans un délai maximum d'un an à dater de la publication du présent dahir au Bulletin Officiel.

Dispenses des emballages réglementaires

Article 41 : Seront dispensés des emballages réglementaires les liquides inflammables visés au présent titre, transportés d'usine à usine, d'usine à dépôt ou de dépôt à dépôt, à condition que les transports se fassent sans stationnement, qu'ils n'excèdent pas un rayon de 150 kilomètres, que les chargements et déchargement n'aient jamais lieu sur la voir publique et que les engins servant au transport aient été agréés par l'administration.

Titre quatrième : Manutention et transport des poudres, explosifs, munitions et artifices.

Nomenclature et classement des poudres explosifs, munitions et artifices

Article 42 : Sont soumis aux prescriptions du présent titre, indépendamment de l'application des dispositions du titre 1er ci-dessus, les poudres, explosifs, munitions et artifices et matières assimilées, dont la nomenclature est fixée par les articles 42, 43, 44, 45 et 46 du présent dahir.

Ces matières sont divisées en quatre groupes :

1° Matières susceptibles d'exploser en masse sous l'effet d'une action mécanique ou même d'un incendie et de transmettre la détonation à distance ;

2° Matières susceptibles d'exploser en masse sous l'effet d'une action mécanique ou même d'un incendie, mais non susceptibles de transmettre la détonation à distance ;

3° Matières ne comportant que le risque d'incendie sans détonation en masse, mais susceptibles de projeter des éclats dangereux ou de propager l'incendie à distance ;

4° Matières ne comportant que le risque d'incendie sans détonation en masse et non susceptibles de projeter des éclats dangereux ou de propager l'incendie à distance.

Article 43 : Les matières du premier groupe sont énumérées ci-dessous :

Sous-groupe 1- A : Explosifs en fûts ou en caisse :

1° Explosifs nitrés, tels que : trinitrobenzine, trinitrotoluène, trinitroxyène, trinitronaphtaline, trinitrophénol (acide picrique, mélinite), trinitrocrésol, crésylite, trinitroanisole, trinitrophénétol, etc. ;

Mélanges des explosifs précédents entre eux ;
Picrates ;

2° Explosifs chlorates, tels que :

Explosifs types O aux chlorates de potasse ou de soude, cheddites, explosifs Prométhée, etc. ;

Agglomérés de chlorate de potasse, de bioxyde de manganèse et charbon ;

Explosifs au perchlorate d'ammoniaque, tels que les types P, et 88/14, etc. ;

3° Explosifs à base de nitroglycérine (dynamites et dynamites gommes) ;

4° Explosifs à la nitrocellulose (coton-poudre, coton azotique, fulmicoton, collodion, etc) renfermant moins de 25 p. 100 d'eau ou d'alcool ;

5° Tétranitropentserythrite.

Sous-groupes 1- B et 1- C : Engins contenant une certaine quantité d'explosifs du groupe 1- A et susceptibles de détoner en masse sous l'action d'un incendie.

Sous-groupe 1- B : 1° Obus explosifs non encartouchés (c'est-à-dire non réunis à une douille), explosifs encartouchés mais non encaissés. Obus explosifs encartouchés de 37 à 47 millimètres, même en caisses réglementaires ;

Bombes d'aviation et d'artillerie de tranchée, chargées en explosifs ;

Cônes de torpilles, mines et grenades sous-marines chargées en explosifs ;

2° Pétards et cartouches explosifs utilisés par la guerre ou par l'industrie, chargés en explosifs du groupe I- A. Cordeau détonant. Détonateurs de l'artillerie non amorcés.

Sous-groupe 1- C : 3° Grenades explosives, amorcées ou non.

Sous-groupe 1- D : Matières et engins servant à provoquer la détonation :

1° Détonateurs pour mines ; détonateurs amorcés de l'artillerie ; amorces de tous modèles, lorsque le poids total transporté (enveloppes comprises) est supérieur à 50 kilogrammes ;

2° Fulminate de mercure, lorsque le poids total transporté (enveloppes comprises) est supérieur à 50 kilogrammes.

Article 44 : Les matières du deuxième groupe sont énumérées ci-dessous :

Sous-groupe 2- E : Poudres noires et munitions chargées de poudre noire. Poudres noires de guerre, de mine ou de chasse et poudres analogues, telles que poudres au nitrate d'ammoniaque et charbon. Les prescriptions du présent titre ne sont applicables aux munitions de chasse que lorsque les quantités manutentionnées ou transportées dépassent deux cents cartouches ;

Gargousses chargées en poudre noire.

Sous-groupe 2- F : Engins contenant une certaine quantité de poudre noire ou chloratée ou aluminothermique ou analogues. Fusées et signaux, fusées éclairantes, fusées pour feux d'artifices, fusées paragrêle ;

Cylindres incendiaires, engins fumigènes à combustion, lorsque le poids total transporté est supérieur à 200 kilogrammes (enveloppes comprises) ;

Grenades éclairantes et incendiaires, lorsque le poids total transporté est supérieur à 200 kilogrammes (enveloppes comprises) ;

Cartouches éclairantes et cartouches de signaux, lorsque le poids total transporté est supérieur à 200 kilogrammes (enveloppes comprises) ;

Pétards et marrons, engins simulant, le tir d'une batterie, chargés en poudres noires ou chloratées, lorsque le poids total transporté est supérieur à 200 kilogrammes (enveloppes comprises) ;

Bengales, flambeaux, pièces d'artifices montées, articles pour feux d'artifice, artifices éclairants et de couleur.

Article 45 : Les matières du 3e groupe sont énumérées ci-dessous :

Sous-groupe 3- G : Obus explosifs encartouchés en caisses réglementaires sauf les obus encartouchés de 37 à 47 millimètres ;

Obus encartouchés ou non chargés en poudre noire, en composition traceuse, en étoiles éclairantes, en phosphore, etc., en caisses réglementaires, ou en vrac ;

Bombes éclairantes ou incendiaires pour mortiers de tranchée ou pour avion ;

Cartouches d'infanterie à balles traceuses ou éclairantes ;

Explosifs type N (nitrate d'ammoniaque et dinitronaphtaline), schneidérite, explosif Favrier, nitrate d'ammoniaque et tolite (amatol), etc. Ammonal (à base de nitrate d'ammoniaque et d'aluminium), lorsque le poids total transporté est supérieur ou égal à 500 kilogrammes ;

Poudres B en caisses ou en munitions confectionnées

Poudres balistiques, à base de nitroglycérine.

Article 46 : Les matières du 4° groupe sont énumérées ci-dessous :

Sous-groupe 4- H : Artifices susceptibles de détoner individuellement mais dont les conditions d'emballage ne permettent pas la transmission de la détonation ;

Fusées pour obus de tous modèles, en caisses réglementaires ;

Bouchons allumeurs pour grenades, en caisses réglementaires ;

Pétards pour chemins de fer ;

Sous-groupe 4 - 1. - Engins ne contenant qu'une faible quantité de matière susceptible de détoner au déflagrer :

1° Poids fulminants, bombes algériennes, etc.

Le poids total transporté doit être inférieur ou égal à 300 kilogrammes ;

2° Amorces de tous modèles, détonateurs pour mines, détonateurs amorcés de l'artillerie, lorsque le poids total transporté est inférieur ou égal à 50 kilogrammes ;

3° Engins contenant une certaine quantité de poudre noire ou chloratée ou alumino-thermique, ou de poudres analogues et dont le poids total transporté est inférieur ou égal à 200 kilogrammes (mêmes engins que ceux du groupe 2 F) ;

4° Allumettes chimiques, autres que les allumettes de sûreté.

Sous-groupe 4 - J. - Coton-poudre et galette pour balistite renfermant au moins 25p. 100 d'eau ou d'alcool ;

Explosifs type N, lorsque le poids total transporté est inférieur à 500 kilogrammes ;

Binitrotoluène.

Sous-groupe 4 - k. - Munitions ou artifices ne comportant que le danger d'incendie ;

Cartouches pour armes portatives (à l'exception des cartouches à balles traceuses ou incendiaires) ;

Etoupilles pour culasses ou pour douilles d'obus Tubes porte-amorce pour douilles ;

Allumeurs pour mèche lente ;

Petits artifices dits feux de salon fabriqués par l'industrie, tels que : bengale, etc. ;

Engins chargés au phosphore ou au carbure de calcium ;

Mèches de mines.

Interdiction de transport

Article 47 : Le transport de la nitroglycérine son absorbée et celui des fulminates autres que les fulminates de mercure sont interdits.

Le transport sur voie de terre des poudres, explosifs, munitions et artifices et matières assimilées non désignées au présent titre pourra être interdit provisoirement par l'autorité compétente sauf pour les intéressés à en référer au directeur général des travaux publics.

Il est interdit de transporter des matières explosives destinées à des travaux de mines, dont la composition et, s'il y a lieu, le mode d'encartouchage n'ont pas été agréés par le directeur général des travaux publics.

Emballage

Article 48 : Les prescriptions des règlements concernant le transport par chemin de fer des matières dangereuses, relatives à l'emballage, sont applicables aux transports sur route des matières visées par le présent titre. Des dérogations à ces prescriptions pourront être apportées par le directeur général des travaux publics.

Les explosifs ou munitions utilisés par les services de la guerre, de la marine et de l'air, dont les conditions d'emballage ne sont pas prévues par les règlements susvisés, devront être transportés dans les emballages réglementaires de la guerre, de la marine et de l'air.

Composition des chargements des voitures

Article 49 : Un chargement ne doit être constitué qu'avec des matières d'un même groupe.

Par exception, les obus explosifs en vrac (1er groupe) pourront être transportés avec les obus non explosifs, mais, dans ce cas, la totalité du chargement sera considérée comme constituée par des matières du 1er groupe.

Par dérogation au premier alinéa du présent article, il est interdit de transporter les matières du sous-groupe 1-D du 1er groupe avec d'autres matières appartenant aux autres sous-groupes du même groupe. Les matières du sous-groupe 2 - E doivent être transportées soit isolément ou avec des marchandises non inflammables lorsque le poids de ces matières transportées sera supérieur ou égal à 200 kilogrammes, enveloppe comprise, soit avec les matières du 4e groupe jusqu'à concurrence de 200 kilogrammes, enveloppe comprise.

Il est interdit de transporter en même temps :

- 1° Des explosifs nitrés à base d'acide picrique avec des explosifs nitrés, chloratés ou perchloratés ;
- 2° Des explosifs chloratés avec des explosifs au perchlorate d'ammoniaque ;
- 3° Des poudres avec des explosifs.

Lorsque le chargement est constitué avec des matières des 1er ; 2e et 3e groupes, il ne peut être complété que par des marchandises non classées comme dangereuses, ininflammables et non susceptibles de produire des étincelles sous l'action d'un choc.

Le transport des matières des 1er, 2e et 3e groupes (dans tous les cas) et du 4e groupe (lorsque le poids transporté est supérieur ou égal à 200 kilogrammes) ne pourra être fait par des voitures transportant des voyageurs. Les hommes chargés éventuellement d'escorter les voitures ne seront pas considérés comme voyageurs.

Mesures de précaution

Article 50 : Pendant les opérations de manutention, il est prescrit :

- 1° De séparer les matières de nature différente ;
- 2° De disposer les récipients en laissant, si possible, les étiquettes apparentes ;
- 3° De faire le chargement avec soin, en arrimant au besoin les récipients pour éviter les chocs et les chutes.

Les récipients devront être transportés à bras ou sur des civières.

Il est interdit d'ouvrir, sous quelque prétexte que ce soit, dans un véhicule, un récipient contenant une matière visée par la nomenclature annexée au présent titre.

Emballage

Article 51 : Pour les parcours sur route, d'usine à usine ou d'usine à dépôt, le directeur général des travaux publics pourra autoriser les fabricants qui en feront la demande à modifier les conditions d'emballage définies à l'article 48, à condition :

- a) Qu'il s'agisse d'artifices fabriquée par l'industrie ;
- b) Que les transports se fassent sans arrêt dans un rayon maximum de 150 kilomètres ;

Que les chargements et déchargements n'aient jamais lieu sur la voie publique et que les véhicules servant aux transports aient été agréés par l'administration.

Manutentions

Article 52 : Le chargement et le déchargement sur la voie publique des matières des trois premiers groupes sont interdits dans les agglomérations, sauf s'il s'agit de matières à destination ou en provenance d'un dépôt ou si une autorisation a été délivrée à cet effet par le directeur général des travaux publics.

Les manutentions pour le chargement et le déchargement doivent être effectuées de jour et avec précaution. Les récipients doivent être chargés et déchargés individuellement et avec toutes les précautions nécessaires pour éviter les chocs et les chutes.

Le chargement et le déchargement de plusieurs voitures appartenant à un même convoi se fera soit successivement, soit simultanément, mais dans ce dernier cas, les voitures seront séparées par des intervalles d'au moins 20 mètres les unes des autres.

Mesures de précaution

Article 53 : La hauteur du chargement, au-dessus du tablier du véhicule, ne dépassera pas 2 mètres.

Le plancher des véhicules transportant des explosifs ou des poudres en vrac devra être recouvert d'un prélat imperméable, de manière à prévenir tout répandage.

Véhicules de transport

Article 54 : Quand le transport des matières visées par le présent titre s'effectuera par camion automobile, le véhicule comportera un coffrage ignifugé permettant d'isoler le chargement des organes du véhicules susceptibles de provoquer un incendie.

A défaut de ce coffrage, ces matières devront être transportées dans un emballage hermétique et ininflammable.

Les poudres noires, les dynamites et les explosifs chlorates ne pourront être transportés que sur remorque, à moins que le poids total de ces matières transportées soit inférieur à 50 kilogrammes, poids net.

Il est interdit d'atteler plus d'une remorque à un véhicule.

Au point de vue du chargement, une remorque attelée à un véhicule hippomobile ne constitue pas un véhicule distinct de son tracteur, et il est spécifié que les règles concernant la composition du chargement et son poids s'appliquent à l'ensemble formé par le tracteur et la remorque.

Dans le cas d'emploi d'une remorque attelée à un véhicule automobile, l'échappement des gaz brûlés devra se faire sur un des côtés du véhicule ; la remorque devra comporter des dispositifs permettant d'assurer son immobilité et sa stabilité si elle est séparée du véhicule auquel elle était accrochée.

Les prescriptions du présent article ne sont pas applicables dans le cas où les matières visées au présent titre et, notamment, les cartouches pour armes portatives sont exclusivement portées par des personnes voyageant par voitures automobiles.

Règles de marche et de stationnement

Article 55 : La circulation a lieu de jour, sauf autorisation du directeur général des travaux publics.

Des dérogations permanentes à cette prescription pourront être accordées par le directeur général des travaux publics.

Lorsque plusieurs voitures forment un convoi, celui-ci doit être dirigé par un chef de convoi, qui doit se conformer aux prescriptions de la législation en vigueur sur la police de la circulation et du roulage.

Tous les véhicules d'un convoi doivent avoir un conducteur. Un véhicule tirant une remorque peut n'avoir qu'un conducteur.

La vitesse des voitures et des convois est réglée d'après l'état de la route, dans la limite des maxima résultant de la réglementation en vigueur ; en aucun cas, elle ne dépassera 15 kilomètres à l'heure dans la traversée des agglomérations.

L'intervalle à réserver en marche entre les véhicules d'un même convoi est de 50 mètres au moins.

Les stationnements sont réduits au minimum ; ils sont interdits dans les agglomérations, sauf autorisation de l'autorité compétente.

En stationnement, l'intervalle entre deux véhicules faisant partie d'un même convoi est au minimum de 20 mètres.

Escorte et garde des transports

Article 56 : Les matières visées dans le présent titre devront être escortées pendant la marche et gardées pendant les stationnements.

Cette escorte comprendra au minimum un homme par voiture (non compris le conducteur).

Une escorte supplémentaire pourra être exigée par l'autorité compétente si elle le juge nécessaire.

Des dérogations aux dispositions qui précèdent pourront être accordées par le directeur général des travaux publics.

Mesures transitoires

Article 57 : Des arrêtés du directeur général des travaux publics pourront déterminer les conditions dans lesquelles continuera à être utilisé le matériel de transport en service en fixant dans chaque cas particulier les dérogations spéciales qui seraient jugées nécessaires aux dispositions du présent titre.

Ces dérogations, dont la durée ne pourra excéder un an, devront être demandées dans un délai maximum de trois mois à dater de la publication du présent dahir au Bulletin officiel.

Titre cinquième : Manutention et transport des gaz comprimés, liquéfiés, solidifiés et dissous.

Nomenclature et classement des gaz comprimés, liquéfiés, solidifiés et dissous.

Article 58 : Sont soumis aux prescriptions du présent titre, indépendamment de l'application des dispositions du titre 1er ci-dessus, la manutention et les transports des gaz dont la nomenclature est ci-dessous fixée.

Ces gaz sont divisés en cinq groupes :

Groupe I. - Gaz comprimés à plus de 15 kilogrammes par centimètre carré.

Groupe II. - Gaz liquéfiés.

Groupe III. - Gaz dissous.

Groupe IV. - Gaz solidifiés.

Groupe V. - Gaz comprimés à 15 kilogrammes au plus par centimètres carré.

Article 59 : Sont compris dans le groupe I les gaz comprimés ci-après :

1° Acide carbonique 2° azote, 3° air ; 4° gaz rares de l'air, 5° oxygène ; 6° hydrogène ; 7° protocarbure d'hydrogène, 8° gaz d'éclairage ; 9° gaz à l'eau ; 10° gaz d'huile (gaz riches).

Article 60 : Sont compris dans le groupe II les gaz liquéfié ci-après :

1° Acide carbonique 2° protoxyde d'azote ; 3° tétroxyde d'azote ; 4° ammoniac ; 5° adice sulfureux anhydre ; 6° chlore ; 7° oxychlorure de carbone (phosgène), 8° chlorure de méthyle ; 9° chlorure d'éthyle ; 10° méthylamine ; 11° éthylamine ; 12° éther méthylique ; 13° gaz d'huile ; 14° propane 15° butane ; 16° liquide ; 17° oxygène liquide ; 18° azote liquide.

Article 61 : Sont compris dans le groupe III les gaz dissous ci-après :

1° Ammoniac dissous dans l'eau en concentration supérieure à 30 p. 100 ;

2° Acétylène dissous dans l'acétone et absorbé par des matières poreuses.

Article 62 : Sont compris dans le groupe IV les gaz solidifié, ci-après :

Acide carbonique (neige et glace).

Article 63 : Sont dans le groupe V les gaz du groupe I comprimés à moins de 15 kilogrammes.

Interdiction de transport

Article 64 : Le transport de l'acétylène sous forme comprimée ou liquéfiée est interdit.

Emballages

Article 65 : Les prescriptions des règlements concernant le transport par chemin de fer des matières dangereuses relatives à l'emballage et aux conditions de remplissage de ces emballages sont applicables aux transports par route des gaz visés dans le présent titre.

Dans le cas où ces règlements sur les transports par chemin de fer ne s'appliqueraient pas à l'un de ces gaz, l'emballage et les conditions de remplissage de ces emballages seront soumis aux règles édictées dans lesdits règlements concernant les gaz similaires et présentant pour le public les mêmes inconvénients ou les mêmes dangers.

Seront dispensés des prescriptions ci-dessous relatives à l'emballage, les récipients qui répondront aux conditions d'épreuve et de remplissage imposées par le dahir du 2 mars 1938 (29 hija 1356) réglementant les appareils à pression de gaz, ainsi que par arrêtés pris pour l'application de ce dahir.

Transport

Article 66 : Les gaz compris dans les groupes I, II et III sont classés en vue des mesures de sécurité à prendre pour leur transport, conformément au tableau ci-après, en fonction de leur nature, ainsi que du tonnage transporté ou manutentionné, poids des emballages compris.

1re classe	2e classe	3e classe
------------	-----------	-----------

Groupe I. - Gaz comprimés :

Acide carbonique, azote, air, gaz rares de l'air, oxygènes	Au-dessus de 100 tonnes	De 20
à 100 tonnes	Au-dessus de 20 tonnes	
Hydrogène, protocarbure d'hydrogène, gaz d'éclairage, gaz à l'eau, gaz d'huile, gaz riches		Au-
dessus de 50 tonnes	De 10 à 50 tonnes	Au-dessus de 10 tonnes
Groupe II. - Gaz liquéfiés :		
Acide carbonique, protoxyde d'azote, tétroxyde, ammoniac, acide sulfureux anhydre	Au-dessus de 50 tonnes	
De 50 à 10 tonnes	Au-dessus de 10 tonnes	
Chlore, oxychlorure de carbone	Au-dessus de 5 tonnes	De 5 à 1 tonne
Chlorure de méthyle, chlorure d'éthyle, méthylamine, éthylamine, éther méthylique, gaz d'huile, propane, butane	Au-dessus de 25 tonnes	De 25 à 5 tonnes
		Au-dessus de 5 tonnes
Air, oxygène, azote	Au-dessus de 50 tonnes	De 50 à 10 tonnes
		Au-dessus de 10 tonnes
Groupe III. - Gaz dissous :		
Acétylène dissous	Au-dessus de 50 tonnes	De 50 à 10 tonnes
		Au-dessus de 10 tonnes
Ammoniac dissous dans de l'eau en concentration supérieure à 30 p. 100		Au-dessus de 100 tonnes
De 100 à 20 tonnes	Au-dessus de 20 tonnes	

Les gaz des groupes I, II et III faisant partie de l'équipement des moyens de transport ne sont pas compris dans les quantités déterminant leur classification.

Mesures de précaution

Article 67 : Les gaz visés dans le présent titre et compris dans les groupes I, II et III peuvent être chargés sur des voitures faisant le service des voyageurs pourvu que les quantités transportées ne soient pas supérieures aux quantités maxima indiquées pour la 2° classe par le tableau de l'article 66 ci-dessus.

Chargements mixtes

Article 68 : Les gaz visés dans le présent titre et compris dans les groupes I, II et III ne doivent pas être chargés sur des voitures affectées principalement au transport des matières combustibles ou explosives à moins qu'ils ne fassent partie de l'équipement même de ces moyens de transport.

Dérogations

Article 69 : Les prescriptions des articles 7, 8 (§ 2), 9, 10, 11 du présent dahir ne sont pas applicables au transport des gaz compris dans les groupes IV et V ni à ceux compris dans les groupes 1 (§§ 1er à 5 inclus), II (§§ 1er à 7 inclus), III (§ 1er).

Dispositions spéciales

Article 70 : A l'exception des dispositions des articles 64 et 65, le présent titre ne s'applique pas aux gaz compris dans les groupes I, II et III dont les quantités transportées ou manutentionnées ne dépassent pas les quantités maxima indiquées pour la 3e classe par le tableau de l'article 66.

Titre sixième : Manutention et transport des matières vénéneuses, caustiques et corrosives et des produits toxiques ou nauséabonds.

Classement

Article 71 : Les matières auxquelles est applicable le présent titre sont divisées en trois groupes :

- 1° Groupe I : Matières vénéneuses et produits toxiques ;
- 2° Groupe II : Matières caustiques et corrosives ;
- 3° Groupe III : Produits nauséabonds.

Nomenclature

Article 72 : Les matières du groupe 1 sont énumérées ci-dessous :

1° Substances arsenicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsenicale), arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), arsenic rouge (réalgar), arsenic natif (cobalt arsenical, écailleux ou pierre à mouches).

Cyanure de potassium et cyanure de sodium à l'état solide.

Sulfocyanure de mercure.

2° a) Sublimé, substances arsenicales liquides, particulièrement l'acide arsenique ;

b) Solution de cyanure de potassium et de cyanure de sodium ;

3° Produits métalliques vénéneux, calomel, cinabre (vermillon), couleurs à base de cuivre, particulièrement le vert de gris, pigments de cuivre verts et bleus.

Autres préparations de plomb, particulièrement litharge massicot minium, céruse et autres couleurs à base de plomb, à l'état sec ou en pâte, produits plumbeux pulvérulents ;

4° Acétate de plomb, bouillies à base de cuivre et de plomb ;

5° Bioxyde de baryum, azoture de sodium ;

6° Aniline, nitrobenzine, dinitrotoluène, toluidines, xyloxydines ;

7° Produits vénéneux de la droguerie.

Les matières du groupe II sont énumérées ci-dessous :

1° Acide sulfurique, acide sulfurique fumant, oléum, huile de vitriol, acide sulfurique de Nordhausen, acide nitrique, acide chlorhydrique, acide chlorosulfonique, acide chlorhydrique sulfurique, acide chlorhydro-sulfureux, acide fluorhydrique, solutions d'acide acétique à plus de 40 p. 100 d'acide. Mélanges sulfonitriques ;

2° Lessive caustique. Eau de Javel, alcalis ;

3° Brôme ;

4° Anhydride sulfurique ;

5° Chlorure d'acétyle, pentachlorure d'antimoine, chlorure de chromyle, chlorure de phosphore, chlorure de sulfuryle, chlorure de thiomyde, chlorure de chaux ;

6° Formol.

Les matières du groupe III sont énumérées ci-dessous :

1° Tendons frais, retailles de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle non chaulées, déchets de ces deux sortes de matières, épluchures de boucherie, onglons ou sabots frais, os frais, ainsi que toutes les matières animales nauséabondes non mentionnées ci-après ;

2° Huile de mauvaise odeur, levure liquide ou solide ;

3° Peaux fraîches non salées, caillettes de veau fraîches débarrassées de tout reste d'aliment ;

4° Résidus comprimés ou non comprimés provenant de la fabrication de la colle de peau ;

5° Matières fécales ;

6° Gadoues.

Mode de transport

Article 73 : Sont considérées comme transportées en vrac les matières contenues dans des citernes constituées par un compartimentage de l'engin de transport ou dans des citernes indépendantes et solidement maintenues en place dans ces engins.

Sont considérées comme transportées en colis les matières contenues dans des récipients indépendants des engins de transport.

Les matières ci-après des groupes I et II peuvent être transportées en vrac :

Groupe I, § 6 : Aniline, nitro-benzine, le dinitrotoluène, les toluidines, les xylédines.

Groupe II, § 1er. - L'acide chlorhydrique, les solutions d'acide acétique à plus de 40 p. 100, les mélanges sulfo-nitrique.

Groupe II, § 2. - Lessives caustiques, eaux de Javel, alcalis.

Groupe II, § 5. - Chlorure de chaux.

Groupe II, § 6. - Le formol.

Des arrêtés du directeur général des travaux publics pourront autoriser le transport en vrac des matières non indiquées ci-dessus.

Article 74 : Le transport des matières comprises dans le groupe III, paragraphe 1er, pourra se faire dans des voitures citernes, à condition que leur étanchéité soit suffisante.

Les matières du groupe III, paragraphe 2, devront être transportées dans des voitures citernes métalliques hermétiquement closes, soit dans des fûts métalliques hermétiquement clos.

Celles comprises dans le paragraphe 5 devront être chargées dans des voitures étanches.

Celles comprises dans le paragraphe 4 chargées en vrac devront être bâchées.

Celles comprises dans le paragraphe 5 devront être transportées ou dans des voitures citernes métalliques hermétiquement closes ou dans des voitures fermées, pourvu qu'elles soient placées dans des récipients rigoureusement étanches qui, dans tous les cas, seront hermétiquement clos.

Les voitures transportant les matières comprises dans le paragraphe 6 devront être fermées d'une façon suffisante pour que leur contenu ne puisse pas se répandre sur la voie publique.

Toutes dispositions devront être prises pendant le transport pour éviter tout dégagement d'odeur et toutes projections de matières. Tout transvasement des matières comprises dans les paragraphes 5 et 6 sera, en outre, interdit en cours de route.

Emballages

Article 75 : Les prescriptions des règlements concernant le transport par chemin de fer des matières comprises dans les groupes I et II du présent titre, relatives aux emballages sont applicables aux transports sur routes des matières visées dans le présent titre transportées en colis.

Dans le cas où les règlements sur les transports par chemin de fer ne s'appliqueront pas à une de ces matières, l'emballage de cette matière sera soumis aux règles édictées dans ces règlements concernant les matières similaires et présentant pour le public les mêmes inconvénients ou les mêmes dangers.

Marques

Article 76 : Les emballages visés à l'article 75 devront être en bon état de conditionnement. Ils indiqueront la nature de leur contenu.

Ceux des matières comprises dans les paragraphes 1, 2, 7 du groupe I devront, en outre, porter la mention poisson .

Ceux des matières comprises dans le paragraphe 4 du groupe II devront indiquer le côté du dessus avec une mention rappelant la nécessité de les maintenir à plat sur leur fond.

Interdiction de transport de denrées alimentaires

Article 77 : Il est interdit de charger les colis de matières comprises dans le groupe I dans des voitures en même temps que des articles, denrées alimentaires ou autres produits de consommation, à moins que ces derniers soient enfermés dans des emballages étanches.

Les voitures ayant servi au transport desdites matières ne pourront être utilisées pour le transport des matières alimentaires qu'après vérification et éventuellement un nettoyage efficace.

Séparation de certains produits

Article 78 : Sur les voitures, les colis de matières comprises dans le groupe I, paragraphe 1er, 2 et 5, doivent être séparés des matières du groupe II, paragraphes 1er et 2. Il ne doivent pas être mis en contact avec des produits chloratés.

Les matières à base de plomb ne devront jamais se trouver dans une voiture contenant ou ayant contenu de l'acide picrique à moins qu'avant le chargement des mesures aient été prises pour l'enlèvement de toute trace de ladite matière.

Il est également interdit de déposer ces matières sur des emplacements du domaine public où aurait été antérieurement déposé de l'acide, à moins que des mesures aient été prises pour enlever toute trace de cet acide avant le dépôt desdites matières.

Mise à l'abri de l'humidité de certaines matières

Article 79 : Les matières du groupe I, paragraphe 5, doivent être mise à l'abri de l'humidité et bâchées au moyen d'un prélat imperméable, à moins qu'elles ne soient transportées dans un véhicule fermé.

Engerbement

Article 80 : L'engerbement des matières des groupes I et II emballées dans des récipients en verre, en terre ou en grès, sur les voitures, ainsi que sur le domaine public, est interdit.

Les colis renfermant ces matières ne devront être ni projetés, ni exposés à la chaleur du feu, ni être au contact des matières très combustibles ou avec des matières susceptibles d'attaquer les emballages et récipients ou de provoquer des réactions dangereuses avec leur contenu, ni être placés à proximité de matières explosives.

Les colis renfermant des récipient en verre, en terre ou en grès devront, en principe, être manutentionnés à bras ou sur des civières ou en utilisant tous autres systèmes équivalents.

Interdiction de transport sur les voitures faisant le service des voyageurs

Article 81 : Les matières comprises dans le groupe II, paragraphe 1er, et dans le groupe III, ne pourront être chargées sur des voitures faisant un service de voyageurs.

Citernes

Article 82 : Les citernes transportant en vrac les matières des groupes I, paragraphe 6, II, paragraphes 1er, 2 et 6, III, paragraphes 2 et 5, doivent être en tôle d'acier soudée ou rivée, leurs parois doivent présenter une étanchéité absolue sans aucune interposition de matières étrangères entre les tôles. Les ouvertures des citernes doivent être fermées par des couvercles métalliques étanches maintenus par des boulons à oreilles ou par un système offrant une sécurité équivalente ; ces couvercles doivent avoir des dimensions suffisantes pour permettre la visite et le nettoyage intérieur. Un système de

tuyauteries métalliques doit mettre en communication chaque citerne avec les tuyaux servant au chargement et au déchargement. Les robinets ou vannes doivent être facilement accessibles.

Les citernes apparentes doivent porter en caractères bien lisibles l'indication de la nature de leur contenu, sauf les dérogations qui pourront être accordées par les autorités compétentes.

Règlement pour le chargement et le déchargement des matières du groupe III.

Article 83 : Les chargements des matières comprises dans le groupe III seront soumis, dans les agglomérations, aux règlements pris par l'autorité compétente dans l'intérêt de l'hygiène et de la salubrité.

Les déchargements de ces matières dans les agglomérations sont interdits sauf autorisation spéciale de l'autorité compétente.

Manutention sur la voie publique

Article 84 : Les manutentions sur la voie publique des matières visées dans le présent titre sont également soumises aux dispositions respectivement prises par les autorités chargées d'assurer la police de ces voies.

Ces autorités pourront, notamment, interdire le chargement ou le déchargement de ces matières sur la voie publique.

Appareils extincteurs d'incendie

Article 85 : Tout véhicule portant des matières visées dans les groupes 1 et II du présent titre doit être pourvu au moins d'un appareil extincteur d'incendie.

Visites des voitures citernes et des citernes

Article 86 : Avant la mise en service de chaque voiture citerne pour le transport en vrac visé dans l'article 82 du présent titre, les agents désignés par le directeur général des travaux publics procèdent à sa visite à l'effet de constater que les citernes satisfont aux prescriptions réglementaires.

Lors de cette visite, les citernes destinées à contenir les liquides transportés des groupes I, paragraphe 6, II, paragraphes 1er, 2 et 6, et III, paragraphes 2 et 5, seront éprouvées sous pression hydraulique, la charge d'épreuve étant mesurée par une colonne d'eau s'élevant à 1 mètre au-dessus du plafond, quand ces citernes ne seront pas soumises à une pression au moment du chargement et du déchargement. Dans le cas de pression à ce moment, la pression d'épreuve sera supérieure de 50 p. 100 à la pression maximum qu'elles seront appelées à supporter.

Cas d'exonération des prescriptions réglementaires

Article 87 : A l'exception des prescriptions des articles 75, 76, 77, le présent dahir ne s'applique pas aux expéditions de détail des matières des groupes I et II quand le poids net total d'une même expédition ne dépasse pas 50 kilogrammes.

Dispense des emballages réglementaires

Article 88 : Seront dispensées des emballages réglementaires les matières visées dans les groupes I, paragraphe 6, et II, transportées d'usine à usine ou de dépôt à dépôt, à condition que les transports se fassent sans arrêt et dans un rayon maximum de 150 kilomètres, que les chargements et les déchargements n'aient jamais lieu sur la voie publique et que les véhicules servant aux transports aient été agréés par l'administration.

Mesures transitoires

Article 89 : Des arrêtés du directeur général des travaux publics détermineront, dans chaque cas particulier, les conditions dans lesquelles continueront à être utilisés les véhicules en service en fixant les dérogations spéciales qui seraient jugées nécessaires aux dispositions du présent titre.

Titre septième : Sanctions

Article 90 : Les infractions aux prescriptions du présent dahir et des arrêtés pris pour son exécution seront passibles d'une amende de 20 à 50 francs, dont le taux sera doublé en cas de récidive.

Sanctions spéciales au défaut de déclaration de l'expédition de matières dangereuses et aux fausses déclarations.

Article 91 : Sera puni d'une amende de 200 à 500 francs, l'expéditeur de matières considérées comme dangereuses aux termes de l'article 1er qui n'aura pas fait la déclaration prévue à l'article 2, ou aura fait une fausse déclaration. Le taux de l'amende sera doublé en cas de récidive.

Article 92 : Les dispositions du présent dahir ne font pas obstacle à l'application des dispositions du dahir du 14 janvier 1914 (14 safar 1332) réglementant l'importation, la circulation et la vente des explosifs au Maroc et fixant les conditions d'installation des dépôts.

Article 93 : Sont chargés de la constatation des infractions au présent dahir tous les agents désignés par l'article 19 du dahir du 4 décembre 1934 (26 chaabane 1353) sur la conservation de la voie publique et la police de la circulation et du roulage.

Titre huitième : Mesures d'exécution

Règlements particuliers de police

Article 94 : Des arrêtés du directeur général des travaux publics détermineront :

1° Les mesures nécessaires pour l'exécution du présent dahir ;

2° Les facilités particulières qui peuvent être accordées sans compromettre la sécurité et l'hygiène soit en raison des circonstances locales, de la nature particulière et de la faible quantité des matières, soit pour tenir compte des dispositions spéciales de sécurité existantes.

Fait à Rabat, le 29 hija 1356, (2 mars 1938).

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Rabat, le 2 mars 1938. Le Ministre plénipotentiaire Délégué à la Résidence général, J. Morize.

Dahir du 1er hija 1366 (16 octobre 1947) relatif aux mesures de sécurité à appliquer dans les ports maritimes en ce qui concerne les matières dangereuses autres que les hydrocarbures et les combustibles liquides (Bulletin officiel n° 1831 du 28/11/1947 (28 novembre 1947))

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand sceau de Sidi Mohamed)

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

Que Notre Majesté Chérifienne,

Vu le dahir du 7 mars 1916 (2 jourmada I 1334) sur la police des ports maritimes de commerce de la zone française de l'Empire chérifien ;

Vu le dahir du 2 mars 1938 (29 hija 1356) réglementant la manutention et le transport par voie de terre des matières dangereuses, des matières combustibles, des liquides inflammables (autres que les hydrocarbures et les combustibles liquides), des poudres, explosifs, munitions et artifices, des gaz comprimés, liquéfiés, solidifiés et dissous, des matières vénéneuses, caustiques et corrosives, et des produits toxiques ou nauséabonds, et les dahirs qui l'ont modifié ou complété,

A Décidé ce qui suit :

Article Premier : Les dispositions du chapitre VI (article 25 à 37 inclus) du dahir susvisé du 7 mars 1916 (2 jourmada I 1334), relatives à l'embarquement et au débarquement des matières pouvant être une cause d'explosion ou d'incendie, sont abrogées.

Article 2 : Les dispositions du dahir susvisé du 2 mars 1938 (29 hija 1356) sont rendues applicables dans les ports maritimes.

Article 3 : Des arrêtés du directeur des travaux publics fixeront les mesures particulières de sécurité à appliquer, dans les ports maritimes pour tout ce qui concerne les matières dangereuses énumérées par le dahir susvisé du 2 mars 1938 (29 hija 1356).

Ces arrêtés pourront compléter les nomenclatures desdites matières et prescrire les mesures spéciales de sécurité à prendre dans les ports maritimes en ce qui les concerne.

Article 4 : Les peines applicables en cas d'infractions aux prescriptions du présent dahir et à celles des arrêtés du directeur des travaux publics, seront celles prévues par les articles 48 à 51 du dahir précité du 7 mars 1916 (2 jourmada I 1334) sur la police des ports maritimes ; les infractions seront constatées dans les conditions fixées par les articles 52 à 55 de ce dahir.

Fait à Rabat, le 1er hija 1366 (16 octobre 1947)

Vu pour promulgation et mise à exécution

Rabat, le 22 novembre 1947. Le Commissaire résident général A. JUIN.

Décret n° 2-95-717 du 10 rejev 1417 (22 novembre 1996) relatif à la préparation et à la lutte contre les pollutions marines accidentelles (Bulletin officiel n° 4440 du 8 chaabane 1417 (19 décembre 1996))

Le Premier Ministre,

Vu les articles 62 et 64 de la Constitution ;

Après examen par le conseil des ministres réuni le 16 joumada II 1417 (29 octobre 1996),

Décète :

Chapitre premier : Définitions

Article Premier : Au sens du présent décret on entend par :

- Pollution marine accidentelle: tout déversement en mer d'hydrocarbures ou d'autres produits nocifs, ayant une origine accidentelle, qui crée ou est susceptible de créer des dommages au milieu marin et au littoral ;
- Intervention: toute action engagée en vue de prévenir, atténuer ou éliminer la pollution des eaux de la mer conformément à la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures ;
- Lutte: toute opération menée en mer ou à terre, à la suite d'un déversement en mer d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives, en vue d'en limiter les conséquences pour le milieu marin ou le littoral ;
- Préparation à la lutte : les actions menées par les pouvoirs publics afin d'assurer la permanence d'un dispositif national de lutte contre les pollutions marines accidentelles, notamment par la préparation et la mise à jour de plans d'interventions d'urgence, par la formation et l'entraînement des personnels, par la maintenance des moyens de lutte et par la participation aux accords internationaux de coopération en cas de situation critique auxquels le Maroc est partie ;
- Pollution de faible ampleur : toute pollution géographiquement limitée qui ne nécessite pas le recours à des moyens exceptionnels et qui est combattue sans déclenchement du plan d'urgence national (P.U.N.) à l'initiative soit de l'inspection de la marine royale, soit de l'inspection générale de la protection civile dans le cadre de leurs attributions et avec leurs moyens propres, éventuellement renforcés par les moyens locaux des autres administrations concernées ;
- Pollution massive : toute pollution ou menace de pollution qui présente une gravité ou une complexité telle qu'il n'est pas possible d'y faire face avec les seuls moyens ordinaires et qui impose le déclenchement du plan d'urgence national afin de mobiliser de façon efficace et coordonnée l'ensemble des moyens nationaux ainsi que d'organiser l'assistance internationale si celle-ci est nécessaire.

Chapitre II : Objet et champs d'application

Article 2 : En vue de faire face aux pollutions accidentelles massives ou aux menaces sérieuses de pollution, massive affectant ou susceptibles d'affecter les eaux marines relevant de la souveraineté ou de la juridiction nationale ainsi que le littoral marocain (et ses intérêts connexes), il est institué un d'urgence dénommé Plan d'urgence national de lutte contre la pollution marine accidentelle .

Article 3 : Le Plan d'urgence national de lutte contre la pollution marine accidentelle constitue le recueil des informations, directives et instructions nécessaires permettant aux pouvoirs publics de prévenir ou de combattre, dans les meilleurs conditions, toute pollution marine massive par les hydrocarbures et autres produits nocifs, menaçant l'environnement marin et le littoral national.

Le plan d'urgence national comporte des dispositions visant à assurer :

- la mise en place d'un système approprié de détection et d'alerte en cas de pollution marine massive ;
- l'organisation rapide, efficace et coordonnée des actions de prévention et de lutte et en définir les principaux éléments notamment par une gestion rationnelle des moyens de lutte, la répartition des responsabilités et des tâches, le recensement des zones les plus sensibles à protéger en priorité et des sites de stockage pour les produits récupérés ;
- la coopération internationale et à faciliter l'assistance mutuelle si une telle assistance est sollicitée ou si le Maroc est engagé en raison des accords auxquels il est partie dans une action de coopération internationale ;
- la gestion comptable des opérations en vue d'une indemnisation ultérieure éventuelle ;
- la gestion du stock de produits et d'équipements anti-pollution ainsi que la mise à jour de l'inventaire des moyens disponibles en personnel et en matériels ;
- la formation et l'entraînement du personnel qualifié en matière de prévention et de lutte contre la pollution marine massive par les hydrocarbures et autres produits nocifs.

Chapitre III : Organisation générale

Article 4 : La responsabilité générale de la préparation à la lutte et de la conduite de la lutte contre les pollutions marines accidentelles massives appartient à l'autorité gouvernementale chargée de la protection de l'environnement qui est désignée à ce titre coordonnateur national.

Article 5 : Le coordonnateur national anime et coordonne l'action des départements ministériels et organismes concernés participant à la lutte contre les pollutions marines accidentelles, à son soutien et à sa préparation. Il étudie et propose au gouvernement toute mesure visant à améliorer le dispositif national de préparation à la lutte et de lutte, et s'assure de la mise en oeuvre de la politique arrêtée. Il est en particulier chargé :

- a) d'examiner, coordonner et superviser les travaux de préparation et de mise à jour du plan d'urgence national. A cet effet, il assure la diffusion du plan d'urgence national auprès de tous les intervenants ;
- b) d'exercer au niveau central la coordination des actions de lutte en cas de déclenchement du plan d'urgence national et de veiller à la mise en oeuvre de celui-ci. Il met en place, à cet effet, un état-major de direction de la lutte comprenant : l'inspecteur de la marine royale ou son représentant, l'inspecteur général de la protection civile ou son représentant, le directeur de la marine marchande ou son représentant, le directeur des ports et du domaine public maritime ou son représentant, le directeur de l'Office d'exploitation des ports ou son représentant, les responsables des cellules soutien logistique, juridique et finances et relations publiques ainsi que tout expert qu'il juge bon d'adjoindre à l'état-major. Il organise et coordonne les actions de soutien par les administrations centrales des autorités locales responsables de la lutte. Il a la responsabilité de la gestion des fonds d'urgence exceptionnels mis à sa disposition ;
- c) de veiller à la formation et à l'entraînement des personnels de lutte et d'intervention ;
- d) de définir en liaison avec les départements ministériels concernés, une politique en matière d'équipements et de moyens de lutte adaptée aux besoins nationaux ;
- e) de veiller au respect des engagements internationaux pris en particulier dans le cadre des accords régionaux de coopération en cas de situations critiques auxquels le Maroc est partie, et suivre la participation et contribution du Maroc aux activités développées dans ces cadres. Il déclenche les opérations conjointes avec les pays voisins dans le cadre des plans d'urgence bilatéraux ou sous-régionaux particuliers existants, et assure leur suivi ainsi que les échanges d'informations nécessaires. Il est chargé, en liaison avec les départements concernés, de traiter des affaires d'assistance mutuelle en cas de situation-critique.

Le coordonnateur national établit annuellement un rapport sur les problèmes soulevés et les résultats obtenus dans l'établissement et le maintien du dispositif national de préparation à la lutte et de lutte.

Le coordonnateur national peut déléguer partie de ses pouvoirs.

Le coordonnateur national peut, après avis de la commission de la prévention et de la lutte contre la pollution et les nuisances, créée au sein du conseil national de l'environnement, constituer un comité scientifique composé de spécialistes qualifiés, chargé de recommander des mesures et de formuler des conseils relatifs aux différents aspects de la mise en oeuvre du plan d'urgence national.

Article 6 : Au niveau local, les gouverneurs des provinces ou préfetures côtières sont désignés coordonnateurs locaux. A ce titre, le coordonnateur local, en liaison avec le coordonnateur national, exerce au niveau local la coordination de l'ensemble des opérations de lutte et veille à la mise en oeuvre du plan d'urgence national. En particulier, il supervise et coordonne les opérations de lutte en mer et à terre en assurant la mobilisation des moyens locaux disponibles.

Au cas où plusieurs provinces ou préfetures sont concernées en même temps, le ministre de l'intérieur désigne le coordonnateur local parmi les gouverneurs intéressés qui collaborent tous avec lui.

Le coordonnateur local rend compte régulièrement au coordonnateur national de l'évolution des opérations, il peut recommander les mesures à prendre au niveau national et il transmet et fait exécuter par les différents intervenants, les décisions et directives prises au niveau central.

Le coordonnateur local, en liaison avec le coordonnateur national, prend les dispositions nécessaires pour organiser l'information du public.

Article 7 : Le coordonnateur local constitue auprès de lui un état-major provincial ou régional de direction de la lutte, installé au poste de commandement local mis en place à l'occasion et composé principalement d'un chef des opérations en mer ou son représentant, d'un chef des opérations à terre ou son représentant, du représentant de la direction de la marine marchande, du représentant de la direction des ports et du domaine public maritime, d'un représentant de l'Office d'exploitation des ports et du représentant du responsable du soutien logistique ainsi que tout expert qu'il juge bon d'adjoindre à cet état-major.

Article 8 : Le coordonnateur local et l'état-major provincial ou régional de direction de la lutte sont assistés dans leurs fonctions, par un comité technique composé des représentants des différents services extérieurs provinciaux ou régionaux des administrations concernées. Le comité technique se réunit sur convocation du coordonnateur local.

Chapitre IV : Des opérations de lutte en mer

Article 9 : Les opérations d'intervention et de lutte en mer sont confiées à l'inspection de la marine royale, A ce titre, l'inspection de la marine royale est chargée en liaison avec le coordonnateur national et le coordonnateur local d'organiser, de coordonner et de diriger toutes les opérations d'intervention et de lutte en mer et de gérer les moyens humains et matériels mobilisés à l'occasion.

Elle est également chargée de veiller à la tenue du registre des actions entreprises et à la comptabilité des moyens utilisés par la marine royale ou sous son commandement opérationnel.

Article 10 : L'inspecteur de la marine royale, en fonction des circonstances, désigne l'officier de la marine le mieux placé pour exercer localement en tant que chef des opérations en mer, le commandement opérationnel des actions d'intervention et de lutte en mer.

Article 11 : Dans l'exercice de ses responsabilités, l'inspection de la marine royale collabore étroitement avec et bénéficie du soutien de la direction de la marine marchande au ministère des pêches maritimes et de la marine marchande, de la direction des ports et du domaine public maritime au ministère des travaux publics, de l'Office d'exploitation des ports, de la gendarmerie royale et des forces royales aériennes.

Article 12 : L'inspection de la marine royale rend compte en permanence de l'évolution de la situation au coordonnateur national et au coordonnateur local soit directement, soit par l'intermédiaire du chef des opérations en mer.

Chapitre V : Des opérations de lutte à terre

Article 13 : Dès que la pollution atteint ou menace sérieusement le littoral, les opérations de lutte à terre sont menées par l'inspection générale de la protection civile.

A ce titre, elle est chargée en liaison avec le coordonnateur national et le coordonnateur local de l'organisation de la coordination et de la direction des opérations de protection du rivage, du nettoyage des zones polluées, de l'enlèvement des débris, du stockage des débris et de leur élimination par destruction ou mise en décharge, et elle assure la gestion du personnel et des moyens mobilisés à l'occasion.

Elle est également chargée d'établir des états journaliers des activités menées ainsi que la comptabilité du personnel et du matériel utilisé sous son commandement opérationnel.

Article 14 : L'inspecteur général de la protection civile, en fonction des circonstances, désigne l'autorité de la protection civile la mieux placée pour exercer localement, en tant que chef des opérations de lutte à terre, le commandement opérationnel des actions de lutte à terre.

Article 15 : Dans l'exercice de ses responsabilités, l'inspection générale de la protection civile collabore étroitement avec et bénéficie du soutien de l'administration de la défense nationale (armée de terre), des ministères chargés des transports, des travaux publics et de l'environnement et de tout autre département ou organisme concerné.

Article 16 : L'inspection générale de la protection civile rend compte en permanence de l'évolution de la situation au coordonnateur national et au coordonnateur local, soit directement, soit par l'intermédiaire du chef des opérations de lutte à terre.

Chapitre VI : Dispositions diverses

Article 17 : Sont fixées par arrêté du Premier ministre les mesures relatives au déclenchement de l'alerte en cas de pollution massive, à la mise en action du plan d'urgence national, à son exécution et à la fin des opérations.

Article 18 : Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et le ministre de l'environnement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Bulletin officiel.

Fait à Rabat, le 10 rejev 1417 (22 novembre 1996) Abdellatif Filali.

Pour contreseing : Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, Driss Basri.
Le ministre de l'environnement, Noureddine Ben Omar El Alami

Arrêté du directeur général des travaux publics du 17/5/1926 (17 mai 1926) relatif à la sécurité des transports de passagers dans les rades et ports du Maroc (Bulletin officiel n° 709 du 25/05/1926 (25 mai 1926))

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

Vu la nécessité d'assurer la sécurité des transports de passagers dans les rades et ports du Maroc,

Arrête :

Article Premier : Tout propriétaire ou patron d'embarcation qui se propose de transporter des passagers doit en faire la déclaration préalable au chef du quartier maritime du port d'armement.

Article 2 : les embarcations qui se livrent au transport des passagers doivent, d'abord au moment de leur armement et ensuite, tous les ans, être visitées par une commission composée :

De l'officier ou du fonctionnaire chargé de la police du port ou de son représentant qualifié ;

Du chef du quartier maritime ou de son représentant qualifié ;

Du réis des barcassiers, ou, à défaut, d'un des plus anciens barcassiers du port.

Article 3 : Cette commission doit s'assurer :

1° Que l'embarcation est, au point de vue de la construction et de la stabilité, en état de transporter des passagers et que le moteur, au cas où l'embarcation en serait pourvue, est dans de bonnes conditions de fonctionnement ;

2° Que son patron présente, au point de vue professionnel, l'aptitude requise pour la conduire.

Toute embarcation transportant des passagers, doit être pourvue :

D'un grappin fixé à une corde de longueur suffisante pour que le dit grappin puisse être jeté sur le fond notamment en cas d'arrêt du moteur ;

D'une gaffe et d'un jeu d'avirons, avec leurs tolets.

Ces engins doivent pouvoir être utilisés à tout instant sans dérangement pour les passagers.

Il doit y avoir en outre à bord un fanal pour signaler la présence de l'embarcation de nuit.

La commission doit fixer :

1° Le nombre maximum de passagers qui peuvent être transportés en un seul voyage ;

2° Les conditions d'armement de l'embarcation et, notamment, le nombre minimum d'hommes d'équipage ;

3° La limite des parcours autorisés du côté de la mer.

Les embarcations qui ne sont pas jugées en état de transporter des passagers ne peuvent se livrer à ce genre de transport.

Seul le patron agréé par la commission peut exercer la conduite de l'embarcation visitée.

Article 4 : Le nombre maximum de passagers susceptibles d'être embarqués, la limite des parcours autorisés, le nombre minimum d'hommes d'équipage doivent être mentionnés sur le congé de police

délivré à l'embarcation, en exécution de l'article 11 du dahir du 31 mars 1919. Ce document doit également indiquer le nom du patron agréé pour conduire l'embarcation.

Le nombre maximum de passagers à embarquer doit être indiqué d'une façon très apparente (inscription peinte, planchette gravée, etc..) sur la paroi de la chambre arrière.

Pour l'application du présent arrêté les ouvriers, manoeuvres, employés, etc... qui se rendent à bord des navires présents en rade ou dans le port pour y travailler, ou qui en reviennent sont considérés comme des passagers.

Article 5 : Les officiers de port et les agents de la manne marchande, ainsi que pour ce qui concerne les embarcations montées par des indigènes, les reïs des barcassiers dans les ports où il en existe, pourront à tout instant, et notamment, en raison du mauvais temps ou de l'état de la marée, retenir au mouillage les embarcations qui, bien que pourvues d'un congé de police en règle, ne leur paraîtraient pas pouvoir circuler sans danger.

Article 6 : Les infractions au présent arrêté pourront donner lieu au retrait du congé de police, pendant deux jours, puis, en cas de récidive, pendant huit jours.

Si une troisième infraction était commise dans les 12 mois qui suivent la première infraction, le retrait deviendrait définitif. Le retrait du congé de police, qui est infligé par le chef du quartier, sous le contrôle du chef du service de la marine marchande, implique l'interdiction de circuler.

Article 7 : Le présent arrêté abroge toutes dispositions contraires des arrêtés déjà pris sur la même matière.

Article 8 : Les ingénieurs chargés du service maritime des ports, les directeurs de la Société des ports de Rabat-Kénitra et de la Société du port de Fédhala, le chef du service de la marine marchande, sont, chargés de l'exécution, du présent arrêté.

Rabat, le 17 mai 1926. Delpit.

**Arrêté du directeur général des travaux publics du 08/06/1933 (8 juin 1933)
portant interdiction des baignades sur la plage est du port de Casablanca
(Bulletin officiel n° 1077 du 16/06/1933 (16 Juin 1933))**

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

Vu le dahir du 1er juillet 1914 sur le domaine public ;

Vu le dahir du 30 novembre 1918 sur les occupations temporaires du domaine public ;

Vu le dahir du 2 novembre 1926 sur la police du domaine public maritime ;

Considérant que les travaux exécutés dans le port de Casablanca et en particulier le remblaiement par produits de dragages sur la plage est du port rendent la dite plage dangereuse pour les baignades ;

Sur la proposition de l'ingénieur en chef de la circonscription du Sud à Casablanca,

Arrête :

Article Premier : Les baignades sont interdites sur la plage est du port de Casablanca située entre le môle du commerce et la jetée transversale.

Article 2 : Les agents des travaux publics commissionnés pour la surveillance du domaine public maritime et assermentés, les gendarmes, les commissaires et les agents de police sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Rabat, le 8 juin 1933. Normandin.

Arrêté du directeur des travaux publics du 03/12/1947 (3 décembre 1947) relatif aux mesures de sécurité à appliquer dans les ports maritimes en ce qui concerne les matières dangereuses autres que les hydrocarbures et les combustibles liquides (Bulletin officiel n° 1834 du 19/12/1947 (19 décembre 1947))

Le Directeur Des Travaux Publics,
Officier De La Légion d'honneur,

Vu le dahir du 30 décembre 1927 relatif au transport et à la manutention des hydrocarbures et combustibles liquides ;

Vu le dahir du 2 mars 1938 réglementant la manutention et le transport par voie de terre de certaines catégories de matières dangereuses ;

Vu le dahir du 16 octobre 1947 relatif aux mesures de sécurité à prendre dans les ports maritimes en ce qui concerne les matières dangereuses autres que les hydrocarbures et les combustibles liquides, et, notamment, son article 3,

Arrête :

Article Premier : Sont rendues applicables dans les ports maritimes, en ce qui concerne les matières dangereuses énumérées au dahir susvisé du 2 mars 1938, les dispositions ci-après.

Article 2 : marques distinctives et points de stationnement des navires : Des règlements locaux indiquent, pour les navires chargés en tout ou partie des matières dangereuses énumérées dans le dahir du 2 mars 1938 :

1° Si ces navires doivent ou non, à leur arrivée au port, s'arrêter aux mouillages extérieurs ou aux postes désignés à cet effet ;

2° S'il y a lieu, ou non, de prescrire qu'ils seront munis le jour d'un pavillon rouge, et la nuit d'un feu rouge bien apparent, en tête de mât ;

3° Les points de stationnement à quai qui, éventuellement, seraient mis à leur disposition.

Déclaration : Les capitaines de ces navires sont tenus de déclarer immédiatement au service du port la nature exacte, la quantité et le conditionnement de leur cargaison.

Chargement et déchargement : Les opérations de chargement ou de déchargement doivent se faire sans désemperer. Elles peuvent s'effectuer de nuit après déclaration au service du port. Les règlements locaux peuvent subordonner à autorisation du port le commencement des opérations en question. En cas de cargaison mixte, l'embarquement des matières dangereuses n'a lieu qu'à la fin du chargement, sauf autorisation du service du port.

Interdiction de fumer : Sauf autorisation spéciale du service du port, il est interdit de fumer et d'être porteur de briquets ou d'allumettes à bord des navires chargés de matières dangereuses, ainsi que sur les quais et terre-pleins avoisinants.

Gardiennage : Le service du port peut, s'il le juge utile, ordonner le gardiennage de ces navires, ainsi que de tout dépôt sur le domaine public, pendant toute la durée des opérations dangereuses ou même, s'il y a lieu, du séjour du navire ou des marchandises dangereuses dans le port. Les règlements locaux fixent, pour chaque port et pour chaque catégorie de marchandises, les conditions particulières de ce gardiennage.

Installations spéciales de protection : Les installations destinées à prévenir, limiter ou combattre les sinistres, sont prescrites par les règlements locaux ; leur emploi, ainsi que les dispositions de détail

nécessaires, sont prescrits par le directeur du port toutes les fois qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité du port.

Amarrage : Le directeur du port peut prescrire l'amarrage du navire sur chaînes ou câbles métalliques.

Tempérance de l'équipage : Le capitaine du navire doit s'assurer que le personnel du bord, ainsi que celui employé aux manutentions, est en parfait état de tempérance.

Utilisation du feu à bord : Les règlements spéciaux applicables aux différentes matières dangereuses donnent les spécifications utiles à cet égard.

Réglementation des abords : La circulation du public sur les ouvrages et terre-pleins avoisinants, au droit des emplacements affectés au chargement, au déchargement ou à la manutention des matières dangereuses peut être interdite ou réglementée par les règlements locaux, de même que la circulation des navires et véhicules à proximité. Les conditions d'utilisation des feux et lumières des moteurs à combustion interne et de l'électricité sur lesdits terre-pleins sont également fixées par des règlements locaux.

Article 3 : Dispositions concernant les matières solides facilement combustibles.

Distance de protection : Il est interdit, dans les limites du domaine public, d'approcher à une distance inférieure à 20 mètres un foyer incandescent, une source d'étincelles ou un échappement de gaz brûlés, des cales des navires chargés de matières visées au titre II du dahir du 2 mars 1938. Le service du port peut réduire cette distance s'il s'agit de foyers bien abrités ou de cheminées d'échappement spécialement protégées.

Dispositions relatives au chargement : L'embarquement des matières visées par ledit titre II transportées en colis n'est autorisé que si les colis sont accompagnés d'un certificat ou d'une déclaration de l'expéditeur indiquant la nature du produit emballé, en se référant, pour la désignation des produits, à la nomenclature de ce titre et attestant, sous sa responsabilité, que l'emballage est conforme aux prescriptions réglementaires.

Dispositions spéciales de sécurité : Avant le débarquement ou l'embarquement, toutes dispositions utiles seront prises pour sauvegarder la sécurité sur les quais où seront entreposées les marchandises à débarquer ou à embarquer. Si la cargaison est déposée sur les terre-pleins après le débarquement ou avant l'embarquement, elle devra être disposée en îlots distincts ne contenant que des matières du même groupe. Le tonnage de ces îlots ne sera pas limité, mais les distances auxquelles ils devront être les uns des autres seront fixées par les règlements locaux de police des ports. On évitera de laisser entre les îlots importants ce qui pourrait servir de relais au feu en cas d'incendie. Si les dispositions locales ne permettent pas d'observer les distances de sécurité fixées par les règlements de police des ports, les matières devront être évacuées immédiatement du domaine public maritime.

Feux et lumières à bord : L'emploi de toute installation d'éclairage de fortune à bord des navires est interdit à l'intérieur des cales contenant des matières visées au titre II, à l'exception des lampes de secours du type des lampes de sûreté adoptées dans les mines grisouteuses. Le directeur du port pourra interdire aux navires chargés des matières visées au titre II, l'utilisation de leurs machines ou réseaux électriques ainsi que des appareils de cuisine, chauffage et éclairage installés à demeure, s'il est reconnu que ces installations ne présentent pas toutes les garanties de sécurité désirables. Les lampes mobiles utilisées pour l'éclairage des cales renfermant des matières visées au titre II devront être convenablement protégées contre les chocs et placées de manière à être le moins possible exposées aux coups.

Article 4 : Dispositions concernant les liquides inflammables autres que les hydrocarbures et combustibles liquides.

Classification des navires : Les navires faisant dans les ports maritimes de commerce des opérations de chargement ou de déchargement des liquides visés par le titre III du dahir du 2 mars 1938 sont divisés, au point de vue du tonnage et du conditionnement de ces liquides, en trois classes, savoir :

1re classe : Bateaux contenant en vrac une quantité quelconque de liquides en colis, un tonnage de liquides supérieur à 40 tonnes ;

2e classe : Bateaux contenant, en colis, de 1 à 40 tonnes de liquides ;

3e classe : Bateaux contenant, en colis, de 0 t. 2 à 1 tonne de liquides.

Les règles fixées par les articles 62, 63, 68 à 76, 78 du décret du 31 août 1926, annexé au dahir du 30 décembre 1927, réglementant la manutention des hydrocarbures liquides transportés par un navire d'une classe déterminée, sont applicables aux navires de la même classe transportant des liquides inflammables visés par le titre III.

Le directeur du port peut dispenser de l'application des dispositions de l'article 71 du décret du 31 août 1926 les navires transportant en colis des liquides visés au titre III, quand les emplacements où sont arrimés les colis sont suffisamment éloignés des installations de chauffage ou d'éclairage des navires ou de toute source de chaleur susceptible d'enflammer ces liquides pour que la sécurité soit garantie. Il peut également tolérer que les chaudières à vapeur de ces navires restent allumées pendant leur présence aux postes d'opérations, ainsi que l'utilisation des liquides des 1er et 2e groupes, définis à l'article 2 du décret du 31 août 1926, dans les moteurs à explosion que ces navires pourraient avoir à bord, si le tonnage des colis et les emplacements où ils sont arrimés par rapport aux chaudières et aux moteurs permettent des dérogations sans nuire à la sécurité. Les règlements locaux peuvent dispenser de tout ou partie de la réglementation concernant la manutention des liquides visés par le titre III les navires qui, transportant ces liquides dans les conditions d'arrimage réglementaires, ne feraient aucune opération de chargement ou de déchargement.

Article 5 : Dispositions concernant les poudres, explosifs, munitions et artifices.

Accès des ports : Tout navire transportant des matières explosives visées par le titre IV du dahir du 2 mars 1938 et arrivant à proximité d'un port, devra s'arrêter aux mouillages extérieurs ou aux postes spéciaux fixés à cet effet par les règlements particuliers de ce port. Il arborera, 1er jour, un pavillon rouge, et la nuit un feu rouge bien apparent, en tête du mât. Des tolérances à ces prescriptions pourront être apportées par les règlements particuliers du port aux navires faisant des services réguliers et à ceux qui n'effectuent aucune opération de chargement ou de déchargement des matières visées au titre IV. Le règlement particulier du port fixera les tonnages maxima des différentes matières prévues à ce titre, prises isolément ou susceptibles d'être groupées, qui pourront se trouver à bord des navires pour que ceux-ci soient autorisés à pénétrer, dans le port.

Ces prescriptions ne sont pas applicables aux navires à passagers qui transportent des matières explosives dans les conditions d'arrimage réglementaires, à ceux qui ont des soutes inondables réglementaires, si les matières dont il s'agit sont arrimées uniquement dans ces soutes, et, enfin, aux navires de guerre.

L'accès des ports sera toujours interdit aux navires portant de la nitroglycérine non absorbée et des fulminates autres que le fulminate de mercure.

Chargement et déchargement : Distance de protection : Les navires ne pourront faire leurs opérations de chargement ou de déchargement de poudre, explosifs, munitions, artifices, matières assimilées; qu'en des emplacements désignés par les règlements particuliers de police des ports. Ces règlements tiendront compte des opérations à faire par ces navires, notamment des quantités et de la nature des explosifs à embarquer ou à débarquer, ou de ceux se trouvant à bord, ainsi que les cales où s'effectuera le chargement ou le déchargement. Ils fixeront les conditions d'isolement ou d'aménagement voulu pour assurer la sécurité du voisinage, ainsi que les distances aux navires voisins ; sauf dispositions spéciales qu'ils pourront prévoir, les distances de protection devant séparer les navires où se font des opérations de chargement ou de déchargement d'explosifs des navires voisins, seront fixées à 30 mètres pour les navires chargés de matières des 1er, 2e et 3e groupes, et 20 mètres pour les navires chargés de matières du 4e groupe.

Protection des navires en opération : Il est interdit d'approcher d'un navire en opération, un foyer incandescent, une source d'étincelles, une cheminée un échappement, de gaz brûlés, non garni de capuchon ou de pare-étincelles, à une distance de ses cales inférieures à celles indiquées au paragraphe précédent.

Mesures de sécurité applicables aux navires en stationnement. Le directeur du port pourra ordonner l'application des prescriptions des deux paragraphes précédents à un navire en stationnement dans le port, dans le cas où il jugerait cette mesure nécessaire dans l'intérêt de la sécurité en raison de la nature ou de l'arrimage de son chargement d'explosifs.

Dispositions relatives au chargement : L'embarquement des matières visées au titre IV est, interdit sur les bâtiments affectés principalement au transport des matières très combustibles, telles que les hydrocarbures, alcool, bois, liège, paille, foin, etc. Cet embarquement n'est autorisé que si les colis sont accompagnés d'un certificat ou d'une déclaration de l'expéditeur indiquant la nature

du produit emballé, en se référant, pour la désignation de ce produit, à la nomenclature du titre IV, et attestant, sous sa responsabilité, que l'emballage est conforme aux prescriptions réglementaires. L'embarquement de tout colis dont l'enveloppe extérieure ne serait pas intacte sera refusé. Avant l'embarquement ou le débarquement, toutes dispositions utiles seront prises pour sauvegarder la sécurité tant à bord des navires que sur les quais où sont entreposées les marchandises à embarquer.

Dispositions relatives au déchargement : Au déchargement, et sauf dispositions spéciales des règlements particuliers des ports, la cargaison devra être déposée en îlots distincts ne comprenant que des matières du même groupe. Pour les matières des 1er et 2e groupes, la contenance maximum des îlots sera de 10 tonnes ; ils seront séparés par des intervalles de 30 mètres au moins. Pour les matières des 3e et 4e groupes, le tonnage des îlots ne sera pas limité, mais ceux-ci seront éloignés d'au moins 20 mètres les uns des autres. On évitera soigneusement de laisser entre les îlots tout ce qui pourrait servir de relais au feu en cas d'incendie.

Si les dispositions locales ne permettent pas d'observer ces distances de sécurité, ou si le règlement particulier, du port interdit l'entreposage des matières explosives, les matières devront être immédiatement chargées sur wagons ou sur camions. On ne devra laisser stationner à proximité du navire, ou du chaland, en déchargement que le seul wagon ou camion en cours de chargement. Les wagons ou camions déjà chargés devront être, en attendant la formation du convoi, le cas échéant, espacés les uns des autres d'une distance minimum de 20 mètres. Si les dispositions locales ne le permettent pas, ou si le règlement particulier du port le prescrit, chacun des wagons ou des camions devra être évacué immédiatement après son chargement.

Feux et lumières à bord : Les navires chargés de matières visées au titre IV pourront, après autorisation du directeur du port, utiliser leurs machines et réseaux électriques, ainsi que les cuisines et appareils d'éclairage et de chauffage installés à demeure, sous réserve que ces installations soient reconnues par le service de l'inspection de la navigation comme présentant un degré de sécurité suffisant.

Les navires à passagers transportant des matières explosives dans les conditions d'arrimage réglementaires, ceux qui ont des soutes inondables réglementaires, les matières explosives étant arrimées uniquement dans ces soutes, et, enfin, les navires de guerre sont dispensés de demander cette autorisation.

Les installations mobiles de chauffage sont interdites. Les lampes mobiles devront être convenablement protégées des chocs et placées de manière à être le moins possible exposées aux coups.

Chaudières : Les navires chargés de matières explosives des 3e et groupes pourront conserver leurs chaudières allumées. Ceux ayant des matières des 1er et 2e groupes pourront maintenir leurs chaudières allumées aux postes de chargement ou de déchargement, à condition que les salles de chauffe, cheminées, foyers et installations annexes soient reconnus, par le service de l'inspection de la navigation, comme convenablement disposés et en bon état. Le directeur du port pourra prescrire l'extinction d'une partie ou de la totalité des chaudières, dès l'arrivée au poste d'opération, si les dispositions le nécessitent, ou si le service du port reconnaît que les dispositifs du bord ne donnent pas une sécurité suffisante pour permettre le maintien des feux pendant les opérations à exécuter dans le port.

Moteurs à combustion interne : L'emploi de tels moteurs n'est autorisé, pendant la présence des navires aux postes d'opérations, que si ces moteurs utilisent uniquement des hydrocarbures du 3e groupe, tel que ce groupe est défini par le décret du 31 août 1926, et si le service de l'inspection de la

navigation reconnaît que leurs dispositifs d'allumage et d'échappement sont installés de façon à éviter tout danger d'incendie ou explosion. Toutefois, les navires ayant des moteurs qui utilisent des combustibles des 1^{er} et 2^e groupes peuvent être dispensés, de l'arrêt de ces moteurs si leurs dispositions sont reconnues comme donnant les mêmes garanties de sécurité que les moteurs utilisant les combustibles du 3^e groupe autorisés par le paragraphe précédent. Le directeur du port pourra subordonner son autorisation à la sécurité.

Utilisation de l'énergie venant de terre : Les navires qui, par application des articles précédents, ne pourraient conserver en marche leurs chaudières et leurs moteurs à combustion interne pourront être autorisés à alimenter leurs machines et réseaux électriques au moyen d'installations de terre préalablement agréées par le service du port. Les autorisations pourront être subordonnées à une visite de l'agent chargé de l'inspection de la navigation permettant de constater le bon état de l'appareillage et des machines électriques du bord.

Rallumage des feux : Les navires non autorisés, par application des dispositions ci-dessus, à maintenir leurs feux allumés ou leurs moteurs en marche, ne pourront les remettre en action qu'après en avoir obtenu une autorisation spéciale du service du port. Pour le cas de déchargement partiel ou de déchargement, le port fixera les conditions de rallumage des feux.

Dispositions spéciales : Pour l'application des dispositions ci-dessus concernant l'accès des ports, les feux et lumières, l'usage des chaudières et des moteurs, il ne sera pas tenu compte des poudres, explosifs, munitions et artifices faisant partie de l'approvisionnement réglementaire du navire.

Article 6 : Dispositions concernant les gaz comprimés, liquéfiés, solidifiés, dissous.

Accès des ports et opérations : Les navires transportant des gaz du groupe II, paragraphes 6° et 7° de l'article 60 du dahir du 2 mars 1938 (chlore et oxychlorure de carbone ou phosgène) en quantités atteignant celles indiquées pour la 1^{re} classe par le tableau de l'article 66 du même dahir, ne peuvent faire leurs opérations de chargement ou de déchargement qu'en des emplacements désignés par les règlements particuliers des ports. Ces règlements fixent les conditions d'isolement ou d'aménagement voulu pour assurer la sécurité du voisinage, ainsi que les distances de leurs cales aux navires voisins. Sauf dispositions spéciales prévues par ces règlements, la distance de protection devant exister entre les cales de ces navires où se font les opérations de chargement ou de déchargement et les navires voisins, est fixée à 15 mètres.

Quant un navire embarque ou débarque des gaz compris dans les groupes :

I, paragraphes 6° à 10° inclus de l'article 59 du dahir du 2 mars 1938 ;

II, paragraphes 8° à 15° inclus de l'article 60 ;

III, paragraphe 2° de l'article 61.

Il est interdit d'approcher à une distance inférieure à 15 mètres des cales où se font les opérations d'embarquement ou de débarquement un foyer incandescent, une source d'étincelles, une cheminée non garnie de capuchon ou de pare-étincelles, un échappement libre de gaz brûlés.

Embarquement ou débarquement : L'embarquement des gaz compris dans les groupes :

I, paragraphes 6° à 10° inclus de l'article 59 du dahir du 2 mars 1938 ;

II, paragraphes 8° à 15° inclus de l'article 60 ;

III, paragraphe 2° de l'article 61,

est interdit dans les compartiments des bâtiments contenant déjà des matières combustibles, à moins que les quantités à embarquer ne dépassent pas celles indiquées pour la 3^e classe par le tableau de l'article 66. L'embarquement des gaz visés par le titre V n'est autorisé que si les colis sont accompagnés d'un certificat ou d'une déclaration de l'expéditeur indiquant la nature des gaz emballés en se référant pour la désignation de ces gaz à la nomenclature du titre V, et attestant, sous sa responsabilité, que l'emballage est conforme aux prescriptions réglementaires; Les règlements de

police fixeront les mesures de sécurité à prendre, au cours des opérations de chargement ou de déchargement, tant à bord des navires que sur les quais où sont entreposés les gaz débarqués ou à charger.

Avant l'embarquement, les quantités de gaz des groupes :

I, paragraphes 6° à 10° inclus ;
II, paragraphes 8° à 15° inclus ;
III, paragraphe 2°,

déposées en même temps sur les terre-pleins, ne peuvent pas dépasser celles indiquées comme quantités minima pour la 1re classe par le tableau de l'article 66. Ces gaz doivent être à une distance d'au moins 15 mètres de tout dépôt de matières combustibles ou explosives.

Quand le tonnage débarqué d'une même cargaison dépassera les quantités indiquées par le tableau comme minima pour la 1re classe, les quantités supplémentaires de gaz ainsi déposées doivent être évacuées du port dans les plus courts délais.

Feux et lumières à bord : L'emploi de toute installation mobile d'éclairage est interdit, à l'intérieur et à proximité des cales renfermant des gaz des groupes :

I, paragraphes 6° à 10° inclus ;
II, paragraphes 8° à 15° inclus ;
III, paragraphe 2°,

à l'exception des lampes de secours du type dit de sûreté adopté dans les mines grisouteuses. Le directeur du port peut, toutefois, après avis du service de la navigation, autoriser l'emploi de lampes électriques remplissant des conditions de sécurité équivalentes.

Chaudières et moteurs à combustion interne : Les navires chargeant ou déchargeant les gaz visés dans le titre V, sont autorisés à conserver leurs chaudières allumées ou à employer leurs moteurs à combustion interne.

Interdiction de fumer : Les prescriptions de l'article 3 ci-dessus relatives à l'interdiction de fumer ne sont applicables en ce qui concerne les gaz comprimés, liquéfiés, solidifiés, dissous, qu'aux navires transportant des quantités de gaz des groupes : I, paragraphes 6° à 10° inclus ; II, paragraphes 8° à 15° inclus ; III, paragraphe 2°, atteignant celles indiquées pour la 1re classe par le tableau de l'article 66.

Article 7 : Dispositions concernant les matières vénéneuses, corrosives, caustiques, et les produits caustiques nauséabonds.

Points de stationnement des navires : Les règlements particuliers des ports indiquent, s'il y a lieu, pour les navires chargés, en tout ou partie, des matières visées par le titre VI, les points de stationnement à quai qui seraient mis à leur disposition, ainsi que les postes où pourront s'effectuer les manutentions de ces différentes matières:

Gardiennage : Le service du port peut, s'il le juge utile, ordonner le gardiennage des dépôts sur le domaine public pendant la durée des opérations desdits navires ou même, s'il y a lieu, du séjour des marchandises sur les quais.

Embarquement : L'embarquement des matières des groupes 1 et II à bord des navires n'est autorisé que si les colis sont accompagnés d'un certificat ou d'une déclaration de l'expéditeur indiquant la nature du produit emballé, en se référant, pour la désignation de celui-ci, à la nomenclature du titre VI, et attestant, sous sa responsabilité, que l'emballage est conforme aux prescriptions réglementaires. Tout colis dont l'enveloppe extérieure ne sera pas intacte sera refusé.

Circulation du public : La circulation du public sur les ouvrages et terre-pleins avoisinants, au droit des emplacements affectés au chargement, ou déchargement, ou à la manutention des matières visées au titre VI, peut être interdite ou réglementée par le service de la police du port ; de même, pour la circulation des véhicules à proximité de ces emplacements.

Nomenclature des produits : Il y a lieu de compléter comme suit la liste des matières et produits du groupe I, énumérés à l'article 72 du dahir du 2 mars 1938 :

8° Plomb tétraéthyl (Ethyl-fluid), pur ou en mélanges, et produits analogues.

Article 8 : Des arrêtés particuliers détermineront, pour chacun des ports maritimes de la zone française du Maroc :

a) Les mesures de détail à prendre, eu égard aux circonstances locales, pour l'application des dispositions mises en vigueur par les articles ci-dessus ;

b) Les facilités particulières qui peuvent être accordées, sans compromettre la sécurité et l'hygiène, soit en raison de la nature particulière ou des faibles quantités des matières en cause, soit pour tenir compte des dispositions spéciales de sécurité existantes.

Rabat, le 3 décembre 1947.

Girard.

Arrêté du directeur des travaux publics du 04/12/1947 (4 décembre 1947) fixant les mesures de sécurité particulières à appliquer dans le port de Casablanca en ce qui concerne les matières dangereuses (Bulletin officiel n° 1834 du 19/12/1947 (19 décembre 1947))

Le Directeur Des Travaux Publics,
Officier De La Légion d'honneur,

Vu le dahir du 30 décembre 1927 relatif au transport et à la manutention des hydrocarbures et combustibles liquides ;

Vu le dahir du 7 mars 1916 sur la police des ports maritimes de la zone française du Maroc, et; notamment, l'article 3 prévoyant la mise en vigueur, par voie d'arrêté, des prescriptions particulières à chaque port ;

Sur la proposition de l'ingénieur en chef, directeur du port de Casablanca ;

La chambre de commerce et d'industrie de Casablanca entendue,

Arrête :

Article Premier : Les mesures particulières de sécurité ci-après seront appliquées dans l'enceinte du port de Casablanca en ce qui concerne les matières dangereuses.

Article 2 : Dispositions concernant les hydrocarbures et combustibles liquides.

1° Accès du port.

Tout navire de 1re ou de 2e classe arrivant au port de Casablanca doit s'arrêter à l'extérieur du port et y attendre des ordres du service du port lui attribuant un poste pour effectuer ses opérations, s'il y a lieu.

Ne sont pas soumis à cette prescription : les navires de 2e classe se rendant directement, suivant ordres antérieurs du service du port, au poste désigné pour leurs opérations de déchargement.

2° Postes de chargement ou de déchargement.

a) Produits en vrac.

Les navires de 1re classe font leurs opérations au poste prévu pour les produits blancs, vers l'extrémité de la jetée transversale. Les navires de 2e classe font leurs opérations aux bouches prévues pour les produits noirs le long des quais intérieurs de la jetée transversale ou du quai adjacent ; il en est de même pour les navires ordinaires effectuant à ces bouches le remplissage de leurs soutes à combustibles au moyen de produits du 3e groupe.

Les petits navires, les bateaux de pêche, les embarcations à moteur, peuvent faire le plein de leurs soutes en produits des trois groupes aux postes à quai autorisés et spécialement disposés et outillés pour cet usage. Ces opérations sont strictement interdites en un autre point du port et limitées aux besoins du ravitaillement propre de chaque unité .

b) Produits en colis.

Les navires de 1re et de 2e classe se tiennent au mouillage, pour effectuer leurs opérations, soit à l'extérieur du port, soit, avec l'autorisation du capitaine de port, dans le bassin Delpit.

Toutefois, les navires de 2e classe n'ayant à embarquer ou à débarquer que des produits du 3e groupe, à l'exclusion d'autres marchandises dangereuses, pourront être autorisés, par le capitaine de

port, à effectuer leurs opérations à un poste à quai qui leur sera désigné à cet effet. Les mesures de précaution stipulées ci-après au paragraphe leur seront appliquées.

Les navires de 3e classe pourront faire leurs opérations à un poste à quai quelconque, moyennant les mêmes mesures de précaution.

c) Transvasements.

Le remplissage des soutes à combustibles des navires quelconques, par transvasement direct au moyen de citernes ou de navires de 2e classe, est autorisé uniquement en ce qui concerne des produits du 3e groupe. Les opérations se font au mouillage, soit à l'extérieur du port, soit dans le bassin Delpit, en respectant les distances de protection réglementaires. Elles pourront, toutefois, s'effectuer en un autre point du port, le navire à ravitailler étant par exemple à un poste à quai, mais avec une autorisation spéciale du capitaine de port qui fera prendre les mesures de précaution nécessaires.

Les opérations de transvasement entre bateaux-citernes de 1re classe ne peuvent s'effectuer qu'à l'extérieur du port ; les mêmes opérations entre bateaux-citernes de 2e classe peuvent être autorisées à l'intérieur du port, la mise à couple des navires n'étant autorisée que lorsque le service du port s'est assuré que toutes les précautions nécessaires sont observées.

3° Barrage isolateur : Distance de protection.

Aucun bassin spécial n'existant à Casablanca pour les navires de 1re classe ayant des produits en vrac à débarquer ou embarquer, les prescriptions de l'article 68 du décret du 31 août 1926, relatives à l'installation d'un barrage isolateur, leur seront appliquées. La même mesure de sécurité pourrait être prise en cas de nécessité et sur décision de l'ingénieur en chef, directeur du port, pour les navires débarquant ou embarquant des produits du 3° groupe en vrac.

Les navires de 1re classe doivent être maintenus aussi éloignés que possible des autres navires et, en particulier, des navires de même catégorie. En tout état de cause, les distances de protection fixées par l'article 63 du décret du 31 août 1926 doivent être strictement respectées.

4° Opérations de déchargement et de chargement. Précautions spéciales : Gardiennage.

a) Produits en vrac.

Les opérations des navires transportant en vrac des combustibles liquides du 1er ou du 2e groupe sont, en ce qui concerne les tuyauteries utilisées et les installations de pompage, soumises aux prescriptions de l'arrêté du ministre des travaux publics du 11 mars 1938. En conséquence, les conditions ci-après devront être observées : chaque élément de tuyauterie flexible destiné à être utilisé sous pression devra être éprouvé avant sa première mise en service, puis soumis à des essais périodiques. La pression d'épreuve initiale sera le double de la pression que les tuyauteries flexibles, auront normalement à supporter au cours des pompages, et des vérifications auront lieu au moins une fois par an à une pression égale à 75 % au moins de la pression d'épreuve. Chaque élément de tuyauterie flexible portera un numéro matricule et une marque sur laquelle sera apposé le poinçon de vérification avec la date du premier essai ou de la dernière épreuve. Les dispositions de pompage seront telles que, quelles que soient les manoeuvres qui puissent être effectuées sur les vannes, la pression maximum en un point quelconque des tuyauteries flexibles ne puisse jamais dépasser 75 % de leur pression d'épreuve. L'amarrage des navires et la longueur de tuyauterie flexible comprise entre les abouts des conduites fixes, seront tels qu'aucun effort anormal ne puisse être exercé sur les tuyauteries au cours des mouvements auxquels pourra être soumis le navire, du fait de la marée, de la houle, ou autres causes, pendant la durée de ses opérations. En outre, on évitera toutes courbes aiguës dans les tuyauteries flexibles. Toutes dispositions seront prises, tant à terre que sur le navire ou dans les parties flottantes des tuyauteries flexibles, pour éviter que celles-ci puissent frotter contre un corps susceptible d'en produire l'usure, réchauffement ou l'électrification. La tuyauterie flexible sera, au besoin, suspendue en certains points pour que les joints, en particulier, et les divers éléments n'aient pas à supporter des efforts anormaux au cours des opérations.

Pendant la durée des opérations, la garde des navires de 1re classe, des chantiers avoisinants, des pipe-lines, soit dans leur partie flottante, soit dans leurs parties à ciel ouvert dans l'enceinte du port, est

assurée par les soins du capitaine de port. Celui-ci envoie à bord des navires, dès leur arrivée, les gardiens nécessaires pour s'assurer que les prescriptions réglementaires sont observées, en particulier celles prévues par l'article 62 du décret du 31 août 1926 relatif aux feux et à l'interdiction de fumer des rondes à bord seront effectuées dans le même but par un officier de port. Le bateau-pompe du port, avec son armement au complet, se tient en permanence à proximité du navire, prêt à intervenir au premier signal d'alerte. Le capitaine de port s'assure également le concours de pompiers de la ville, munis d'extincteurs appropriés, en vue de combattre rapidement tout commencement d'incendie ; une liaison téléphonique permanente est organisée avec le poste central des pompiers de la ville de Casablanca. Enfin, il est fait appel à une garde de police, ou armée, pour surveiller les abords du navire en opérations, les quais et chantiers voisins, ainsi que le parcours des pipe-lines flottants ou dans l'enceinte du port. On s'attachera à déceler toute fuite, si minime soit-elle, de ces derniers ; le pompage sera suspendu, si nécessaire, pendant la réparation de la conduite jusqu'à ce que l'étanchéité absolue de celle-ci soit réalisée.

A la fin des opérations de déchargement, le nettoyage et la ventilation des cales doivent avoir lieu à l'emplacement où ont eu lieu lesdites opérations ; le navire ne pourra se rendre à un autre poste, en particulier à un poste à quai, qu'après autorisation du service du port et constatation par celui-ci que les opérations de nettoyage et de ventilation des cales ont été convenablement exécutées.

Les opérations des navires de 2e classe se feront dans les mêmes conditions que celles prévues ci-dessus, les mesures de surveillance pouvant toutefois être moins strictes, en particulier en ce qui concerne l'importance de la garde de police.

b) Produits en colis.

Les navires de 1re et 2e classes, qui doivent faire leurs opérations en dehors des postes à quai, comme spécifié ci-dessus, effectueront leurs opérations au moyen d'allèges. Le gardiennage à bord sera organisé dans les mêmes conditions que ci-dessus. Les allèges seront chargées ou déchargées, tant à bord du navire qu'à terre, uniquement de jour. Un poste à quai sera fixé pour leurs opérations, par le capitaine de port, en principe à l'origine du quai Delpit ou du quai de retour, de manière à réduire au strict minimum la longueur du trajet pour se rendre aux hangars d'entrepôt des matières dangereuses ou pour en venir. Une seule allège sera admise à travailler à la fois ; elle ne sera pas amarrée à quai mais tenue à la main, un remorqueur se tenant constamment à proximité prêt à la déhaler en cas d'accident, la remorque, en acier, restant frappée ; son chargement sera limité à 15 tonnes de produits du 1er groupe ou à un tonnage équivalent de produits des 2e et 3e groupes. La distance de protection de l'allège sera de 30 mètres.

Un gardiennage sera organisé sur le quai et surtout le parcours, entre le quai et les hangars des matières dangereuses, assuré par deux agents de la police générale sous la direction d'un officier de port ; un pompier, muni d'extincteurs appropriés, se tiendra prêt à intervenir en cas de sinistre.

En fin de déchargement, le service du port s'assurera que les opérations de nettoyage et de ventilation des cales des navires et des allèges ont été convenablement effectuées.

Pour les navires de 3e classe, dont les opérations sont autorisées à un poste à quai, on observera les dispositions relatives aux distances de protection et au gardiennage des navires et des chantiers à la diligence du service du port.

Les navires ayant à embarquer ou à débarquer des produits en quantités inférieures à celles de la 3e classe, pourront faire leurs opérations en un point quelconque ; mais ils sont assujettis à la formalité de la déclaration au service du port qui pourra, s'il le juge utile, prendre toutes mesures de gardiennage ou de précaution nécessaires pour assurer la sécurité.

Dans tous les cas, les colis de produits des trois groupes ne devront séjourner sur les quais, que pendant le temps strictement indispensable ; la société gérante de l'aconage devra prendre toutes mesures utiles à cet égard. Cette société devra toujours aviser suffisamment à l'avance le service du port de l'heure à laquelle elle effectuera le déchargement ou le chargement de ses allèges.

Enfin, tout colis dont l'emballage ne respecterait pas strictement les conditions de résistance et d'étanchéité requises serait refusé lors de son départ pour l'embarquement, ou immédiatement évacué à l'écart et gardienne aux frais de son propriétaire.

5° Navires ayant à bord des produits ne devant pas être débarqués.

Les navires ayant à bord des produits des trois groupes en colis, en quantités correspondant à la 2° ou à la 3° classe, à l'exclusion de toute autre quantité de marchandises dangereuses, et ne devant ni manipuler ni débarquer ces colis, pourront être autorisés, par le service du port, à effectuer leurs opérations à un poste à quai affecté au trafic général. Le capitaine, de port s'assurera, dans ce cas, que les colis en cause sont arrimés dans des conditions de sécurité satisfaisantes, en particulier en ce qui concerne leur parfait isolement du reste de la cargaison ; il fera assurer le gardiennage des cales contenant les colis de matières dangereuses pendant toute la durée du séjour du navire dans le port.

Les navires ayant à bord des colis en quantités correspondant à la 1re classe ne devant pas être débarqués, ou ceux ayant à manipuler des quantités de colis des trois groupes correspondant à la 2e ou à la 3e classe, devront faire leurs opérations de manipulation ou autres à un poste au mouillage désigné par le capitaine de port. Le gardiennage à bord sera assuré dans les conditions habituelles.

Après les manipulations, les navires de la 2e ou de la 3° classe pourront être autorisés à venir à quai dans les conditions prévues au premier paragraphe ci-dessus.

Article 3 : Dispositions concernant les marchandises dangereuses autres que les hydrocarbures et les combustibles liquides,

1° Matières solides facilement combustibles ou comburantes. (Titre II du dahir du 2 mars 1938)

Nomenclature des matières.

Il y a lieu de considérer comme appartenant au groupe 1 de ces matières énumérées à l'article 13 du dahir du 2 mars 1938 et en ce qui concerne les précautions à prendre pour leur stationnement : les balles de liège brut ou semi-ouvré par lots de 100 tonnes et au-dessus, les allumettes de sûreté.

Embarquement et débarquement.

Les navires ayant à embarquer ou à débarquer ces matières font leurs opérations dans les mêmes conditions que les navires ordinaires. Ils sont, toutefois, soumis aux prescriptions réglementaires concernant : la déclaration au service du port, l'interdiction de fumer, le gardiennage éventuel des navires et des dépôts à terre, si celui-ci est jugé nécessaire, et autres dispositions prescrites au titre II du dahir du 2 mars 1938.

2° Liquides inflammables. (Titre III du dahir du 2 mars 1938)

La réglementation prévue à l'article 2 ci-dessus, relative aux hydrocarbures et combustibles liquides, est applicable dans le cas des navires ayant à débarquer ou à embarquer, ou ayant à bord des liquides inflammables visés par l'article 26 du dahir du 2 mars 1938, suivant la classe à laquelle appartient le navire intéressé ; cette classe étant déterminée conformément aux dispositions de l'article 4 de l'arrêté du directeur des travaux publics du 3 décembre 1947.

La surveillance des opérations de nettoyage et de ventilation des cales des navires en fin de déchargement et, éventuellement, des allèges utilisées, sera assurée avec un soin particulier lorsqu'il s'agira de liquides volatils.

3° Poudres, explosifs, munitions, artifices. (Titre IV du dahir du 2 mars 1938)

Accès du port.

Tout navire arrivant au port de Casablanca et ayant à bord des matières explosives dont l'énumération est donnée au titre IV du dahir du 2 mars 1938, doit s'arrêter à l'extérieur du port et y attendre les ordres du service du port lui attribuant un poste pour effectuer ses opérations, s'il y a lieu.

Ne sont pas soumis à cette prescription : les navires réguliers se rendant directement à un poste désigné par des ordres antérieurs du service du port ; les navires à passagers ayant des explosifs à bord dans les conditions réglementaires d'arrimage ; les navires ayant des soutes inondables

réglementaires, si les matières explosives sont arrimées uniquement dans ces soutes ; les navires de guerre, les navires n'ayant à bord que des matières explosives du 46 groupe (Article. 66 du dahir du 2 mars 1938), à l'exclusion de tout autre explosif.

Postes de chargement et de déchargement.

Les navires ayant des explosifs à charger ou à décharger font en principe ces opérations au mouillage, à l'extérieur du port. Toutefois, les navires pour lesquels les tonnages à débarquer ou à embarquer ne dépasseront pas 0 t. 5 en produits du 1er groupe, ou 2 tonnes en produits du 2e groupe, ou 5 tonnes en produits du 3e groupe, ou ceux n'ayant à débarquer ou à embarquer que des produits du 4° groupe, quel qu'en soit le tonnage, pourront faire leurs opérations au mouillage dans le bassin Delpit, ou même avec une autorisation spéciale du service du port à un poste à quai, en respectant, dans tous les cas, les distances de protection réglementaires. (Cette dérogation ne concerne pas la nitroglycérine non absorbée, ni les fulminates autres que le fulminate de mercure)

Opérations de chargement et de déchargement.

Le chargement ou le déchargement de produits des trois premiers groupes s'effectuera toujours au moyen d'allèges, même si le navire a été admis à occuper un poste à quai. Ces allèges ne devront stationner le long des navires ou le long des quais que pendant le temps strictement nécessaire aux manipulations et; pendant le reste du temps, rester mouillées dans le bassin Delpit, aussi à l'écart que possible, et être gardiennées par les soins du capitaine de port.

Elles seront chargées ou déchargées dans les conditions prévues ci-dessus pour les hydrocarbures liquides à charger ou à décharger en colis, étant, de plus, stipulé que l'entreposage des colis d'explosifs sur les quais est interdit, sauf en ce qui concerne ceux soumis à la vérification douanière, le temps de stationnement de ces derniers devant, d'ailleurs, être réduit au strict minimum.

Les explosifs doivent être transbordés directement d'allégé à wagon ou camion ou vice versa, chaque camion ou wagon ne séjournant sur quai que pendant le temps de ses opérations. Les produits du 4° groupe sont chargés ou déchargés également par allèges, ou à quai si les quantités à manipuler sont faibles. Ils doivent séjourner sur quai le moins longtemps possible et être emmenés sans délai vers les hangars destinés à les recevoir.

Navires ayant à bord des explosifs ne devant pas être débarqués ni manipulés.

Les navires ayant à bord des explosifs des trois premiers groupes et ne devant ni manipuler, ni débarquer ces colis pourront être autorisés, par le service du port, à effectuer leurs opérations à un poste à quai affecté au trafic général.

Le capitaine de port s'assurera, dans ce cas; que les colis en cause sont arrimés dans des conditions de sécurité satisfaisantes (soutes inondables, en tout cas soutes fermant à clé suffisamment isolées de la cargaison) ; il pourra, s'il le juge nécessaire, faire assurer le gardiennage des locaux contenant ces explosifs pendant la durée du séjour du navire dans le port.

4° Gaz comprimés, liquéfiés, solidifiés, dissous. (Titre V du dahir du 2 mars 1938)

Les navires transportant une quantité de gaz du groupe II, paragraphes 6° et 7° de l'article 60 du dahir du 2 mars 1938 (chlore, phosgène) supérieure à 1 tonne ne peuvent pénétrer à l'intérieur du port de Casablanca. Ils débarqueront, s'il y a lieu, ces produits au moyen d'allèges qui seront déchargées dans les mêmes conditions que pour les explosifs des groupes I et II.

Les navires transportant des gaz autres que ceux indiqués ci-dessus, pourront faire leurs opérations à un poste à quai.

Pour ceux transportant des gaz compris dans les groupes 1 (paragr. 6° à 10° inclus), II (paragr. 8° à 15° inclus), III (paragr. 2°), les opérations de chargement déchargement se feront avec les précautions habituelles de protection, de gardiennage et de sécurité à la diligence du service du port.

Le séjour sur quai des marchandises devra être limité au strict minimum, à la diligence de la société gérante de l'aconage ; les colis devront toujours être soigneusement protégés du soleil et de toute source de chaleur.

Les manutentions des gaz non visés ci-dessus seront soumises seulement à la formalité de la déclaration au service du port qui pourra prendre, s'il le juge utile, des mesures de sécurité et de gardiennage.

L'exposition au soleil des produits sera toujours soigneusement évitée.

5° Matières, vénéneuses et toxiques, corrosives et caustiques, nauséabondes. (Titre VI du dahir du 2 mars 1938)

Nomenclature.

La liste des matières vénéneuses et des produits toxiques du groupe I, énumérés à l'article 72 du dahir du 2 mars 1938, est complétée comme suit :

Plomb tétraéthyl (Ethyl-fluid), pur ou en mélanges, et produits analogues.

Les navires ayant à manipuler des marchandises prévues au présent paragraphe font leurs opérations aux postes à quai prévus pour le trafic général. Toutefois, ces opérations sont soumises à la formalité de la déclaration préalable au service du port. Ce dernier prend les précautions nécessaires en ce qui concerne l'isolement des chantiers, l'interdiction de circulation du public, le gardiennage des cales, etc., lorsqu'il s'agit de matières particulièrement vénéneuses.

En tout état de cause, les colis de matières vénéneuses et toxiques ne doivent séjourner sur quai que le temps strictement nécessaire, à la diligence de la société gérante de l'aconage ; il en est de même pour les colis de matières caustiques et corrosives qui doivent, de plus, être manipulés avec toutes les précautions requises.

Les matières nauséabondes devront être arrimées sur terre-pleins, le plus à l'écart possible des autres marchandises et des lieux habités.

Rabat, le 4 décembre 1947.
Girard.

Arrêté conjoint du ministre des travaux publics et des communications et du ministre de la défense nationale n° 480-65 du 11/12/1965 (11 décembre 1965) portant règlement pour prévenir les abordages en mer (Bulletin officiel n° 2774 du 29/12/1965 (29 décembre 1965))

Le Ministre des Travaux Publics et des Communications,
Le Ministre de la Défense Nationale,

Vu l'article 57 de l'annexe I du dahir du 28 jomada II 1337 (31 mars 1919) formant code du commerce maritime, tel qu'il a été modifié par le décret royal n° 441-65 du 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965),

Arrêtent :

Article Premier : Tous les navires et hydravions battant pavillon marocain devront se conformer au règlement pour prévenir les abordages en mer annexé au présent arrêté.

Article 2 : Le ministre des travaux publics et des communications et le ministre de la défense nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Rabat, le 11 décembre 1965. Le ministre des travaux publics et des communications, Ahmed Lasky.

Le ministre de la défense nationale, Général Mohamed Mezian.

*

**

Annexe à l'arrêté conjoint du ministre des travaux publics et des communications et du ministre de la défense nationale n° 480-65 du 11 décembre 1965 portant règlement pour prévenir les abordages en mer.

Partie A : Préliminaires et définitions.

Règle I.

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'aussi près 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 un bateau volant et tout autre appareil volant susceptible de manoeuvrer sur l'eau ;

(iii) L'expression *navire à propulsion mécanique* désigne tout navire mù 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 maxima 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 reproduire 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.

Règle 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 du compas), soit 112,5 degrés (10 quarts) de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22,0 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 semblable. Le deuxième feu blanc n'est pas obligatoire pour les navires de longueur inférieure à 45,75 mètres (ou 150 pieds), 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 4,57 mètres (ou 15 pieds) 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 (ou 20 pieds) et, si la largeur du navire dépasse 6,10 (ou 20 pieds) 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 (ou 40 pieds). 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 du 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 2 milles ;

(v) A babord, 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 du compas), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers à babord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles ;

(vi) Lesdits feux vert et rouge doivent être munis du côté du navire d'écrans s'avancant au moins de 0,91 mètre (ou 3 pieds) en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de babord 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 3 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 bâbord, ce feu doit être visible d'une distance d'au moins deux milles ;

(iii) Sui l'extrémité de l'aile gauche ou aile babord 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 babord ;

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 (ou 6 pieds) 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 (600 pieds), 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 (6 pieds). Chacun de ces feux doit être de même construction, de mêmes caractéristiques, et être placés 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 (ou 14 pieds) 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 (600 pieds), porter à l'endroit le plus visible une marque noire biconique (deux cônes opposés par la base) d'au moins 0,61 mètre (2 pieds) 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 (iii) ; 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 mètre (ou 6 pieds) au-dessus ou au-dessous de ce dernier.

Règle 4.

a) Un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre 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 (ou 6 pieds). 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 (ou 6 pieds) au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils sont le plus apparents deux ballons ou marques noires, de 0,61 mètre (ou 2 pieds) au moins de diamètre chacun.

b) Un hydravion améri qui n'est pas maître de sa manoeuvre 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 0,92 mètre (ou 3 pieds) ; 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 0,92 mètre (ou 3 pieds) au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux ballons ou marques noires de 0,61 mètre (ou 2 pieds) de diamètre minimum.

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 (ou 6 pieds). 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 (ou 6 pieds) au moins l'un de

l'autre, et placées dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 0,61 mètre (ou 2 pieds) 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 (ou 2 pieds), 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 manoeuvre 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 remorqué doit 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 babord, présentant les mêmes caractéristiques que les feux décrits à la règle 2 a) (iv) et (v) et 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 (600 pieds), une marque noire à forme biconique d'au moins 0,61 mètre de diamètre (2 pieds) 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 ses 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 babord, 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 (65 pieds) de long et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 12,19 mètres (40 pieds) 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 (65 pieds) doivent porter :

(i) Sur la partie avant du navire et à l'endroit le plus apparent, à 2,75 mètres (9 pieds) 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 visibles 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 (3 pieds) 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 (65 pieds) 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 (4 pieds) au moins l'un de l'autre. Chacun de ces feux doit être de même construction et de mêmes 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 12,19 mètres (40 pieds) peuvent porter le feu blanc à moins de 2,75 mètres (9 pieds) au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être porté au moins à 0,91 mètre (3 pieds) 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 12,19 mètres (40 pieds) 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 babord, 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 babord, 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 et un feu de poupe, conformément aux prescriptions de la 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 de 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 (65 pieds) 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 1 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 (20 pieds) au-dessus du plat-bord et doit être visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins 3 milles, et porter à 2,40 mètres (8 pieds) au-dessous dudit feu, un feu rouge de même construction et mêmes caractéristiques. Si le bateau-pilote a une longueur de moins de 19,8 mètres (65 pieds) il peut porter le feu blanc à une hauteur qui ne soit pas inférieure à 2,65 mètres (9 pieds) au-dessus du plat-bord et le feu rouge à une distance de 1,22 mètre (4 pieds) au-dessous du feu blanc ;

(ii) Porter les feux de côté et les fanaux prescrits à la règle 2 a) (iv) et (v) 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 10 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 ces 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 babord 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 10 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 (iii), 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 services 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 présents 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 (4 pieds) au moins et de 3,65 mètres (12 pieds) 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 12,19 mètres (40 pieds) peuvent porter le feu rouge à une hauteur d'au moins 2,74 mètres (9 pieds) au-dessus du plat-bord, le feu blanc étant placé à 0.91 mètre (3 pieds) au moins au-dessous 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 par 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 (500 pieds) doivent porter un feu blanc additionnel, visible sur tout l'horizon, à une distance horizontale de 1,83 mètre (6 pieds au moins et de 6,10 mètres (20 pieds) 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 ; 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 61 centimètres (2 pieds) de diamètre et réunis par la pointe, l'un au-dessus de l'autre. S'ils ont moins de 19,80 mètres (65 pieds) 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 (500 pieds), les bateaux en train de pocher doivent montrer en plus un cône noir. la pointe en haut dans l'alignement de l'appareil qui se trouve dehors.

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 amerri 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 45,70 mètres (150 pieds) 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 2 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 2 milles et placé de telle façon qu'il soit autant que possible visible sur tout l'horizon.

b) Un navire de 45,75 mètres (150 pieds) 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 (ou 20 pieds) 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 (15 pieds) au-dessous 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 (2 pieds) 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 prescrites 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 (2 pieds) de diamètre au moins chacune, placées l'une au-dessus de l'autre sur une même ligne verticale et distantes l'une de l'autre de 1,83 mètre (ou 6 pieds) au moins.

f) Un hydravion amerri et au mouillage, d'une longueur inférieure à 45,75 mètres (ou 150 pieds) 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 amerri et au mouillage, d'une longueur égale ou supérieure à 45,75 mètres (150 pieds) 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 (150 pieds) d'envergure, il doit porter un feu blanc de chaque côté pour indiquer l'envergure maxima, 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 (3 pieds) placés de manière à être visibles de tout l'horizon.

Règle 12.

Tout navire ou hydravion amerri 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) Toutes les fois que le Gouvernement intéressé considère qu'un navire de la marine de guerre ou tout autre navire militarisé, ou qu'un hydravion amerri 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 cône noir d'au moins 0,61 mètre (2 pieds) de diamètre à la base, la pointe en bas.

Partie C : Signaux sonores et conduite à tenir par visibilité réduite.

Préliminaire.

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

Règle 15.

a) Un navire à propulsion mécanique d'une longueur de 12,19 mètres (40 pieds) ou plus doit être pourvu d'un sifflet d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou par tout autre moyen pouvant la remplacer et placé de telle sorte que le son ne 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 puissant. Un navire à voile d'une longueur de 12,19 mètres (40 pieds) 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 de sifflet à bord des navires à propulsion mécanique ;

(ii) Au moyen du cornet de brume à bord des navires à voile ;

(iii) Au moyen de 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 bruine, 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 babord 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 106,75 mètres (ou 350 pieds) 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 manoeuvre ou est incapable de manoeuvrer 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 12,19 mètres (40 pieds), 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, bruine, neige, ou fort 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 manoeuvrer 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 : Règle de barre et de route.

Préliminaires.

1° Toute manoeuvre 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 ammerit ou décolle ou qui manoeuvre dans des conditions atmosphériques défavorables, peut se trouver dans l'impossibilité de modifier au dernier moment la manoeuvre 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 babord, 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 grande 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 babord 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 de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de 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 devant 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 améri 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 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 voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire à propulsion mécanique doit s'écarter de la route du navire à voiles, sauf exceptions prévues aux règles 24 et 26.

b) Cette règle ne donne pas à un navire à voiles 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 améri, doit, autant que possible, se tenir à l'écart de tout navire et éviter de gêner sa navigation. 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 manoeuvre du navire

qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire telle manoeuvre 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, manoeuvrer 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 (1/2 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 (65 pieds) 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 bateau 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 navires 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 appliquant 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 autre 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 manoeuvre 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 navire 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 oeuvre 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 à l'intérieur des terres.

Rien dans les présentes règles ne doit entraver l'application des 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 mayday ;
- (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.

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 radio télégraphique 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.

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.