

3. la mise en place de l'exploitation des lots de romarin spontané se fait conformément aux prescriptions du cahier des charges générales pour la vente des coupes de produits forestiers dans les forêts domaniales ou soumises au régime forestier, approuvé par le décret n° 2-10-342 du 7 joumada I 1432 (11 avril 2011) ;

4. le romarin doit être récolté pendant ou après la floraison, durant la période de mai à novembre ;

5. la coupe du romarin spontané doit se faire manuellement au sécateur ou à la faucille. L'utilisation de tout autre instrument est strictement interdite ;

6. les coupes doivent être effectuées de proche en proche et doivent porter sur l'ensemble des touffes, y compris les vieilles, afin de permettre leur régénération. Dans ce dernier cas, la coupe doit être effectuée à 10 cm du sol ;

7. le fauchage doit être effectué sur l'ensemble du canton à exploiter et ne doit nullement être concentré dans une zone au détriment d'une autre ;

8. les coupes doivent être réalisées à une hauteur de 50 à 75% de la touffe ;

9. les rameaux de romarin fraîchement récoltés doivent être immédiatement étalés sur une surface propre en couche mince de 10 à 15 cm d'épaisseur ;

10. le séchage peut être effectué au soleil, à l'ombre dans des hangars, dans des serres ou en utilisant des séchoirs solaire ou/et électrique ;

11. à la fin de séchage, le battage des rameaux est effectué sur une surface propre ;

12. l'exploitation et le transport du romarin spontané s'opèrent entre le lever et le coucher du soleil ;

13. l'extraction de l'huile essentielle est réalisée à partir des feuilles séchées ou des feuilles fraîches du romarin par distillation à la vapeur d'eau ou la distillation à la vapeur directe ;

14. l'huile essentielle obtenue après distillation est conditionnée dans des futs en aluminium ou dans des flacons en verre ou dans des bidons en inox ou en aluminium ;

15. l'huile essentielle est emmagasinée dans un endroit propre et à l'abri de la lumière ;

16. la date limite du stockage de l'huile essentielle ne doit pas dépasser 3 ans.

ART. 6. – Le contrôle du respect des clauses du cahier des charges est assuré, selon le plan de contrôle prévu par le cahier des charges précité, par la société « Ecocert Maroc sarl », ou tout autre organisme de certification et de contrôle, agréé conformément à la réglementation en vigueur.

L'organisme de certification et de contrôle concerné délivre aux producteurs et conditionneurs inscrits auprès dudit organisme l'attestation de certification de l'huile essentielle du romarin bénéficiant de l'indication géographique protégée « Huile essentielle du romarin de l'Oriental ».

ART. 7. – Outre les mentions obligatoires prévues par la législation applicable en matière d'étiquetage et de présentation des marchandises, l'étiquetage de l'huile essentielle du romarin bénéficiant de l'indication géographique protégée « Huile

essentielle du romarin de l'Oriental », doit comporter les indications suivantes :

- la mention « Indication géographique protégée Huile essentielle du romarin de l'Oriental » ; ou « IGP Huile essentielle du romarin de l'Oriental » ;
- le logo officiel de l'Indication géographique protégée tel que publié en annexe au décret susvisé n° 2-08-403 ;
- la référence de l'organisme de certification et de contrôle.

Ces mentions sont regroupées dans le même champ visuel sur la même étiquette.

Elles sont présentées dans des caractères apparents, lisibles, indélébiles et suffisamment grands pour qu'ils ressortent bien du cadre sur lequel ils sont imprimés et pour que l'on puisse les distinguer nettement de l'ensemble des autres indications et dessins.

ART. 8. – Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 20 moharrem 1437 (3 novembre 2015).

AZIZ AKHANNOUCH.

Le texte en langue arabe a été publié dans l'édition générale du «Bulletin officiel» n° 6481 du 6 chaoual 1437 (11 juillet 2016).

**Arrêté du ministre de l'équipement, du transport et de la logistique
n° 480-16 du 13 joumada I 1437 (22 février 2016)
approuvant le règlement d'exploitation du port Tanger
Med.**

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU TRANSPORT ET DE
LA LOGISTIQUE,

Vu la loi n° 15-02 relative aux ports et portant création de l'Agence nationale des ports et de la Société d'exploitation des ports promulguée par le dahir n° 1-05-146 du 20 chaoual 1426 (23 novembre 2005), notamment ses articles 7 et 32 ;

Vu le décret-loi n° 2-02-644 du 2 rejab 1423 (10 septembre 2002) portant création de la zone spéciale de développement Tanger-Méditerranée, ratifié par la loi n° 60-02 promulguée par le dahir n° 1-03-25 du 20 moharrem 1424 (24 mars 2003), tel qu'il a été modifié et complété ;

Vu la convention entre l'Etat et l'Agence spéciale Tanger méditerranée pour la réalisation et l'exploitation de la zone spéciale de développement Tanger-Méditerranée, conclue le 17 février 2003, telle qu'elle a été modifiée par l'avenant au contrat n° 1 conclu le 4 juillet 2008, notamment son article 46 ;

Vu le décret n° 2-10-003 du 3 safar 1431 (19 janvier 2010) autorisant l'Agence spéciale Tanger Méditerranée S.A à confier certaines de ses missions à sa filiale « Tanger Med Port Authority » ;

Après examen du règlement d'exploitation du port Tanger Med par le conseil d'administration de l'autorité portuaire Tanger Med ;

Sur proposition de l'autorité portuaire Tanger Med,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. – Est approuvé le règlement d'exploitation du port Tanger Med, tel qu'il est annexé au présent arrêté.

ART. 2. – Le présent arrêté est publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 13 jourmada I 1437 (22 février 2016).

AZIZ RABBAH.

*

* *

REGLEMENT D'EXPLOITATION DU PORT TANGER MED

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre premier

Définitions et objet

Article premier

Au sens du présent règlement, on entend par :

- agent de la sûreté portuaire (ASP) : la personne chargée de la gestion et de la coordination de la sûreté dans le port ;
- agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP) : la personne désignée en tant que responsable de l'établissement, de l'exécution, de la révision et de la protection du plan de sûreté de l'installation portuaire, ainsi que de la liaison avec les agents de sûreté du bâtiment et les agents de sûreté de la compagnie ;
- autorité maritime: les autorités gouvernementales chargées de la marine marchande et/ou des pêches maritimes ;
- autorité portuaire : Tanger Med Port Authority ;
- barges de soutage : unités utilisées pour l'approvisionnement en soute des bâtiments ;
- bâtiment: navire, bateau, embarcation, engin de servitude et tous autres engins flottants ;
- bateau: tout moyen de transport flottant d'une longueur inférieure à 50 mètres, employé normalement à la navigation maritime et soumis, de ce fait, aux règlements de cette navigation ;
- bâtiment abandonné : tout bâtiment en état de flottabilité ou de navigabilité, sur lequel il n'est maintenu à bord ni équipage ni service de garde ;
- bâtiment désarmé : tout bâtiment en arrêt d'exploitation et ne disposant à bord que d'un service de garde en mesure d'exécuter toute injonction qui pourrait lui être donnée par l'autorité portuaire ;
- bâtiments d'Etat et bâtiments de servitude analogues : les bâtiments relevant des services publics concourant à la sécurité et à l'exploitation normale du port, à savoir les bâtiments de la Marine Royale, de la Gendarmerie Royale, de la Direction des Ports et du Domaine Public Maritime, de la Direction de la Marine Marchande, de la Capitainerie, les bâtiments de pilotage, de remorquage et de lamanage, ceux des sapeurs-pompiers, des Services de police, de la douane, du contrôle sanitaire aux frontières et de la Délégation des pêches maritimes ;
- code ISPS: le code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires adopté par l'Organisation maritime internationale, dans sa version actualisée ;
- colis lourd : unité de charge ou colis dont le poids nécessite des moyens et mesures particuliers de manutention et de sécurité ;
- colis exceptionnel : unité de charge ou colis dont le poids et/ou le volume nécessite des moyens et mesures exceptionnels de manutention et de sécurité ;
- commission nautique du port : commission présidée par le commandant du port et composée des officiers du port, des pilotes du port et de toute autre personne dont la contribution est jugée utile ;
- convoi exceptionnel : convoi constitué par une unité (bâtiment de gros tonnage, engin de grande dimension, bâtiment en difficulté) et les bâtiments et engins qui les assistent, considérés comme des éléments du convoi exceptionnel, dont les difficultés de manœuvre sont telles que les règles ordinaires de navigation ou de priorité ne leur sont pas applicables ;
- demande d'attribution de poste (DAP) : document par lequel l'armateur ou son représentant formule la demande auprès de la capitainerie pour le traitement de son bâtiment ;
- embarcation : toutes les petites unités de pêche, de commerce ou de plaisance, d'une longueur inférieure ou égale à 15 mètres ;
- enceinte portuaire : la zone terrestre clôturée du port, attenante aux bassins et aménagée pour les opérations de chargement, de déchargement et d'entreposage des marchandises ainsi que pour l'embarquement et le débarquement des passagers ;
- engins de servitude : tout engin flottant au service du port, tels que remorqueur, pilotine, engin de dragage, barge de soutage, barge de collecte des déchets ;
- escale commerciale : toute escale d'un bâtiment au port pour y effectuer des opérations d'embarquement, de débarquement de passagers ou de chargement ou de déchargement de marchandises, ou de transbordement des marchandises ou au port ;
- ETA : date estimée d'arrivée ;
- ETD : date estimée de départ ;
- expert : personne choisie pour ses connaissances techniques et chargée de faire des examens, des constatations, des évaluations à propos d'un fait, d'un sujet précis ;
- exploitants : les entités publiques ou privées qui exercent leurs activités au port, soit sous le régime de la concession, soit sous le régime de l'autorisation ;

- feu vert : autorisation de déchargement des marchandises explosives, des munitions, des armes et/ou du matériel militaire accordée par les autorités compétentes au réceptionnaire ;
- installation portuaire : emplacement où a lieu l'interface bâtiment/port ; elle comprend l'ensemble des ouvrages terrestres, maritimes construits et aménagés pour l'accueil des navires, ainsi que l'ensemble des constructions, installations et aménagements affectés au service des navires, des marchandises ou des passagers ;
- IMDG : code maritime international des marchandises dangereuses ;
- Lamanage : activité qui consiste à amarrer et à larguer les amarres des bâtiments ;
- marchandises : tout objet de nature quelconque portés sur les manifestes et/ou connaissements des compagnies de navigation ainsi que ceux transportés à bord d'un bâtiment autres que les provisions de bord, les pièces de rechange, les agrès ou appareils, les effets et marchandises appartenant aux membres de l'équipage et les bagages accompagnés de passagers ;
- marchandises dangereuses : les marchandises dangereuses qui relèvent du champ d'application de l'IMDG et de la législation et de la réglementation en vigueur applicables aux marchandises dangereuses ;
- marchandises spéciales : les marchandises destinées à l'administration de la défense nationale (A.D.N) et toutes marchandises à usage civil, tels que explosifs, munitions et armes ;
- MARPOL : convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires ;
- mode dégradé : mode des échanges d'informations en cas d'indisponibilité de la plate-forme d'échange des données informatisées du port ;
- navire : tout moyen de transport flottant d'une longueur supérieure ou égale à 50 mètres, employé normalement à la navigation maritime et soumis, de ce fait, aux règlements de cette navigation ;
- navire régulier : bâtiment appartenant à une ligne desservant à des dates fixes et connues d'avance un parcours à escales régulières ;
- obligations de service public : obligations de l'exploitant d'assurer les prestations de service public dont il est chargé ainsi que de leur continuité, dans le respect du principe de l'égalité de traitement des clients du port ;
- passager : personne embarquée ou débarquée d'un navire croisière ou d'un navire à passagers, autre que le capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées à bord de ces bâtiments ;
- pilotage : assistance donnée aux capitaines, pour la conduite de leurs bâtiments, à l'entrée, à la sortie et lors de chaque mouvement à l'intérieur du port ou sur rade. Cette assistance est donnée par des marins commissionnés par l'autorité maritime compétente et connaissant parfaitement les caractéristiques du port et de ses bassins ;
- Plan ORSEC : plan d'organisation des secours de la province ;
- point d'accès reconnu : un point d'accès reconnu est un accès normal et réglementé au port ou à l'une de ses zones contrôlée. Le port peut disposer de plusieurs points d'accès reconnus ;
- POI : Plan d'Opérations Interne ;
- police portuaire : C'est l'ensemble des règles et dispositions régissant les conditions de fonctionnement d'un port, telles que définies par la législation et règlements en vigueur ;
- PUP: Plan d'Urgence Portuaire ;
- remorquage : halage ou poussage des bâtiments à l'aide d'unités maritimes conçues à cet effet ;
- transbordement : c'est l'action de décharger et charger une marchandise d'un bâtiment à un autre, éventuellement avec mise à quai intermédiaire au stockage, sans que cette marchandise ne quitte le port et sous réserve qu'elle ait été déclarée comme telle avant son débarquement ;
- VTS (Vessel Traffic Service) : le service d'organisation du trafic maritime mis en place par l'autorité portuaire dans le but d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic et de protéger l'environnement portuaire. Il peut aller de l'émission de simples messages d'information à une organisation du trafic à l'intérieur d'un port ou d'une voie de navigation ;
- zone d'accès restreint (ZAR) : une zone qui recouvre tout ou partie de l'installation portuaire ou du port dont la sensibilité nécessite la prise de mesures particulières de sûreté ;
- zone de compétence du VTS : une zone qui couvre la rade, les zones de mouillage, bassins et chenaux d'accès du Port Tanger Med ;
- zone contigüe intéressant la sûreté portuaire (ZCISP) : une zone s'étendant au-delà des limites de la zone portuaire du port et délimitée conformément à la législation et à la réglementation en vigueur, où les incidents qui risquent de se produire peuvent avoir des répercussions sur la sûreté du port et des opérations portuaires et doivent être pris en compte dans les évaluations de sûreté ;
- zones portuaires sensibles (ZPS) : zones qui comprennent le port de commerce dans ses emprises terrestres et maritimes et qui comprennent :
 - * les installations portuaires soumises au code ISPS ;
 - * les installations concédées non soumises au code ISPS et pour lesquelles l'autorité portuaire peut exiger des exploitants de ces installations la mise en place de certaines mesures de sûreté ;
 - * les parties gérées directement par l'autorité portuaire ;
 - * le chenal d'accès ;
 - * les bassins du port ;

- * les espaces maritimes situés entre les limites extérieures de la rade et les ouvrages de protection.

Article 2

Le présent règlement d'exploitation du port Tanger Med fixe notamment :

- les règles de priorité d'accès des bâtiments au port ;
- la catégorie des bâtiments soumis à l'obligation de pilotage ;
- le remorquage des bâtiments ;
- les dispositions relatives aux bâtiments désarmés, abandonnés, saisis ou épaves ;
- les règles d'utilisation des différentes infrastructures du port ;
- les conditions d'exploitation des installations spécifiques ;
- les règles d'embarquement et de débarquement des passagers ;
- les règles de chargement, de déchargement et d'entreposage des marchandises ;
- les conditions de chargement, de déchargement, d'entreposage et de transit des marchandises dangereuses et spéciales ;
- les normes de manutention des marchandises ;
- les conditions d'entretien et de réparation des bâtiments à quai notamment celles relatives aux opérations de ramonage, de dégazage et d'essai de machines ou d'hélices ;
- les conditions d'accès, de circulation, d'arrêt et de stationnement des véhicules et des engins de chargement, de déchargement et de manutention des marchandises ;
- les conditions d'accès et de circulation des personnes physiques ;
- les conditions de réception, de collecte, de transport et de stockage des déchets à l'intérieur du port, ainsi que les conditions de leur évacuation hors du port ;
- les mesures nécessaires à l'application des dispositions législatives et réglementaires relatives à la sûreté, à la sécurité, à la santé et à la protection de l'environnement au sein du port ;
- et en général, toute autre disposition relative à l'exploitation du port.

Chapitre II

Champs d'application

Article 3

Le présent règlement s'applique dans les zones suivantes définies ci-après zone portuaire :

- l'enceinte portuaire Tanger Med ;
- la rade ou zone maritime du port qui est constituée de :
- la zone de pilotage obligatoire ;
- la zone de mouillage, dans laquelle le stationnement des bâtiments est soumis au contrôle de l'autorité portuaire ;

- les chenaux d'accès ;
- les infrastructures portuaires, qui sont l'ensemble des ouvrages terrestres, maritimes construits et aménagés pour l'accueil des bâtiments.
- Elles comprennent notamment :
 - * les ouvrages de protection tels que les digues et les jetées ;
 - * les ouvrages d'accostage tels que les quais et les appontements ;
 - * les bassins ;
 - * les terre-pleins ;
- les superstructures portuaires qui sont l'ensemble des constructions, installations et aménagements affectés au service des bâtiments, des marchandises ou des passagers.

Article 4

Les dispositions du présent règlement s'appliquent à tous les intervenants et usagers du port, notamment :

- les capitaines, consignataires des bâtiments, les armateurs et exploitants des bâtiments ;
- les manutentionnaires de la marchandise ;
- les réceptionnaires et/ou chargeurs des marchandises, transitaires et/ou leurs mandataires ;
- les gestionnaires et exploitants des terminaux du port et des aires de stockage ;
- les bénéficiaires des autorisations d'occupation temporaire du domaine public portuaire ;
- les importateurs et les exportateurs de marchandises ;
- les transporteurs ;
- tout intervenant autorisé par l'autorité portuaire à exercer une activité à l'intérieur du port ;
- tout intervenant autorisé par l'autorité maritime compétente à exercer une activité à bord des bâtiments au port ;
- les administrations et les établissements publics intervenants au port ;
- toute personne physique autorisée par l'autorité portuaire à avoir accès au port.

Chapitre III

Informations générales sur le port

Article 5

Le Port Tanger Med est situé, au Nord du Royaume du Maroc, sur la rive Sud du Détroit de Gibraltar et se compose du :

1. Port-Tanger Med 1 abrité par deux digues de protection et dispose d'un bassin avec un cercle d'évitage sous format d'un cercle de rayon de 600 m ;
2. Port Tanger Med 2 abrité par deux digues de protection et dispose d'un bassin avec un cercle d'évitage sous format d'une ellipse de rayon le plus petit de 600 m ;

3. Port Tanger Med Passagers abrité par deux digues de protection, longitudinale et transversale et dispose d'un bassin avec un cercle d'évitage sous format d'un ellipse de rayon le plus petit de 300 m.

Le port Tanger Med est exposé au vent et houle de secteur dominant Est /Ouest.

La position géographique du Port est située par 35° 54' N de latitude Nord et 005°29' W de longitude Ouest.

Le marnage moyen du port est de 0,70 m.

Article 6

La rade du port Tanger Med dite Première zone (Zone 1) est délimitée par les points dont les coordonnées sont présentées dans le tableau ci-dessous :

L	G
1. 35°54,88 N	005°27,40W
2. 35°56,35 N	005°27,40W
3. 35°54,55 N	005°33,90W
4. 35°52,87 N	005°36,70W
5. 35°52,06 N	005°36,30W
6. 35°51,10 N	005°36,20W
7. 35°52,18 N	005°34,00W
8. 35°51,20 N	005°32,40W

Article 7

Les zones de mouillage du Port Tanger Med sont définies comme suit :

• Deuxième zone (Zone 2) : zone de mouillage délimitée par les points dont les coordonnées sont présentées dans le tableau ci-dessous :

L	G
1. 35°52,87 N	005°36,70W
2. 35°52,06 N	005°36,30W
3. 35°51,10 N	005°36,20W
4. 35°52,18 N	005°34,00W
5. 35°53,10 N	005°33,20W
6. 35°53,78 N	005°34,00W

• Troisième Zone (Zone 3) : zone de mouillage délimitée par les points dont les coordonnées sont présentées dans le tableau ci-dessous :

L	G
1. 35°51,71 N	005°20,10 W
2. 35°51,71 N	005°19,11 W
3. 35°50,47 N	005°17,46 W
4. 35°46,42 N	005°17,46 W
5. 35°46,42 N	005°20,10 W

• Quatrième zone (Zone 4) : zone de mouillage délimitée par les points dont les coordonnées sont présentées dans le tableau ci-dessous :

	L	G
Centre de la zone	35°51,05N	005°40,34W
Rayon 0.4 mille nautique		

Article 8

Les chenaux d'accès au port Tanger Med sont délimités par les points dont les coordonnées sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Point	L	G
Chenal d'accès		
Port Tanger Med 1 NE	35°54,25	N 5°29,48 W
	SE 35°54,32	N 5°29,20 W
	NW 35°53,92	N 5°29,72 W
	SW 35°53,84	N 5°29,54 W
Chenal d'accès Port Tanger Med Passager		
	NE 35°53,28	N 5°31,29 W
	SE 35°53,25	N 5°30,88 W
	NW 35°52,93	N 5°31,32 W
	SW 35°52,92	N 5°31,17 W

Chenal d'accès

Port Tanger Med 2 NE	35°53,11N	5°31,86W
	SE 35°53,04	N 5°31,68 W
	NW 35°52,71N	5°32,07 W
	SW 35°52,64	N 5°31,88 W

TITRE II

L'AUTORITÉ PORTUAIRE

Chapitre premier

Compétences et missions de l'autorité portuaire

Article 9

A l'intérieur de la zone portuaire Tanger Med, la capitainerie, assure :

- la police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'exploitation des terre-pleins ;
- la police de la conservation du port ;
- la police de la sécurité et des marchandises dangereuses.
- A l'intérieur des limites de la zone portuaire de sûreté, la capitainerie assure la police de la sûreté.

A l'intérieur de la rade et bassins du port, la capitainerie assure la police du plan d'eau qui comporte notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des bâtiments.

Chapitre II*Les Officiers du port***Article 10**

Pour l'application du présent règlement, les officiers de port sont des agents de l'autorité portuaire en charge de la police portuaire.

Ils sont recrutés parmi les officiers de la Marine Marchande et assermentés conformément à la législation en vigueur.

Article 11

Les officiers de port sont regroupés au sein de la Capitainerie dirigée par un officier de port désigné par l'autorité portuaire et qui prend le titre de Commandant du port.

Le commandant du port est secondé par des commandants adjoints.

Article 12

Les officiers de port assurent l'exécution de tous les règlements généraux et particuliers concernant la police et l'exploitation du port, ainsi que des prescriptions auxquelles sont soumises l'exploitation de l'outillage portuaire public et privé, les activités concédées et les occupations temporaires du domaine public portuaire.

Article 13

Les officiers de port règlent l'ordre d'entrée et de sortie des bâtiments dans le port et dans les zones de mouillage. Ils fixent la place que ces bâtiments doivent occuper les font ranger et amarrer, ordonnent et dirigent tous les mouvements. Ils donnent des ordres aux capitaines, pilotes et lamaneurs en tout ce qui concerne le mouvement des bâtiments, la sécurité, la sûreté et l'ordre.

Ils ont le droit, dans les cas d'urgence ou pour des raisons imminentes de sécurité, de se rendre à bord et de prendre ou de faire prendre toutes mesures nécessaires à la manœuvre des bâtiments aux frais de ces derniers.

Article 14

Les officiers de port dirigent les secours qu'il faut porter aux bâtiments en danger ainsi que les interventions de lutte contre les sinistres dans la zone portuaire, notamment en cas d'incendie, et prennent toutes les mesures nécessaires pour faire face à la situation.

Article 15

Les officiers de port peuvent être assistés dans le cadre de leurs fonctions par des surveillants de port qui restent sous leur autorité directe.

TITRE III**L'EXPLOITATION PORTUAIRE****Chapitre premier***Préparation de l'escale***Article 16**

L'escale est préparée, avant l'arrivée du bâtiment conjointement par :

- l'exploitant ;
- la capitainerie ;

- l'armateur ou le consignataire ;
- tout autre intervenant jugé utile par l'exploitant.

La préparation des escales a pour objectif l'organisation de l'accueil des bâtiments en tenant compte des aspects suivants :

- le programme d'accostage ;
- la durée de l'escale ;
- les marchandises dangereuses, spéciales, colis lourds et/ou exceptionnels.

Les éléments précités servent à l'établissement de la demande d'attribution de poste au bâtiment.

Article 17

En fonction des (ETA) et des (ETD) des bâtiments, l'exploitant, le concessionnaire élabore le planning prévisionnel de l'accostage qui doit être validé par la capitainerie.

Article 18

La consignation du port à cause des conditions météorologiques défavorables est laissée à l'appréciation du Commandant du Port ou de la commission nautique du port.

Article 19

La commission nautique du Port comprend des membres permanents :

- le Commandant du Port ;
- le commandant du Port Adjoint chargé des opérations ;
- le Pilote Major du Port ;

La commission nautique du Port a pour mission d'examiner :

- les projets de réalisation ou de transformation d'équipements intéressant la navigation maritime portuaire ;
- toute affaire nécessitant la consultation des affaires maritimes ;
- les questions relatives à l'exploitation ou à la police des ports maritimes.

Chapitre II*Programmation des escales***Article 20**

L'armateur, ou le consignataire du bâtiment, doit adresser à la capitainerie du port, via le système d'information de gestion des escales, leur demande d'attribution de poste à quai comportant

- les prévisions sur la durée de l'escale ;
- les caractéristiques du bâtiment et la nature de son chargement.

Cette demande doit être saisie au moins quarante-huit heures à l'avance (statut « notification » de l'escale), sauf pour les bâtiments à passagers effectuant plusieurs escales ou rotations à l'intérieur de cette période, selon des horaires fixés et publiés à l'avance.

En cas d'impossibilité dûment justifiée de respecter ce délai elle doit être adressée dès que possible.

Elle est confirmée (statut « réservation de l'escale ») à la capitainerie vingt-quatre heures avant l'arrivée du bâtiment.

En cas de modification d'un des éléments de la demande, la capitainerie en est avertie sans délai.

Si, en statut « réservation » de l'escale, les éléments de la demande sont modifiés, voire l'escale annulée, le bâtiment s'expose aux charges et pénalités conformément aux dispositions du cahier tarifaire notamment :

- perte de son tour de liste dans le programme des mouvements arrêtés par la capitainerie ;
- paiement de tout ou partie des services commandés ;
- paiement de tout ou partie des droits de port relatifs à l'escale.

Article 21

Pour les bâtiments à passagers, Les consignataires doivent communiquer à la capitainerie leurs programmes de rotation des bâtiments à passagers un mois à l'avance.

La programmation mensuelle doit être établie par les compagnies de navigation et approuvée ou désapprouvée par la capitainerie du Port, au moins 10 jours à l'avance.

Les dates et les durées des escales des bâtiments à passagers doivent être respectées et toute modification ou annulation doit être signalée à la capitainerie.

Article 22

Les bâtiments devant charger ou décharger des colis lourds et/ou exceptionnels au port doivent fournir obligatoirement à la capitainerie l'attestation de stabilité requise, validée par l'autorité maritime compétente aux fins de leur manutention, et ce, avant leur manipulation.

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

Article 23

Les voitures conduites par des handicapés ou ayant des passagers handicapés à leur bord, doivent être identifiées par une marque distinctive à l'entrée de l'aire de triage et d'être montés vers un couloir de triage distinct avant d'embarquer sur le bâtiment.

L'équipage du bâtiment doit diriger les passagers handicapés vers une place de stationnement spéciale à bord du bâtiment et leur venir en aide.

Chapitre III

Conférence hebdomadaire de placement

Article 24

La réunion de la conférence hebdomadaire de placement est tenue dans les locaux de la capitainerie en la présence de tous les consignataires, responsable des terminaux, armateurs et exploitants des services portuaires, et toute personne jugée utile.

La capitainerie peut si elle le juge nécessaire tenir une réunion extraordinaire de placement ou modifier la périodicité de la conférence.

Article 25

Les concessionnaires et/ou exploitants de terminaux doivent adresser à la capitainerie, au moins sept jours avant le 1^{er} de chaque mois, leurs prévisions mensuelles de réception des bâtiments.

Ces prévisions sont ajustées et actualisées au cours de la conférence hebdomadaire de placement actualisées par des plannings quotidiens proposés par les concessionnaires et/ou exploitants et validés par la capitainerie.

Article 26

Au cours de la réunion de la conférence hebdomadaire de placement, des problèmes d'exploitation ou de placement peuvent être traités ou des avis de communication peuvent être diffusés.

Les compromis arrêtés sont consignés sur le procès-verbal de la Conférence qui, après sa mise à jour, est diffusé aux personnes concernées.

Chapitre IV

Admission des bâtiments dans le port

Article 27

Les bâtiments doivent adresser à la capitainerie du port, par leur consignataire via le système d'information de gestion des escales, leurs prévisions d'arrivée sur rade, et ce quarante-huit heures au moins avant l'arrivée d'un bâtiment transportant des matières dangereuses, ou 24 heures à l'avance ou avant départ du dernier port, si ce dernier se situe à moins de 48 heures ou de 24 heures précitées, en indiquant :

- le nom et l'identification (numéro omi) du bâtiment ;
- pavillon et le signal distinctif ;
- type de bâtiment ;
- le tonnage et la nature de la cargaison ;
- sa longueur hors tout et sa largeur ;
- son tirant d'eau d'été ;
- son tirant d'eau maximum du bâtiment à son arrivée au port, avant et arrière ;
- le tirant d'eau maximum estimé du départ, avant et arrière ;
- le numéro de voyage ;
- provenance et destination ;
- la date et l'heure probables de l'arrivée ;
- le nombre total de personnes à bord ;
- la quantité du combustible à bord à l'arrivée ;
- la présence des matières dangereuses à bord ;
- la date et l'heure probables de l'appareillage ;
- le terminal de chargement et / ou de déchargement ;
- les avaries éventuelles du bâtiment, de ses appareils ou de la cargaison.

Dans le cas où des marchandises dangereuses sont à bord du bâtiment, le capitaine, armateur ou consignataire doit procéder préalablement à leur déclaration en transmettant à

la capitainerie la déclaration et le manifeste de marchandises dangereuses conformément aux dispositions spécifiées dans le présent règlement.

Article 28

Le consignataire du bâtiment doit communiquer par le système d'information de gestion des escales à la capitainerie du port, selon les modèles en usage dans le port, sans que cette liste ne soit exhaustive :

- la DAP ;
- la déclaration des marchandises dangereuses chargées à bord du bâtiment ;
- le manifeste des matières dangereuses ;
- la déclaration des marchandises spéciales nécessitant le feu vert des autorités compétentes si besoin est ;
- la lettre d'information relative aux marchandises spéciales ;
- la déclaration des colis lourds et/ou exceptionnels à débarquer ou à embarquer ;
- la déclaration MARPOL ;
- la Déclaration ISPS ;
- la liste d'équipage ;
- le plan de chargement du bâtiment ;
- tout autre document jugé utile.

Ces documents doivent être dûment signés et cachetés par le consignataire du bâtiment, et ce avant l'arrivée du bâtiment.

Pour les bâtiments à passagers opérant sur courte distance, Le consignataire du bâtiment doit communiquer exceptionnellement par période mensuelle les documents nécessaires à la capitainerie du port ou à chaque demande.

Un message rectificatif doit être envoyé en cas de modification de l'une de ces informations.

Article 29

Tout capitaine d'un bâtiment de commerce entrant dans le port doit à son arrivée sur rade faire parvenir à la capitainerie une déclaration conformément au modèle de déclaration en usage dans le port, indiquant notamment :

- son nom, le nom de son bâtiment, celui du capitaine, celui du propriétaire, de l'armateur, du consignataire du bâtiment ;
- le tonnage du bâtiment, ses tirants d'eau, son genre de navigation ;
- la nature de son chargement ;
- le nombre de ses passagers et le nombre d'hommes de son équipage ;
- sa provenance et sa destination ;
- l'état de ses équipements critiques de sécurité et de navigation.

Cette déclaration est remise au pilote du port en cas de prise d'un pilote pour l'entrée ou envoyée via le système d'information de gestion des escales ou autres moyens.

Les bâtiments à passagers opérant sur courte distance devront remettre la déclaration d'entrée à raison mensuelle.

En outre, lorsque la réglementation en vigueur subordonne l'accès au port à la possession de documents ou certificats établis selon les règlements internationaux, en matière de navigation maritime, le capitaine du bâtiment devra présenter ces documents ou certificats sur réquisition de la capitainerie du port.

La capitainerie attribuera à cette déclaration un numéro d'escale avant de l'enregistrer.

Article 30

Pour la réalisation des escales, les intervenants sont tenus de communiquer les informations nécessaires dans les délais précisés par le présent règlement.

Tout manquement du délai, erreur ou insuffisance d'information engage la responsabilité de l'intervenant.

Chapitre V

Règles de priorité d'accès des bâtiments au port

Article 31

L'usage des quais sur lesquels les exploitants sont établis restent sous l'autorité exclusive de la capitainerie.

Les officiers de port fixent la place que chaque bâtiment doit occuper en fonction notamment de sa longueur, de son tirant d'eau, de ses spécifications techniques, de la nature de son chargement, des nécessités de l'exploitation et des usages et règlements particuliers.

Les concessionnaires et/ou exploitants de terminaux ne confèrent aucun droit à leurs permissionnaires d'intervenir dans le placement des bâtiments aux quais outillés par eux ou dans le déplacement de ces bâtiments.

Article 32

Par ordre de priorité, les postes à quai du Port sont affectés aux opérations commerciales, éventuellement à la réparation navale, puis enfin au stationnement.

Article 33

Les bâtiments du même ordre de priorité, accostent dès leurs arrivées selon la règle du «1^{er} arrivé prêt à travailler, 1^{er} servi», et ce, par temps permettant à l'exception des bâtiments cités ci-après, et dans l'ordre suivant :

- les bâtiments d'Etat ;
- les bâtiments transportant des marchandises spéciales destinées entièrement à l'administration de la défense nationale et soumis au feu vert d'accostage délivré par les autorités compétentes ;
- les paquebots ;
- les bâtiments à passagers opérant sur une longue distance ;
- les bâtiments à passagers opérant sur courte distance ;
- les bâtiments dont les mouvements sont conditionnés par la marée ou courant ;
- les bâtiments transportant des animaux vivants à l'accostage ;

- les bâtiments de commerce ;
- les bâtiments en relâche, en attente, ou en réparation.

Ces règles peuvent être modifiées, sans préavis, par la capitainerie notamment pour les considérations suivantes :

- les bâtiments sollicitant une assistance particulière comme une évacuation sanitaire urgente, etc ;
- dans le cas où les conditions météorologiques ou nautiques seraient défavorables ;
- dans le cas d'un déclenchement de plan d'urgence du port ou d'un sinistre à terre ou sur un bâtiment, pouvant avoir des conséquences sur les opérations commerciales.

Article 34

La priorité d'accostage dans le port Tanger Med passagers, lors de l'opération d'accueil des marocains résidents à l'étranger sera comme suit :

- phase arrivée : les bâtiments à passagers entrant au port ont la priorité d'accostage sur les bâtiments à passagers sortant du port ;
- phase retour : les bâtiments à passagers sortant du port ont la priorité d'appareillage sur les bâtiments à passagers entrant au port ;

Les bâtiments à quai doivent entreprendre leurs opérations de chargement ou de déchargement dès que possible en fonction des horaires de travail du Port et les poursuivre avec célérité jusqu'à leur achèvement.

Article 35

La Capitainerie du port peut mettre en demeure un bâtiment de continuer ses opérations de chargement ou déchargement aux cadences normalement permises par les outillages portuaires utilisés.

Sans préjudice des dispositions qui précèdent, quand un bâtiment est attendu avant la fin des opérations commerciales du bâtiment à quai, ce dernier devra faire usage au maximum des moyens de manutention utilisables, compte tenu des horaires de travail en vigueur au Port, et coutumes et des règles de sécurité.

Un bâtiment peut, pour laisser la place à un bâtiment suivant, être mis en demeure par la capitainerie de quitter son poste dès la fin de ses opérations et de sortir du port, dans le respect des règles de sécurité.

Article 36

La durée d'escale à poste des car-ferries durant leur exploitation normale est comprise entre une (1) heure et deux (2) heures maximum sauf cas de force majeure, escale de nuit, changement de rotations, avarie, accord de la capitainerie, etc.

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

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

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

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

Chapitre VI

Autorisation d'entrée et de navigation des bâtiments dans les ports, rades et chenaux d'accès

Article 37

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

Les officiers de port règlent l'entrée, le séjour et la sortie des bâtiments. Ils ordonnent et dirigent tous les mouvements.

Les capitaines, patrons et pilotes de tous les bâtiments doivent obéir à toutes leurs injonctions et prendre eux-mêmes, dans les manœuvres qu'ils effectuent, les mesures nécessaires pour prévenir les accidents.

L'autorisation d'entrée est accordée suivant le programme arrêté par la capitainerie du port. Elle est normalement transmise au bâtiment par radio VHF.

Article 38

Il est interdit à tout bâtiment de stationner hors des emplacements prévus à cet effet et programmés par la capitainerie, ou de porter atteinte à la libre navigation dans les ports, rades et chenaux d'accès.

Article 39

Tout bâtiment qui se présente sur la rade du port Tanger Med est tenu d'arborer, le pavillon du Royaume du Maroc, le pavillon de sa nation, arbore outre les pavillons de signalisation réglementaire, et de se faire reconnaître immédiatement par les services du port, même s'il reste sur la rade.

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

Chapitre VII

Amarrage

Article 40

Les officiers de port font ranger et amarrer les bâtiments dans le port. Ceux-ci sont amarrés sous la responsabilité de leur capitaine ou patron, conformément aux usages maritimes et en respectant les prescriptions particulières qui peuvent leur être signifiées par les officiers de port.

Article 41

Ne peuvent être utilisés pour l'amarrage que les organes d'amarrage spécialement établis à cet effet.

Article 42

Il est interdit à tout capitaine ou patron d'un bâtiment, de s'amarrer sur un équipement de signalisation maritime et d'aide à la manœuvre ou à la navigation.

Les moyens d'amarrage doivent être en bon état et adaptés aux caractéristiques du bâtiment.

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

En cas de nécessité, tout capitaine, patron ou gardien doit renforcer les amarres et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites sur ordre des officiers de port. Il ne peut s'opposer à l'amarrage à couple d'un autre bâtiment, ordonné par les officiers de port lorsque les nécessités de l'exploitation l'exigent.

Article 43

Il est interdit à toute personne étrangère à l'équipage ou aux services de lamanage du port ou du terminal, de manœuvrer les amarres d'un bâtiment.

A la demande de la capitainerie, le capitaine d'un bâtiment ne peut se refuser, à recevoir une aussière ni à modifier l'amarrage de son bâtiment.

Chapitre VIII

Déplacements sur ordre

Article 44

Lorsque les nécessités de l'exploitation l'exigent, les capitaines et les patrons des bâtiments sont tenus de déplacer leurs bâtiments, à la demande des officiers de port.

Chapitre IX

Personnel à maintenir à bord

Article 45

Tout bâtiment amarré au port devra être armé et avoir à son bord le personnel nécessaire pour effectuer toutes les manœuvres qui peuvent s'imposer et faciliter celles des autres bâtiments.

S'il devient indispensable pour l'exploitation, l'exécution des travaux du port ou autres de déplacer et/ou de maintenir à quai un bâtiment sans équipage ou avec un équipage réduit ne pouvant assurer seul la manœuvre, les officiers de port commandent les services maritimes et le personnel nécessaires au frais et risques du propriétaire ou de l'armateur dudit bâtiment.

Les bâtiments désarmés doivent avoir en permanence un service de garde suffisant.

Chapitre X

Conservation du domaine public portuaire

Article 46

Il est interdit de porter atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations.

Il est notamment interdit :

1°) de porter atteinte au plan d'eau et aux profondeurs du port :

- en rejetant des eaux contenant des hydrocarbures, des matières dangereuses, sédiments, ou autres matières organiques ou non, pouvant porter atteinte à l'environnement ;

- en jetant ou en laissant tomber des terres, des décombres, des déchets ou des matières quelconques dans les eaux du port et de ses dépendances ;

- en chargeant, déchargeant ou transbordant des matières pulvérulentes ou friables, sans avoir placé entre le bateau et le quai, ou en cas de transbordement, entre deux bâtiments, un réceptacle bien conditionné et solidement attaché, sauf dispense accordée par l'autorité portuaire.

En tout état de cause, tout déversement, rejet, chute et généralement tout apport de matériau ou salissure quelle qu'en soit l'origine doivent être immédiatement déclarés à la capitainerie.

Les responsables des rejets ou déversements, et notamment le capitaine ou le patron du bâtiment ou le manutentionnaire, est tenu à la remise en état du domaine public, notamment par le nettoyage du plan d'eau et des ouvrages souillés par ces rejets et déversements, et le cas échéant, le rétablissement de la profondeur des bassins ;

2°) de porter atteinte au bon état du domaine portuaire : en faisant circuler ou stationner des véhicules sur les couronnements des quais et sur les caniveaux de grues et des portiques et plus généralement sur tous les ouvrages non prévus pour cet usage, en lançant à terre toute marchandise depuis le bord d'un bâtiment, en embarquant ou débarquant des marchandises susceptibles de dégrader les ouvrages portuaires, en particulier le couronnement des quais ou le revêtement des terre-pleins, les rails, les ouvrages souterrains, sans avoir, au préalable, protégé ces ouvrages.

Les concessions ainsi que les autorisations d'exercices d'activités à l'intérieur de la zone portuaire ne confèrent à leurs permissionnaires et bénéficiaires aucun droit d'intervenir dans la police de la conservation ou dans celle de la circulation et de l'usage des quais autre que celles expressément spécifiées dans les autorisations ou contrats de concession.

Chapitre XI

Réparations et essais des machines

Article 47

Il est interdit aux bâtiments à quai de procéder à des essais de fonctionnement des machines ou des hélices sans l'autorisation préalable de la capitainerie du port.

Il est interdit d'effectuer sur les bâtiments à quai, des essais de moteurs susceptibles de provoquer des nuisances dans le voisinage, des affouillements ou des dommages aux ouvrages portuaires.

Le ramonage des conduites de fumée ou de gaz et l'émission de fumées denses ou nauséabondes est également strictement interdit dans le port et ses accès.

Lorsqu'il y a lieu d'entreprendre des travaux, réparations et essais des machines sur un bâtiment à quai ou au mouillage, la capitainerie doit en être informée afin qu'elle en fixe l'heure et les conditions.

Lorsque les bâtiments stationnent à leur poste, les essais de l'appareil propulsif ne peuvent être effectués qu'avec l'autorisation de la capitainerie qui en fixe, dans chaque cas, les conditions d'exécution.

Les essais à quai ne doivent pas dépasser 10% de la puissance propulsive. les essais à pleine puissance sont strictement interdits.

Une autorisation exceptionnelle et à durée limitée peut être accordée par la capitainerie du port à un bâtiment sur demande écrite de son capitaine pour effectuer des opérations de réparation à quai.

Chapitre XII

Embarquement et débarquement des passagers

Article 48

Le débarquement, le transport et le (ré)-embarquement des passagers se font sous la responsabilité du capitaine du bâtiment.

Article 49

En cas d'absence ou d'indisponibilité de passerelles fixes ou mobiles conçues spécialement au débarquement et l'embarquement des passagers, le capitaine du bâtiment doit prendre les dispositions nécessaires afin d'assurer le débarquement et l'embarquement des passagers en toute sécurité.

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

Chapitre XIII

Terminaison de l'escale

Article 50

Le capitaine et le consignataire du bâtiment doivent prendre toutes les mesures nécessaires, notamment l'accomplissement de toutes les formalités administratives et opérations d'avitaillement en soutes, vivres, eau douce et autres, de façon à éviter tout retard à l'appareillage du bâtiment après terminaison de ses opérations commerciales. Pour cela, l'exploitant doit immédiatement informer la capitainerie (VTS) par tous les moyens possibles, de l'heure exacte de terminaison des opérations commerciales du bâtiment.

Sous réserve des dispositions du chapitre 14 ci-dessous, aucune occupation d'un poste à quai par un bâtiment, à l'exception des bâtiments à passagers, n'est permise au-delà de deux heures après terminaison des opérations commerciales et après avoir reçu l'autorisation de la capitainerie (VTS) de quitter le port, ce délai est fixé à 30 minutes pour les bâtiments à passagers.

Article 51

Le consignataire du bâtiment doit déposer physiquement ou par le système d'information de gestion des escales auprès de la capitainerie et de l'exploitant une copie des manifestes définitifs (import et export) du bâtiment au plus tard 48 heures après son appareillage du port.

Chapitre XIV

Dispositions relatives aux bâtiments désarmés, abandonnés, saisis ou épaves

Article 52

L'autorisation de stationner au port pour des raisons autres que commerciales, n'est accordée qu'en cas de nécessité absolue et pour une période bien déterminée durant laquelle le bâtiment doit avoir un service de garde suffisant pour effectuer les mouvements ordonnés par les services de la capitainerie.

Article 53

Tout bâtiment stationnant au port doit être maintenu en bon état de navigabilité, de flottabilité et ne doit présenter aucun risque pour les ouvrages portuaires, les autres bâtiments, la sécurité des personnes, les biens et l'environnement maritime portuaire.

Article 54

Aucune occupation d'un poste à quai n'est permise à l'expiration du délai accordé par la capitainerie du port au bâtiment en situation de relâche, d'attente ou de désarmement.

Toutefois un bâtiment peut continuer à stationner au port pour les motifs suivants :

- autorisation spéciale délivrée par l'autorité portuaire ;
- rétention par l'autorité maritime, notifié par écrit à la capitainerie du port ;
- interdiction d'appareiller, décidée par la capitainerie du port ;
- désarmement autorisé par la capitainerie du port pour une période déterminée durant laquelle l'armateur ou le propriétaire du bâtiment doit se conformer aux prescriptions de la capitainerie ;
- saisie en vertu d'une ordonnance judiciaire.

En tout état de cause, le bâtiment doit obtempérer aux injonctions des officiers de port le sommant de quitter le port à tout moment.

Chapitre XV

Dépôt des marchandises

Article 55

Le dépôt des marchandises ne peut s'effectuer que dans les zones délimitées à cet effet par l'autorité portuaire que ces zones soient publiques ou concédées.

Tout dépôt de marchandise hors de ces zones ne peut être qu'exceptionnel et soumis à autorisation expresse de l'autorité portuaire.

Article 56

Il est interdit de :

- faire tout dépôt sur les parties de quais et terre-pleins du port réservées à la circulation ;
- déposer sur les autres parties du port des marchandises ou objets quelconques autres que ceux qui viennent d'être déchargés ou qui vont être chargés à bord des bâtiments, sous peine de l'enlèvement de ces objets, à

la diligence de l'autorité portuaire et aux frais et sous la responsabilité de leur propriétaire ou gardien.

Chapitre XVI

Dispositifs spécifiques aux marchandises abandonnées au port

Article 57

Sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, sont considérées comme marchandises abandonnées au port notamment :

- a) Les marchandises en souffrance au sens du code de la douane ;
- b) Les produits alimentaires périmés ou non conformes qui ont séjourné au port plus de 30 jours ;
- c) Les marchandises non alimentaires non conformes aux normes marocaines ayant séjourné au port plus de 30 jours.

Toutefois, les marchandises périssables présentant un risque pour l'hygiène et la santé de la communauté portuaire seront traités en urgence conformément aux dispositions prévues par la commission d'hygiène et de santé alimentaire du Port Tanger Med.

Article 58

Les marchandises abandonnées au port feront l'objet de l'une des mesures suivantes conformément à la législation et la réglementation en vigueur :

- la vente ;
- la destruction ;
- ou autres mesures appropriées.

Chapitre XVII

Rangement des appareils de manutention

Article 59

Les matériels mobiles de manutention doivent être rangés en fin de période d'utilisation de manière à ne pas gêner la circulation et les manœuvres sur les quais, terre-pleins et plans d'eau.

Les frais inhérents au non-respect de cette disposition seront supportés par les propriétaires ou exploitants desdits matériels.

Chapitre XVIII

Exécution des travaux et d'ouvrages

Article 60

L'exécution de travaux et d'ouvrages de toute nature sur les quais et terre-pleins non concédés est subordonnée à une autorisation préalable de l'autorité portuaire.

Le début des travaux est tributaire du respect des conditions prescrites sur le permis de travail.

Les officiers du port, s'ils observent un manquement au respect du permis de travail peuvent suspendre les travaux en question et adresser une mise en demeure au contrevenant.

Chapitre XIX

Pilotage

Article 61

Les points de prise du pilote sont indiqués dans les cartes marines des approches du Port Tanger Med comme suit :

- Point d'embarquement EST (Φ : 35°56,2 N - G: 005°27,5 W): à 2,8 M au NE du feu de l'extrémité de la jetée principale du port Tanger Med 1.
- Point d'embarquement OUEST (Φ : 35°54,6 N - G: 005°32,2 W): à 1,8 M au Nord du feu de l'extrémité de la jetée principale du port Tanger Med 1.

Pour l'embarquement et le débarquement du pilote, les bâtiments se conforment aux instructions du VTS et aux indications fournies par le pilote.

Article 62

La zone de pilotage obligatoire du Port Tanger Med comprend la rade du Port Tanger Med à l'exception des zones de mouillage.

A l'intérieur de la rade du Port Tanger Med, le pilotage est obligatoire aux bâtiments se rendant au mouillage d'attente d'entrée au port, s'ils en font la demande ou si l'autorité portuaire l'impose pour des raisons de sécurité.

Article 63

La longueur en deçà de laquelle les bâtiments sont affranchis de l'obligation de pilotage est fixée à 50 mètres.

Sont également affranchis de l'obligation de pilotage :

- les bâtiments de guerre, les bateaux de pêche et les remorqueurs battant pavillon marocain ;
- les bâtiments battant pavillon marocain affectés exclusivement à l'amélioration, l'entretien et à la surveillance du port et de ses accès ainsi qu'au sauvetage maritime ;
- les bâtiments devant effectuer un déhalage le long d'un quai, d'une distance inférieure à 100m, s'ils n'ont pas à effectuer de saut de bâtiment ou à utiliser de remorqueur ;
- les engins et bâtiments de servitude ou de travaux maritimes ;
- les bâtiments avec commandant détenant une licence de capitaine pilote.

Toutefois le pilotage est obligatoire en cas de recours au service de remorquage portuaire.

Article 64

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

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

Article 65

Est dispensé de l'obligation de pilotage, le simple passage dans les limites de la zone de compétence VTS si l'opération n'aboutit pas au port (mise à quai ou prise de mouillage).

Néanmoins, les capitaines des bâtiments seront tenus de se signaler auprès du VTS lorsqu'ils pénètrent dans la rade du port ou les zones de mouillage du Port Tanger Med.

Article 66

Le pilotage est facultatif pour les bâtiments en route de/ vers les zones de mouillage. Toutefois le VTS peut exiger le recours au service pilotage s'il le juge nécessaire.

Article 67

A l'intérieur de la zone de pilotage obligatoire, les pilotes participent à la réception, interprétation et fourniture de toutes informations intéressant les mouvements des bâtiments, à leur coordination et exploitation dans l'intérêt du trafic maritime, de la sécurité et de la protection de l'environnement.

Article 68

Tout bâtiment astreint à l'obligation de pilotage après avoir contacté le VTS est tenu de contacter la station pilotage par communication radio VHF avant son entrée dans la zone de pilotage obligatoire.

À son entrée dans cette zone il doit maintenir le contact jusqu'à l'embarquement du pilote. Une fois le pilote à bord, le bâtiment informe le VTS.

Quel que soit le tonnage des bâtiments qui se présentent, le pilote est tenu de les assister selon l'ordre de priorité établi par la capitainerie.

Le VTS régule l'embarquement et le débarquement des pilotes selon les procédures portuaires en vigueur.

Le capitaine doit faciliter l'embarquement du pilote qui se présente et lui donner tous les moyens nécessaires pour faciliter l'accès à bord dans les meilleures conditions de sécurité, telles que définies par les conventions internationales. Une fois le pilotage accompli, il a les mêmes obligations pour le débarquement du pilote.

Le capitaine est tenu de déclarer au pilote qui monte à bord le tirant d'eau, la vitesse, les conditions d'évolution de son bâtiment et, d'une manière générale, tout élément susceptible d'avoir une incidence sur la conduite du bâtiment.

Le capitaine doit prendre le pilote, désigné par l'autorité portuaire, qui se présente.

Article 69

L'opération de pilotage commence à partir du moment où le bateau-pilote fait route vers le bâtiment ou lorsque le pilote monte à bord dans la zone de pilotage et se termine lorsque le bâtiment est arrivé à destination au mouillage ou à quai (mouillé ou amarré) ou à la limite de la zone de pilotage obligatoire.

L'opération de pilotage s'effectue à deux pilotes pour les bâtiments de longueur hors tout égale ou supérieure à 351 mètres à l'entrée, ou pour ceux, autorisés à entrer au port, dont la nature des avaries nécessite une assistance particulière pour raisons de sécurité. Pour la sortie les opérations de pilotage s'effectuent par un seul pilote pour tous les bâtiments.

Article 70

En cas d'impossibilité pour le bâtiment de débarquer le pilote dans la zone de pilotage obligatoire, tous les frais inhérents à son rapatriement du port de débarquement vers le port Tanger Med sont à la charge du bâtiment.

Chapitre XX**Remorquage****Article 71**

Sous réserve de la législation et de la réglementation en vigueur, l'autorisation d'une entreprise pour l'exercice du remorquage dans le Port Tanger Med est délivrée par le Directeur général de l'autorité portuaire et subordonnée aux conditions du cahier des charges établi par l'autorité portuaire.

Article 72

Le recours au service portuaire de remorquage n'est pas obligatoire.

Tout capitaine de bâtiment est libre de faire appel ou non à ce service sauf s'il lui est imposé par la capitainerie.

La Capitainerie du port définit les exigences minimales de recours aux services de remorquage en tenant compte du type et tailles des bâtiments et les conditions météorologiques.

Toutefois, Pour les bâtiments à passagers, la prise des remorqueurs est obligatoire dès que le vent dépasse la force 7 Beaufort, et/ou selon l'appréciation de la capitainerie du port, étant entendu que le Commandant du bâtiment pourra faire appel aux remorqueurs à tout moment.

CHAPITRE XXI**Lamanage****Article 73**

L'activité de lamanage portuaire consiste à assurer l'amarrage et le désamarrage des bâtiments lors de leur arrivée, de leur départ, de leurs mouvements dans le port ainsi que leur déhalage éventuel.

Article 74

L'exercice du lamanage est soumis à autorisation de l'autorité portuaire après appel à la concurrence et aux conditions du cahier des charges établi par l'autorité portuaire.

Article 75

En sus du lamanage stricto sensu ainsi défini, les services portuaires de lamanage pourront après accord de la capitainerie du Port assurer les prestations complémentaires suivantes :

- la surveillance des amarres, notamment aux postes d'accostage soumis au ressac ou lors d'opérations particulières à partir de bâtiments (coupées, passerelles, rampes roulants, etc) ;
- sur demande du capitaine, l'assistance pour assurer la mise en place des moyens de liaison du bâtiment avec la terre ;
- la mise en place de barrages anti-pollution ;
- le transport de personnels ou de matériels sur rade et d'avitaillement maritime ;

- la fourniture de compléments d'équipages ou d'équipages complets ;
- les prestations de traction ne nécessitant pas le recours à un remorqueur.

La société est tenue de disposer du matériel et du personnel suffisant pour effectuer ces prestations qui feront partie intégrante du lamanage.

Article 76

Le recours au service portuaire de lamanage est obligatoire.

Article 77

La capitainerie peut imposer aux capitaines des bâtiments l'assistance d'un service de lamanage autorisé par l'autorité portuaire lorsqu'elle estimera que l'équipage n'est pas en mesure d'effectuer les opérations de lamanage à bord, de manière satisfaisante en toute sécurité, tant pour le bâtiment que pour les installations portuaires.

Article 78

Seuls les lamaneurs des entreprises autorisées par l'autorité portuaire peuvent participer aux opérations d'amarrage des bâtiments.

Chapitre XXII

Les services aux bâtiments, à caractère terrestre et les services aux passagers et aux marchandises

Article 79

Les services au bâtiment et les services à la marchandise fournis sont soumis à autorisation de l'autorité portuaire.

Article 80

En fonction de la nature du service fourni, l'autorité portuaire pourra conditionner l'exercice de l'activité au paiement de redevance(s) dont le taux sera fixé dans le cahier des charges annexé à l'autorisation.

TITRE IV

CIRCULATION MARITIME PORTUAIRE

Chapitre premier

*Le Service de Trafic Maritime Portuaire
(Vessel Traffic Service)*

Article 81

Le VTS du port Tanger Med est assuré par un officier superviseur, assisté d'officiers contrôleurs de la circulation maritime. Ces officiers assermentés de l'autorité portuaire sont en charge de l'exploitation opérationnelle du VTS en 24H/24 et 7J/7.

Article 82

Le VTS remplit les fonctions suivantes :

- a) La gestion du trafic maritime portuaire, à savoir :
- l'organisation et régulation des mouvements ;
 - l'assistance à la navigation ;
 - la surveillance et contrôle de la circulation maritime ;

- la coordination des services d'assistance au bâtiment à caractère nautique ;

b) La gestion de l'information qui comprend le recueil des données, leur analyse, leur traitement, la diffusion des informations et leur archivage en particulier :

- les conditions nautiques : état des fonds, hauteurs de marée, conditions météorologiques, courants, houle, état de la signalisation maritime, obstacles à la navigation, etc. ;
- les informations générales sur les conditions et la situation du trafic ;
- les informations concernant l'organisation du trafic (prévisions d'arrivée et de départ, régulation et organisation des mouvements, coordination des différents prestataires de service, etc) ;
- les informations permettant, dans certaines circonstances, l'assistance à la navigation, le sauvetage, etc.

c) La gestion de certaines situations de crise, à savoir :

- le déclenchement des plans d'urgence portuaire (échouement d'un bâtiment, incendie ou avarie grave sur un bâtiment, engin flottant ou un ouvrage portuaire, collision, déversement de produits polluant, etc) ;
- l'aide aux administrations en charge de la sécurité maritime, du contrôle de la pollution, de la recherche et du sauvetage ;
- l'appel des services d'urgence sur des événements extérieurs, demandes d'intervention et le cas échéant, participation aux actions de ces services.

Article 83

La compétence du VTS du Port Tanger Med, s'exerce dans les bassins et à l'intérieur de la rade du port y compris les zones de mouillages.

Article 84

Le VTS est gestionnaire des fréquences VHF maritimes assignées au port par l'autorité nationale chargée de la régulation des fréquences.

Article 85

A l'intérieur de la zone de compétence du VTS, la veille VHF « Tanger Med Port Control », canal 14 est obligatoire.

Article 86

La pêche est interdite dans les bassins du port, les chenaux d'accès et dans les zones de mouillage.

Le stationnement ou le mouillage des bâtiments est interdit hors des zones de mouillage sauf cas de force majeure ou autorisation du VTS.

Article 87

Pour les communications, la langue de travail du VTS est l'anglais. Le vocabulaire normalisé de la navigation maritime de l'OMI devra être utilisé dans toute la mesure du possible.

Chapitre II

Règles de circulation maritime dans la zone de compétence du VTS

Article 88

Les capitaines de bâtiments, les pilotes, les capitaines et patrons des engins de servitude portuaire, capitaines et patrons des moyens nautiques des services d'assistance aux bâtiments ou autres, lorsqu'ils circulent dans la zone de compétence du VTS doivent obligatoirement se conformer aux règles du présent chapitre.

Article 89

Les capitaines de bâtiments, les pilotes, les capitaines et patrons des engins de servitude portuaire, capitaines et patrons des moyens nautiques des services d'assistance aux bâtiments ou autres, sont tenus de se conformer au Règlement International pour prévenir les abordages en mer.

Article 90

Les capitaines, autres que les capitaines des bâtiments à passagers opérant sur courte distance, se signalent au VTS par VHF, canal du port, deux heures avant d'entrer dans la zone de compétence VTS.

Ils se signalent au VTS par VHF, canal 14, par une notification deux heures avant l'appareillage et au moins 15 minutes pour l'affectation des services.

Article 91

Les bâtiments à passagers opérant sur courte distance doivent obligatoirement demander, 30 minutes avant l'arrivée, l'autorisation d'accostage.

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

Les ordres d'entrée et de sortie attribués par le VTS du Port Tanger Med aux bâtiments à passagers doivent être scrupuleusement respectés.

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

Article 92

La navigation doit toujours s'effectuer avec la plus extrême prudence et les précautions que commande l'expérience ordinaire du marin.

Les capitaines ou patrons des bâtiments doivent se conformer aux instructions du VTS. Ils demeurent seuls juges de l'exécution des instructions qu'ils recevraient du VTS et qui présenteraient des risques pour leurs bâtiments, leurs passagers ou leur équipage.

Article 93

Tout bâtiment doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse à tout moment prendre les mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Dans les chenaux dragués et les passes, tout bâtiment doit conserver une vitesse réduite compatible avec une bonne gouverne.

Article 94

Les bâtiments, embarcations et engins à voile doivent s'écarter de la route des bâtiments à propulsion mécanique d'une longueur égale ou supérieure à 50 mètres.

Article 95

Les bâtiments de longueur hors tout inférieure à 50 mètres ne doivent pas gêner le passage de tous autres bâtiments d'une longueur supérieure ou égale à 50 mètres.

Article 96

Tout bâtiment est tenu de signaler sans délai au VTS toute indisponibilité ou avarie de son appareil propulsif, de ses appareils de mouillage, de son appareil à gouverner ou de ses équipements de navigation.

En cas d'indisponibilité d'un ou plusieurs de ces appareils, le VTS peut refuser l'entrée ou la sortie du bâtiment ou selon le cas, assortir son autorisation de certaines mesures de sécurité complémentaires à la charge du bâtiment.

Article 97

Les bâtiments à passagers sont tenus de communiquer au VTS du port Tanger Med par VHF, le contenu de la cargaison et le nombre de passagers aussi bien avant l'arrivée qu'après leur départ.

Ces informations sont enregistrées et consignées dans un registre tenu à cet effet par le VTS du Port Tanger Med.

Article 98

Les capitaines de bâtiments doivent informer le VTS de tout mouillage ou perte d'objet pouvant présenter un danger ou une gêne pour la navigation, pour le mouillage des bâtiments ou l'entretien des zones de navigation.

Article 99

Les bâtiments souhaitant prendre le mouillage, sans intention d'entrer au port pour y effectuer des opérations commerciales, doivent préalablement faire appel à un consignataire dûment autorisé.

Toutefois, en cas de motif de sécurité dûment constaté, le VTS pourra autoriser le mouillage de bâtiments non consignés par un consignataire, autorisé par le port.

Article 100

Les bâtiments mouillant dans les zones de mouillage aux fins d'avitaillement par barge en combustibles de soute et lubrifiants devront respecter les consignes particulières pour les opérations de soutage par barge et les instructions du VTS qui fixera au cas par cas les dispositions de sécurité imposées.

La supervision de l'opération d'avitaillement en soutes, dans la zone portuaire, est effectuée sous la responsabilité du Capitaine du bâtiment en coordination avec le capitaine de la barge.

Article 101

Sauf en cas de nécessité absolue, le mouillage est strictement interdit dans les chenaux et passes d'accès.

Tout bâtiment ayant mouillé dans ces zones par nécessité absolue devra en faire déclaration sans délai au VTS et prendre toute mesure conservatoire afin de limiter l'atteinte aux installations.

Article 102

Aucun mouvement du bâtiment n'est autorisé dans la zone de compétence VTS Tanger Med sans l'autorisation expresse du VTS.

Une priorité de circulation est donnée aux bâtiments à fort tirant d'eau circulant dans les chenaux d'accès et passes.

Cette qualité de bâtiment prioritaire est attribuée par le VTS. Elle est notifiée au bâtiment dès son entrée dans la zone de compétence du VTS.

Le bâtiment qui a reçu notification de sa priorité devra porter les signaux réglementaires prévus pour les bâtiments handicapés par leur tirant d'eau (cylindre noir de jour, trois feux rouges de nuit).

Cette priorité signifie que le bâtiment visé bénéficie d'une priorité de circulation et que tous les autres bâtiments doivent s'écarter de sa route.

La priorité ainsi définie s'applique également aux bâtiments et engins qui l'assistent.

L'ordre des mouvements des prioritaires est fixé par le VTS.

Article 103

Le bâtiment prioritaire doit franchir la passe en premier.

Le bâtiment non prioritaire devra régler sa vitesse pour éviter le croisement ou le dépassement dans la passe.

Les bâtiments prioritaires doivent informer les non prioritaires du sens de la manœuvre qu'ils se proposent d'effectuer et manœuvrer prudemment jusqu'à ce que toute incertitude soit levée.

Les non prioritaires doivent également indiquer le sens de leur propre manœuvre.

Article 104

Le VTS peut attribuer une priorité spécifique à certains bâtiments transportant des produits dangereux. Dans ce cas ces bâtiments doivent appliquer les dispositions réglementaires.

Article 105

Les convois exceptionnels bénéficient d'une priorité absolue et aucun bâtiment ne doit s'en approcher à moins de 50 mètres.

La qualité de convoi exceptionnel est attribuée par le VTS.

Article 106

Le VTS informe par VHF, canal de l'autorité portuaire, les bâtiments circulant dans la zone concernée, des mouvements de bâtiments prioritaires.

Ce message d'avertissement est renouvelé autant que de besoin pour leur entrée, sortie et tout autre mouvement dans la zone de compétence du VTS.

Article 107

En condition de visibilité réduite, le VTS émet en VHF sur le canal autorité, chaque quart d'heure, un avis de mouvement d'un bâtiment à priorité de circulation dans les chenaux et bassins.

Article 108

Avant tout mouvement, en condition de visibilité réduite, tout bâtiment doit s'assurer auprès du VTS qu'il n'y a pas présence de bâtiment à priorité de circulation.

Article 109

En condition de visibilité réduite, les bâtiments à priorité de circulation doivent faire entendre le signal de brume prévu par les dispositions du règlement international pour prévenir les abordages en mer, étant précisé que le Règlement international pour prévenir les abordages en mer s'applique dans toute l'étendue du port et de ses accès.

TITRE V

SECURITE, HYGIENE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Chapitre premier

Sécurité et lutte contre les sinistres

Article 110

Sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires relatives aux compétences de la protection civile, la prévention et l'organisation de la lutte contre les sinistres survenant dans la zone portuaire Tanger Med ou risquant de s'y propager en provenance de la terre ou de la mer, ainsi que la coordination des équipes de secours, relèvent de l'autorité portuaire sauf cas de déclenchement du Plan ORSEC.

Les équipes de secours restent sous les ordres et sous la responsabilité de leurs chefs hiérarchiques respectifs. Elles comprennent selon les circonstances :

- un ou plusieurs détachements de la Protection Civile ;
- une ou plusieurs équipes de sécurité, notamment celle des pompiers portuaires, agissant pour le compte de l'autorité portuaire ;
- des équipes de sécurité des entreprises exploitant privativement des parties du domaine portuaire : concessionnaires, permissionnaires ou entreprises bénéficiaires d'occupation temporaire de ce domaine ;
- des équipes de sécurité des bâtiments ;
- toutes administrations impliquées dans la gestion du sinistre.

Le Commandant du port, le capitaine du bâtiment et tout responsable d'équipe de secours sont remplacés, en leur absence, par leurs collaborateurs du niveau hiérarchique le plus élevé présents sur les lieux du sinistre.

Article 111

Un plan d'urgence portuaire établi par l'autorité portuaire est destiné à assurer la prévention des risques d'accident au niveau du port Tanger Med, de s'assurer du respect des exigences réglementaires applicables en matière de sécurité et d'organiser les interventions suite à l'avènement d'un accident impliquant une situation d'urgence.

A ce titre, il décrit les rôles et les responsabilités de chaque acteur de la structure de gestion des situations d'urgence, la procédure de notification et d'alerte, l'organisation de l'évacuation et les mesures d'urgence à mettre en œuvre pour lutter contre un ensemble de scénarii d'accidents et de sinistres identifiés tel que :

- les incendies ou explosions dans une installation portuaire et à bord des bâtiments ;
- le sauvetage nautique ;
- les accidents nautiques ;
- les secours aux malades ou blessés ;
- les pollutions accidentelles du milieu marin ;
- les autres sinistres et cas d'urgence.
- Ce PUP devra être compatible avec :
- le plan ORSEC ;
- le plan d'urgence national en cas de pollution marine accidentelle, et
- tout autre plan d'intervention et de secours pris par l'administration au niveau régional ou national.

Article 112

Chaque entreprise autorisée à exercer une activité dans le port Tanger Med dans le cadre d'une concession ou d'une autorisation d'exploitation, doit disposer d'un POI qui définit les mesures de prévention des risques ainsi que l'organisation des interventions et des secours lors de l'avènement d'un accident dans les limites du domaine portuaire qu'elle est autorisée à occuper dans le cadre de ladite activité.

Le POI devra être compatible avec le PUP et être validé par l'autorité portuaire.

Article 113

Dès l'accostage d'un bâtiment, la capitainerie du port remet au capitaine les consignes de sécurité concernant la conduite à tenir en cas de sinistre.

Les plans détaillés du bâtiment et le plan de chargement doivent se trouver à bord afin d'être mis rapidement à la disposition du Commandant des opérations de secours en cas de sinistre.

Article 114

Les officiers de port ont libre accès à bord des bâtiments pour vérifier la mise en œuvre des prescriptions de sécurité, sûreté et de salubrité édictées par la législation et la réglementation en vigueur et peuvent, au besoin faire placer sur le bâtiment, aux frais de celui-ci, un service de gardiennage pour en surveiller l'exécution.

La responsabilité de la capitainerie ne aurait, en aucun cas, être engagée au titre des d'accidents, préjudices ou poursuites contentieuses découlant d'une mauvaise mise en œuvre des prescriptions précitées.

Article 115

En cas de sinistre survenu à bord d'un bâtiment ou dans son voisinage, le capitaine, patron ou toute personne l'ayant découvert doit immédiatement donner l'alerte, notamment en avertissant le VTS et prendre les premières mesures en utilisant les moyens de secours dont il dispose.

En cas de risque de propagation de sinistre à d'autres bâtiments, les capitaines de ces derniers réunissent leur équipage et se tiennent prêts à prendre toutes mesures par le responsable assurant la fonction du Commandant des opérations de secours.

En attendant l'arrivée du Commandant des opérations de secours, les officiers de port, sous l'autorité du commandant de port, prennent les mesures strictement et immédiatement adaptées à la situation, notamment pour ordonner les premiers déplacements de bâtiments, nécessaires pour limiter l'extension du sinistre.

Le commandant des opérations de secours se concerte dès son arrivée sur les lieux du sinistre avec le commandant du port pour ce qui concerne le déroulement des opérations de secours, notamment l'intervention à bord des bâtiments et éventuellement leur déplacement.

Article 116

Sauf autorisation spéciale accordée par la capitainerie du port, il est strictement interdit d'allumer du feu sur les quais, pontons, terre-pleins et autres ouvrages portuaires et d'y avoir de la lumière à feu nu.

Article 117

En cas d'incendie dans le port ou dans sa zone contiguë, tous les bâtiments doivent prendre les mesures de précaution qui leur sont prescrites par la capitainerie du port.

En cas d'incendie à bord ou à proximité d'un bâtiment, le capitaine, l'équipage, et/ou les services du permissionnaire doivent immédiatement prendre les mesures de sauvegarde nécessaires et avertir le VTS qui agit selon le schéma d'alerte en cas de sinistre et informe, de sa part, les officiers de port sur place, l'équipe des pompiers portuaires ainsi que l'ensemble des autorités et administrations concernées dont notamment la protection civile. C'est aux officiers de port qu'appartient la coordination des premières interventions de secours. Ils peuvent en cas de besoin réquisitionner tout matériel et requérir l'aide de toute personne ainsi que celles des équipages de tous les bâtiments au port.

Article 118

Le bâtiment sur lequel se déclare un incendie émet cinq coups prolongés de sifflet ou de sirène comme signal d'alarme. Ce signal peut être répété en cas de besoin pour donner l'alerte et attirer l'attention. La durée d'un coup de sifflet est de quatre à six secondes.

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

Article 119

Il est formellement interdit, en toute circonstance, de fumer dans les cales des bâtiments, sur les quais, lors de la manutention des marchandises présentant ou non des risques de combustion et sur les aires d'entreposage.

Article 120

Chaque entreprise autorisée à exercer une activité dans le port Tanger Med dans le cadre d'une concession ou d'une autorisation d'exploitation, ainsi que tout autre permissionnaire, est tenu de se conformer aux législations et réglementations relatives à l'hygiène, santé, sécurité et environnement de ses installations, de son personnel et de ses activités.

Article 121

En complément des dispositions du présent règlement, l'autorité portuaire définira par des consignes les exigences sécurité pour toute activité et aspect de l'exploitation portuaire.

Article 122

Les bâtiments, les concessionnaires, les exploitants des terminaux et l'ensemble des opérateurs portuaires pourront faire appel aux prestations de surveillance et de contrôle sécurité assurées par l'équipe des pompiers portuaires relevant de l'autorité portuaire.

Chapitre II

Les marchandises dangereuses

Article 123

l'entrée de marchandises dangereuses, leur sortie, transport, transit, manutention, et dépôt dans les limites du port Tanger Med, sont soumises aux dispositions du présent chapitre, sous réserve de la législation en vigueur relative aux marchandises dangereuses et des dispositions du code ISPS.

La capitainerie pourra fixer par des consignes de sécurité permanentes ou temporaires les modalités d'application du présent chapitre.

Article 124

Les matières dangereuses faisant partie de l'approvisionnement réglementaire ou normal des bâtiments, engins flottants ou véhicules de toute nature, contenant ou non un chargement de matières dangereuses, n'entrent pas en ligne de compte pour l'application du présent chapitre, sous réserve de l'application des prescriptions suivantes :

- si ces matières sont mises en dépôt sur les terre-pleins du port, les prescriptions du présent chapitre relatives aux dépôts des matières dangereuses de même nature leur deviennent applicables ;
- au cours de leur manutention, toutes dispositions doivent être prises pour sauvegarder la sécurité à bord des bâtiments, engins flottants ou véhicules et à terre ;
- ces matières doivent être placées, sur les bâtiments, engins flottants ou véhicules, dans les locaux et récipients destinés à cet usage. Leur stockage doit être réalisé de manière que la sécurité soit assurée dans des conditions normales et conformément aux dispositions réglementaires.

La capitainerie pourra vérifier ou apprécier si des matières dangereuses déterminées peuvent être considérées comme faisant partie de l'approvisionnement réglementaire ou normal d'un bâtiment, engin flottant ou véhicule déterminé, et si par conséquent les dispositions du présent chapitre doivent ou non leur être appliquées.

Article 125

L'autorité portuaire pourra faire appel à des experts pour les contrôles qu'elle sera amenée à effectuer en vue de l'application des prescriptions du présent chapitre. La rémunération de ces experts et les frais afférents à leurs opérations seront à la charge de la partie concernée.

Article 126

Les capitaines, armateurs ou consignataires des bâtiments transportant des matières dangereuses sont tenus de déclarer, selon le modèle en usage dans le port, par voie électronique à la capitainerie, dans le système d'information de gestion des escales, quarante huit heures au moins avant l'arrivée du bâtiment ou au plus tard 12 heures avant le départ du dernier port touché s'il se situe à moins de quarante huit heures du port Tanger Med, la nature, la classification selon le code IMDG, la quantité et le conditionnement de ces matières.

Le capitaine du bâtiment doit informer l'Autorité portuaire, avant accès au port Tanger Med, de toute défectuosité subie par le bâtiment, ses machines, son armement ou ses dispositifs, et de tout dégât ou toute fuite présentés par les cargaisons dangereuses et de toute défaillance de leurs systèmes de confinement, qui sont susceptibles de mettre en danger la vie humaine, les biens ou l'environnement.

Les matières dangereuses amenées ou enlevées par voie ferrée ou par route doivent être déclarées, selon le modèle en usage dans le port, à la capitainerie au moins vingt quatre heures, jours ouvrables, avant leur arrivée, par les soins de l'expéditeur ou de son mandataire, en présentant un double authentique de la déclaration d'expédition déjà établie pour ces transports.

En ce qui concerne les classes ou sous classes de marchandises dangereuses nécessitant une autorisation préalable des autorités compétentes pour tout transit, chargement ou déchargement au port Tanger Med, les délais de déclaration préalable, mentionnés ci-dessus sont définis par des consignes spécifiques élaborées à cette fin par l'autorité portuaire.

Article 127

L'Autorité portuaire peut interdire l'entrée dans le port ou exiger la sortie du port de tout bâtiment ou véhicule dont le chargement ne répondrait pas aux prescriptions des règlements internationaux et nationaux, et ne présenterait pas de ce fait, du point de vue de la sécurité, des garanties au moins équivalentes à celles qui résultent de l'application de ces prescriptions.

Si le bâtiment ou le véhicule dont il s'agit est admis dans le port, il devra se conformer, au frais et risques de son répondant, aux mesures spéciales qui pourront être prescrites par la Capitainerie.

Article 128

Les bâtiments transportant des matières dangereuses devront porter de jour un pavillon rouge (pavillon B du code international) et de nuit un feu rouge, l'un et l'autre devant être parfaitement visibles sur tout l'horizon.

Pour ce qui concerne les véhicules routiers et les trains, ils devront se conformer à la réglementation applicable à leur mode de transport.

La période dite « de nuit » commence une heure après le coucher du soleil et se termine une heure avant le lever du soleil.

Article 129

A l'intérieur des limites du port, les réseaux ferrés sont soumis à la législation nationale régissant les transports par chemins de fer.

Les exploitants des réseaux ferrés devront établir un plan de gestion des marchandises dangereuses empruntant leur réseau qui sera approuvé par l'autorité portuaire. Ils ont également l'obligation de se conformer aux dispositions prévues par le plan de gestion de la sécurité du terminal ferroviaire.

Article 130

L'accès aux bâtiments sur lesquels se trouvent des matières dangereuses, la circulation et le stationnement sur les terre-pleins utilisés pour le dépôt et la manutention de matières dangereuses, sont interdits aux personnes dont la présence n'y est pas pleinement justifiée.

Toute personne contrevenant à cette prescription sera expulsée immédiatement par les soins des officiers de port, du capitaine du bâtiment, du concessionnaire ou l'exploitant du terre-plein ou des agents de surveillance, qui feront appel en cas de besoin à la force publique.

Article 131

Les feux nus à l'intérieur des locaux dangereux des bâtiments, magasins ou entrepôts et dans toute la zone portuaire sont soumis à autorisation préalable de la capitainerie.

Article 132

Les visites et réparations dans les cales ou citernes des bâtiments, contenant ou ayant contenu des liquides inflammables, et des compartiments utilisés pour le stockage des liquides inflammables au port Tanger Med ainsi que les visites ou réparations des parties de la coque du bâtiment attenantes à ces cales, citernes ou compartiments, ne peuvent être effectuées qu'après nettoyage, enlèvement des boues et résidus solides ou liquides, dégazage ou aération de ces locaux et des locaux contigus, exécutés de manière qu'il n'y reste aucune vapeur inflammable, ni aucune matière susceptible d'en produire.

L'autorisation préalable de la capitainerie est subordonnée à la présentation par le bâtiment, concessionnaire et tout autre partie concernée, d'un certificat de contrôle établi par un expert agréé.

Article 133

Les dépôts de matières dangereuses hors les emplacements spéciaux dits « dépôts de sécurité », autres que ceux situés dans les terminaux concédés, sont soumis à autorisation préalable de la capitainerie qui fixe les prescriptions de stockage ainsi que la durée.

Article 134

Les dépôts destinés au stockage des marchandises dangereuses ne peuvent être implantés au port Tanger Med, dans le cadre de concessions ou d'autorisations d'exploitation, qu'après avoir justifiés de leur conformité aux réglementations

en matière de dépôts de stockage de ce type marchandises et installations classées en terme de dangerosité.

Les permissionnaires de ces dépôts devront disposer, à charge, d'un POI précisant notamment la nature des matières stockées, les tonnages limites, les mesures de sécurité, le gardiennage, les consignes en cas d'incendie, l'organisation des secours.

Les permissionnaires devront également respecter les exigences de l'autorité portuaire concernant la nature, les quantités et les durées limites des marchandises dangereuses à stocker ainsi que les mesures de sécurité supplémentaires à mettre en place.

Le non respect des exigences réglementaires sus mentionnées, entraînera le retrait immédiat de l'autorisation d'exploitation du dépôt concerné.

Article 135

Les opérations d'empotage et de dépotage des marchandises dangereuses ainsi que leurs transvasements sont soumis à l'accord préalable de l'autorité portuaire et réalisées exclusivement dans les lieux et entrepôts désignés par l'autorité portuaire pour la manipulation de ce type de marchandises.

Ces opérations sont interrompues par l'autorité portuaire chaque fois que les prescriptions de sécurité, de sûreté et de l'environnement ne sont pas respectées, notamment celles édictées par la législation nationale et les conventions en vigueur.

Le personnel de l'exploitant chargé du traitement des marchandises dangereuses doit être formé à ce type d'opérations et être en mesure de lire et d'interpréter la fiche de sécurité accompagnant chaque unité de charge et d'en appliquer les consignes.

Ce personnel doit porter une tenue de protection et être muni de tout moyen de sécurité approprié.

Article 136

En dehors des cas où il est imposé dans le présent chapitre, la capitainerie peut, si elle le juge utile et en fonction de la nature et/ou de la quantité de matière dangereuse considérée, ordonner dans les limites du port Tanger Med le gardiennage, par un personnel habilité, des bâtiments, ou véhicules contenant des matières dangereuses, ainsi que celui de tout dépôt de matière de cette nature, pendant toute la durée des opérations dangereuses ou même, s'il y a lieu, pendant tout le séjour du bâtiment, ou véhicule, ou des matières dangereuses dans le port.

Le gardiennage, qui doit comporter une surveillance effective et permanente de jour comme de nuit est, suivant le cas, à la charge du bâtiment, du matériel ou de la marchandise concernée.

En cas de danger, le ou les gardiens doivent lancer l'alerte et prendre les premières mesures de sécurité. A cet effet ils seront pourvus autant que possible d'un matériel de premier secours adapté à chaque cas.

Des consignes spéciales émises par la capitainerie fixent pour chaque catégorie de matière, les conditions particulières du gardiennage de ce type de marchandise.

Article 137

Les substances explosives, infectieuses ou radioactives, armes, munitions et toutes autres marchandises similaires sont assujetties à la sortie ou à l'entrée directe du port après obtention du feu vert des autorités compétentes.

Les administrations, exploitants, consignataires et entreprises concernés par ce type de marchandises sont tenus de se conformer aux prescriptions décrites dans les consignes de la capitainerie relatives à ces marchandises spéciales.

Article 138

La capitainerie peut interdire le débarquement ou l'embarquement de toute matière dangereuse ne répondant pas aux prescriptions de la réglementation nationale et du code IMDG.

Article 139

La capitainerie, avant d'autoriser une manutention de matière dangereuse à bord d'un bâtiment, peut exiger la justification de l'autorisation préalablement donnée par les administrations et autorités compétentes, si cette dernière autorisation est obligatoire.

Cette justification ne dispense pas le bâtiment de l'obligation de se soumettre aux contrôles et vérifications qui pourront être conduits par la capitainerie quand à l'observation des prescriptions réglementaires.

Article 140

La capitainerie pourra conditionner les opérations de chargement, de déchargement, de manutention, de stockage et dépôt de marchandises dangereuses à des prescriptions particulières en fonction de leur nature, quantité ou conditionnement.

Article 141

Tous les bâtiments transportant ou contenant des matières dangereuses, devront se conformer, en sus des prescriptions du présent chapitre, à la réglementation nationale, internationale et aux dispositions du code IMDG concernant ce type de transport.

Article 142

La capitainerie peut imposer aux bâtiments transportant des marchandises dangereuses toute précaution d'ordre nautique et de sécurité utile dès lors que les circonstances l'exigent, en tenant compte du type de bâtiment, de sa capacité de manœuvre, de la situation du trafic et des conditions météorologiques.

Article 143

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

Article 144

Sauf autorisation accordée par la capitainerie et le cas échéant par l'exploitant du poste, les bâtiments doivent conserver en permanence leurs moyens de propulsion, treuils et appareils, en état de marche et prêts à fonctionner.

Article 145

L'amarrage à couple de bâtiments transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses est interdit.

Cette disposition ne s'applique pas aux engins de servitude, barges de soutage destinées aux avitaillements des bâtiments et barges de collecte des déchets liquides d'exploitation ou de cargaisons des bâtiments tels que définis par la convention MARPOL.

Chapitre III*Protection de l'environnement***Article 146**

Pour l'application du présent chapitre il est entendu par :

- déchets d'exploitation : tous les déchets, y compris les eaux usées et les résidus autres que les résidus de cargaison qui sont produits durant l'exploitation d'un bâtiment et qui relèvent des annexes I, IV et V de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole du 17 février 1978 (MARPOL 73/78), ainsi que les déchets liés à la cargaison tels que définis par l'Organisation maritime internationale pour la mise en œuvre de l'annexe V de cette convention ;
- résidus de cargaison : les restes de cargaison à bord relevant des annexes I et II de la même convention qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y compris les excédents et quantités déversées lors du chargement ou du déchargement.

Article 147

Les capitaines des bâtiments à destination du port Tanger Med sont tenus de fournir à la capitainerie, directement ou via leur consignataire par voie électronique dans le système d'information de gestion des escales, au moins quarante huit heures avant l'arrivée du bâtiment et au plus tard avant le départ du dernier port touché, si ce dernier se situe à moins de 48 heures, toutes les informations relatives aux déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leurs bâtiments.

Article 148

Les capitaines de bâtiment en escale au port Tanger Med, ou leurs consignataires, doivent avant que le bâtiment quitte le port, fournir à la capitainerie l'attestation de dépôt délivrée par les prestataires de service ayant procédé à la collecte des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison du bâtiment.

L'Autorité Portuaire peut interdire la sortie du bâtiment qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans les installations fixes ou mobiles prévues à cet effet.

Toutefois, s'il s'avère que le bâtiment dispose d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les déchets d'exploitation et résidus de cargaison qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt, il peut être autorisé à prendre la mer.

L'Autorité Portuaire peut faire procéder au contrôle des conditions de stockage à bord par l'autorité maritime compétente, lorsqu'elle constate ou est informée de l'inobservation par un capitaine de bâtiment de ses obligations

en matière de dépôt des déchets d'exploitation et résidus de cargaison.

L'Autorité Portuaire peut mettre en place une redevance payable par tous les bâtiments escalant au Port Tanger Med au titre de leur participation aux coûts fixes de fonctionnement de l'IRP dans le cadre d'un système d'encouragement au dépôt de leurs déchets d'exploitation et résidus de cargaison relevant de l'annexe I de la convention MARPOL.

Article 149

Le service aux bâtiments regroupant la collecte, le transport et le traitement des déchets d'exploitation et résidus de cargaison est une activité connexe exercée par un concessionnaire et, si nécessaire, par des sociétés spécialisées autorisées par l'Autorité Portuaire.

Article 150

Le concessionnaire ou l'entreprise autorisée est tenu d'établir et de tenir à jour un plan de gestion des déchets approuvé par l'autorité portuaire.

Ce plan devra développer à minima les aspects suivants :

- les types de déchets générés par le trafic général du port ;
- l'évaluation des besoins en installations de réception des déchets dans les limites du port ;
- la description des installations mobiles de réception mises à la disposition des clients du port ;
- les procédures de réception et de collecte des déchets ;
- le système de tarification ;
- la gestion des non conformités et actions d'amélioration continue ;
- les instances de concertation et de communication ;
- les statistiques ;
- la description des procédés de traitement des déchets.

Article 151

La gestion des déchets, de tout type, produits par les clients du port, autres que les bâtiments, est assurée par un concessionnaire et, si nécessaire, par des sociétés spécialisées autorisées par l'Autorité Portuaire.

Article 152

Les opérations de déballastage des bâtiments dans les eaux du port s'effectuent sous le contrôle de l'autorité portuaire, qui peut interdire ou interrompre ces opérations lorsque celles-ci sont susceptibles de porter atteinte au domaine public portuaire, à la sécurité du bâtiment ou à la protection de l'environnement.

L'autorité portuaire peut demander à tout moment communication des documents de bord attestant que les eaux de ballast du bâtiment ne présentent pas de menace pour l'environnement marin.

Article 153

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

Article 154

Les opérations de fumigation, de désinsectisation et de dératisation, ne peuvent être entreprises sans l'autorisation expresse des administrations compétentes. Celles-ci sont tenues de coordonner avec la capitainerie et l'exploitant concerné les modalités et conditions du déroulement de ces opérations.

Le lieu et la date de l'opération sont désignés par l'autorité portuaire.

Article 155

Le ramonage des chaudières, conduits de fumée ou de gaz et l'émission de fumées denses et nauséabondes sont interdits dans le port et ses accès sous peine d'une contravention par l'officier de port.

Chapitre IV

Entretien et réparation

Article 156

Lorsqu'il y a nécessité d'entreprendre des travaux de réparation et essais des machines sur un bâtiment à quai ou au mouillage dans les limites du port, une autorisation à durée limitée peut être accordée, à titre exceptionnelle, par la capitainerie du port, sur demande écrite du capitaine du bâtiment.

La durée de ces travaux ne dépasse pas la durée allouée à l'escale commerciale du bâtiment.

Si la durée prévue des travaux dépasse la durée d'escale commerciale, cette autorisation est soumise à l'accord de l'exploitant du terminal.

Les officiers de port s'assurent que les opérations de réparation et d'entretien ne portent pas atteinte à la sécurité du port. A cette fin, ils peuvent procéder ou faire procéder à des contrôles par des experts, en fonction de la nature des travaux entrepris, notamment à chaud ou en atmosphère explosive ou irrespirable.

Si ces travaux compromettent l'autonomie de manœuvre du bâtiment, et que celui-ci est amené à déhaler, il doit supporter tous les frais inhérents à ce déhalage.

Article 157

Tous travaux à chaud à bord des bâtiments au port, dans les terminaux concédés et dans toutes autres zones désignées par l'autorité portuaire doivent obligatoirement faire l'objet d'une autorisation préalable expresse de la capitainerie du port.

Toutefois, la précédente disposition ne s'applique pas aux équipements du terminal, sous réserve que, pendant les opérations de travaux à chaud, l'exploitant prenne, sous son entière responsabilité, toutes les dispositions d'usage en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

Il reste entendu que l'exploitant est tenu de présenter à l'autorité portuaire, au début de chaque année, la liste exhaustive de ses moyens de prévention et de protection contre l'incendie ou autres sinistres, ainsi que ses procédures de sécurité applicables en la matière.

A cet effet, le dispositif du permis de feu, selon le modèle en usage dans le port, devra être transmis par le demandeur à la capitainerie du port conformément à la procédure en vigueur.

Après communication du permis de feu à la capitainerie, cette dernière peut procéder à la visite des lieux et au contrôle de conformité de la mise en place du permis de feu.

Il est entendu que la délivrance de l'autorisation des travaux à chaud est tributaire de la validité et de la conformité du permis de feu.

Article 158

Tout lancement de travaux dans des zones, autres que les installations portuaires concédées, est conditionné par l'obtention d'un permis de travail validé préalablement par l'autorité portuaire, selon le modèle en usage dans le port, à présenter par l'entreprise de travaux, sur la base d'une évaluation préalable des risques susceptibles d'être engendrés par les travaux à réaliser.

Le permis de travail définit les mesures de sécurité et de protection à mettre en place.

Les officiers de port procèdent à la visite des lieux et au contrôle de conformité de la mise en place des mesures de sécurité qui y sont spécifiées.

TITRE VI

SURETE PORTUAIRE

Chapitre premier

Organisation de la sûreté dans le port

Article 159

La sûreté dans le port consiste à assurer la protection des passagers, des bâtiments et de leurs équipages, des véhicules, des marchandises et des installations portuaires.

Article 160

Les mesures de sûreté sont mises en œuvre, dans les limites de la zone portuaire du Port Tanger Med, par l'Autorité Portuaire ou, dans les installations portuaires concédées, sous son contrôle, par les exploitants de ces installations.

Dans les limites de La zone contigüe intéressant la sûreté Portuaire (ZCISP), ces mesures de protection sont mises en œuvre par les administrations compétentes ou, sous leur autorité, par les exploitants de cette zone.

L'exploitant d'une installation portuaire est responsable de la mise en œuvre du plan de sûreté applicable à son installation et de l'entretien des infrastructures et équipements mis en place au titre de ce plan.

Lorsqu'une installation portuaire se partage entre plusieurs exploitants, l'Autorité portuaire définit les termes et dispositions à prendre dans de tel cas.

Article 161

Dans le cadre d'une approche des standards internationaux en matière de sûreté, l'Autorité portuaire met en application certaines mesures portées par la Directive européenne sur la sûreté dans les ports, notamment :

- la définition d'une Zone contigüe intéressant la sûreté portuaire (ZCISP) ;
- l'élaboration d'un plan de sûreté du port ;
- la désignation d'un agent de sûreté du port (ASP).

Article 162

Le plan de sûreté du port est élaboré et tenu à jour sur la base d'une évaluation de sûreté du port.

Cette évaluation peut être conduite par un organisme de sûreté reconnu (OSR).

Ce plan détermine pour chacun des niveaux de sûreté prévus à l'article 171 du présent chapitre, les procédures à suivre, les mesures à mettre en place et les actions à mener en matière de sûreté.

Il s'applique à l'intérieur des limites de la Zone portuaire de sûreté (ZPS).

Il est approuvé pour cinq ans par l'administration après une instruction dont elle fixe les modalités.

Ce plan porte la mention « Confidentiel Sûreté ».

Article 163

L'autorité portuaire désigne parmi les officiers de port un ASP (agent de sûreté du port) et ses suppléants.

Article 164

L'agent de sûreté du port (ASP) coordonne l'action des agents de sûreté des installations portuaires et la mise en œuvre du plan de sûreté du port avec celle des plans de sûreté des installations portuaires.

Il est en charge notamment de :

1. L'exécution de l'étude initiale exhaustive de la sûreté du port, en tenant compte de l'évaluation de sûreté conduite par l'organisme de sûreté reconnu (OSR) ;
2. L'élaboration et la mise à jour du plan de sûreté du port ;
3. La mise en œuvre du plan de sûreté du port ;
4. Les inspections périodiques de la sûreté du port pour garantir le maintien de mesures de sûreté appropriées ;
5. Les propositions, le cas échéant, des modifications au plan de sûreté du port afin de corriger les lacunes et mettre à jour le plan en fonction des changements pertinents survenus dans le port ;
6. La sensibilisation à la sûreté et la vigilance du personnel du port ;
7. La vérification que la formation adéquate a été offerte au personnel responsable de la sûreté du port ;
8. Le rapport aux autorités compétentes et la tenue à jour des dossiers des incidents de sûreté qui ont des répercussions sur la sûreté du port ;
9. La coordination de la mise en œuvre du plan de sûreté portuaire avec les personnes ou organisations concernées ;
10. La coordination avec les services de sûreté, le cas échéant ;
11. La vérification du respect des normes qui s'appliquent au personnel responsable de la sûreté du port ;

12. La vérification de l'exploitation correcte des équipements de sûreté, mise à l'essai, calibrage et entretien.

Article 165

L'Autorité Portuaire valide la liste des équipements et systèmes intéressant la sûreté portuaire ou celle des installations portuaires.

Article 166

La liste des installations portuaires (IP) au sens du Code ISPS du Port Tanger Med est établie par l'administration sur proposition de l'autorité portuaire.

Article 167

L'Autorité Portuaire désigne les agents de sûreté des installations portuaires (ASIP) et leurs suppléants pour les installations portuaires gérées directement par l'Autorité Portuaire.

Elle désigne également les ASIP et suppléants des Installations portuaires concédées sur proposition des concessionnaires respectifs de ces installations.

Pour les autres formes de gestion d'un terminal, autre que la concession, les ASIP et suppléants sont désignés par l'Autorité Portuaire sur proposition du gestionnaire du terminal concerné.

Article 168

Les ASIP sont en charge notamment de :

1. effectuer une étude de sûreté initiale complète de l'installation portuaire en tenant compte de l'évaluation pertinente de la sûreté de l'installation portuaire ;

2. veiller à l'élaboration et à la mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire ;

3. mettre en œuvre le plan de sûreté de l'installation portuaire et procéder à des exercices à cet effet ;

4. procéder à des inspections de sûreté régulières de l'installation portuaire pour s'assurer que les mesures de sûreté restent appropriées ;

5. recommander et incorporer les modifications nécessaires au plan de sûreté de l'installation portuaire pour en rectifier les lacunes et mettre à jour le plan pour tenir compte des changements pertinents affectant l'installation portuaire ;

6. accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance du personnel de l'installation portuaire ;

7. veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté de l'installation portuaire ait reçu une formation adéquate ;

8. notifier les autorités compétentes et tenir un registre des événements qui menacent la sûreté de l'installation portuaire ;

9. coordonner la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire avec le ou les agent(s) de sûreté compétent(s) de la compagnie et du bâtiment ;

10. assurer la coordination avec les services de sûreté, s'il y a lieu ;

11. s'assurer que les normes applicables au personnel chargé de la sûreté de l'installation portuaire sont respectées ;

12. s'assurer que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu,

13. aider l'agent de sûreté du bâtiment à confirmer, sur demande, l'identité des personnes cherchant à monter à bord du bâtiment ;

14. veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté de l'installation portuaire ;

15. matérialiser l'installation portuaire ainsi que les zones d'accès restreint par une clôture périmétrique correspondant aux caractéristiques définies par l'autorité portuaire et entretenir cette clôture ;

16. maintenir l'efficacité de la sûreté dans le temps (audits, revues, révisions) ;

17. veiller à ce que les informations de sûreté soient transmises à l'agent de sûreté portuaire conformément aux directives de l'autorité portuaire ;

18. faciliter les contrôles de l'autorité portuaire en matière d'application des mesures de sûreté.

Article 169

Les plans de sûreté des installations portuaires (PSIP), qui doivent être compatibles avec le plan de sûreté du port, sont élaborés et tenus à jour sur la base d'une évaluation de sûreté propre à chaque IP.

Cette évaluation est conduite par un organisme de Sûreté reconnu (OSR).

Ces plans déterminent pour chacun des niveaux de sûreté prévus à l'article 170 du présent règlement, les procédures à suivre, les mesures à mettre en place et les actions à mener en matière de sûreté.

Ils s'appliquent à l'intérieur des limites des installations portuaires considérées.

Ils sont approuvés pour une durée allant jusqu'à cinq ans par l'administration après une instruction dont elle fixe les modalités.

Ces plans portent la mention « document protégé » au sens de la sûreté.

Article 170

La sûreté portuaire se décline en 3 niveaux :

- le niveau de sûreté 1, normal : niveau auquel les bâtiments et les IP sont normalement exploitées ;
- le niveau de sûreté 2, rehaussé : niveau applicable tant qu'il existe un risque accru d'incident de sûreté ;
- le niveau de sûreté 3, exceptionnel : niveau applicable pendant la période de temps où le risque d'un incident de sûreté est probable ou imminent.

Ces niveaux de sûreté sont décidés par les administrations compétentes pour le Port Tanger Med et les bâtiments sous pavillon marocain.

Pour les autres bâtiments, les niveaux de sûreté sont décidés par l'Etat de leur pavillon.

Article 171

L'Autorité Portuaire est chargée de diffuser aux clients du port le niveau de sûreté en vigueur dans le port.

Il est affiché à la Capitainerie selon le code couleur ci-dessous :

- Niveau de sûreté 1 : jaune ;
- Niveau de sûreté 2 : orange ;
- Niveau de sûreté 3 : rouge.

Chapitre II*La sûreté des bâtiments***Article 172**

Le présent chapitre s'applique aux bâtiments suivants qui effectuent des voyages internationaux :

- navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers ;
- navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaison d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonnes.

Article 173

Les bâtiments entrant dans la zone portuaire devront être en conformité avec les dispositions du Code ISPS.

Ils devront déclarer à l'autorité portuaire le niveau de sûreté en vigueur dans l'Etat de leur pavillon ainsi que la date de fin de validité de leur certificat international de sûreté du navire (ISSC).

Article 174

Tout bâtiment entrant dans la zone portuaire, même pour un simple passage sans intention d'entrer au port ou de prendre un mouillage, devra contacter Tanger Med port control par VHF (canal 14).

Faute de contact sur ce canal, la capitainerie interpellera le bâtiment sur canal VHF de sécurité (canal 16).

Si le bâtiment ne répond pas, il sera considéré comme suspect au sens de la sûreté et l'alerte intrusion sera déclenchée.

Sans préjudice des limitations prévues à l'article 172 du présent règlement, cette disposition de sûreté vaut pour tout type de bâtiment astreint à un équipement de radiocommunication VHF.

Tout engin flottant entrant au port sans l'autorisation préalable de la capitainerie, est considéré comme engin suspect.

Article 175

Tout bâtiment se présentant pour entrer dans la zone portuaire, astreint à être équipé de l'AIS (système d'identification automatique), devra être identifiable par le VTS du port par ce système, faute de quoi la capitainerie pourra lui interdire l'accès dans la zone portuaire, ou lui imposer à ses frais, toute mesure de sûreté qu'elle jugera utile.

Article 176

Dès son entrée au port, le capitaine du bâtiment devra mettre en œuvre les mesures prévues dans son plan de sûreté pour le niveau de sûreté en vigueur dans le port.

Si le niveau de sûreté de l'Etat de son pavillon est différent de celui du port, une déclaration de sûreté (DOS) devra être remplie contradictoirement, dès sa mise à quai, entre le capitaine du bâtiment et l'agent de sûreté de l'installation portuaire où le bâtiment opère.

Une copie du document, signée par les deux parties, devra être adressée à l'agent de sûreté du port.

Cette DOS est également requise en cas de menace pour la sûreté ou incident de sûreté mettant en cause le bâtiment ou l'installation portuaire.

Article 177

Les opérations d'approvisionnement des bâtiments, sont autorisées sous réserve du respect des conditions d'accès aux terminaux et des consignes de sûreté et sécurité arrêtées par l'autorité portuaire.

Chapitre III*Accès des personnes et des véhicules dans le port***Article 178**

Le Port Tanger Med est clôturé, gardé, sous vidéo surveillance et non librement accessible au public.

Hors les passagers et leurs véhicules titulaires de titres de transport sur les bâtiments ou une autorisation de mouvement portuaire nominative, ainsi que les équipages et passagers des bâtiments en escale, qui sont soumis à des procédures particulières, nul ne peut pénétrer dans le Port Tanger Med sans y avoir été préalablement autorisé par l'autorité portuaire.

Les modalités de délivrance de cette autorisation ainsi que du titre d'accès qui la concrétise sont édictées dans le plan de sûreté du Port et particulièrement dans la procédure de gestion des titres d'accès au Port et dans les consignes sûreté de la capitainerie.

Article 179

Le titre d'accès doit pouvoir être présenté à toute réquisition de l'officier de Port ou toute autre personne agissant pour le compte de l'autorité portuaire.

Il permet l'accès à toute ou partie du port selon l'habilitation de son détenteur et le niveau de vigilance en vigueur.

D'autres systèmes de contrôle et d'authentification peuvent lui être adjoints.

Les véhicules sont soumis aux mêmes règles. Le titre d'accès pour véhicule est apposé sur le pare-brise conformément aux consignes données lors de la délivrance.

L'accès et la circulation des véhicules à deux roues (vélomoteur, vélo ou similaire) sont strictement interdits à l'intérieur de l'enceinte portuaire.

Sauf dispositions particulières agréées par l'autorité portuaire, la gestion des titres d'accès de l'ensemble port et installations portuaires est centralisée, au niveau du service de sûreté du port, relevant de l'autorité portuaire. Ce dernier est chargé d'assurer notamment de :

- l'instruction des dossiers de demande de titre d'accès ;
- la confection des titres d'accès ;

- l'attribution des titres d'accès ;
- le suivi des titres d'accès (validité, récupération, annulation, vol et perte) ;
- le suivi des enregistrements d'utilisation des badges électroniques.

Les titres d'accès différencient et distinguent visuellement par inscriptions et couleurs la durée de l'autorisation d'accès et la zone ou les zones accessibles.

Article 180

Obligations attachées à la détention d'un titre d'accès au port et à ses installations ;

Le titulaire d'un titre d'accès est tenu de :

- n'accéder qu'aux zones dont l'accès lui est autorisé ;
- porter son titre d'accès de façon visible pendant toute la durée du séjour dans la zone d'accès restreint ;
- ne pas prêter son titre d'accès à un tiers pour quelque motif que ce soit ;
- signaler dans les plus brefs délais la perte ou le vol de son titre d'accès au service qui le lui a délivré ;
- restituer directement, ou par l'intermédiaire de l'entreprise qui en a fait la demande de délivrance, à l'autorité portuaire selon le cas ;
- le titre d'accès permanent qui devra être remis dès la cessation d'activité dans le port ;
- le titre d'accès provisoire qui devra être remis dès la fin de sa période de validité ou de l'activité qui a justifiée sa délivrance.

Article 181

Les personnels navigants des bâtiments accueillis par l'installation portuaire sont munis d'un livret maritime et doivent à tout moment être en mesure de justifier leur lien d'embarquement avec le bâtiment. Le lien d'embarquement est prouvé par le livret maritime ou par un document équivalent établi par l'autorité dont ils relèvent, ou par la liste d'équipage remise à l'autorité compétente. A défaut de cette pièce, l'identité doit être justifiée sur la base d'un document de voyage reconnu par les autorités marocaines.

Article 182

Chaque entrée dans une zone dont l'accès est soumis à autorisation est effectuée à un point d'accès reconnu.

Le port peut disposer de plusieurs points d'accès reconnus.

Article 183

Le titre d'accès est délivré par l'Autorité Portuaire qui en reste propriétaire. Il est retiré en cas de non respect des règles d'accès, de stationnement ou de circulation dans la zone portuaire définies dans le présent règlement.

Article 184

La délivrance d'un titre d'accès permanent ou temporaire est refusée par l'autorité portuaire dans les cas suivants :

- absence de motif justifiant l'entrée en zone portuaire ;
- avis défavorable motivé par des raisons de sûreté ;
- la demande n'est pas validée par un gestionnaire de zone ou d'activité.

Article 185

La perte ou le vol d'un titre d'accès est immédiatement signalé à : la DGSN, Bureau des formalités des accès, gestionnaire de zone et ou d'activité.

Le dossier de demande de remplacement comprend les mêmes pièces qu'un dossier de première demande, complétées d'un récépissé de déclaration de vol ou de perte auprès des services de police ou de la gendarmerie Royale.

Le titre d'accès délivré en remplacement du titre volé ou perdu a la même date de fin de validité que celui-ci.

Chapitre IV

Contrôle et surveillance des opérations portuaires au titre de la sûreté

Article 186

Dans le cadre du plan de sûreté du port, l'Autorité Portuaire exerce un contrôle et une surveillance dans la zone portuaire.

A cet effet, la capitainerie met en œuvre un dispositif de sûreté dont la vidéosurveillance est une composante.

Les personnes, véhicules et marchandises qui entrent, sortent ou font mouvement dans le port peuvent à tout moment faire l'objet d'une vidéosurveillance dont les images peuvent être enregistrées et archivées.

Les mêmes dispositions peuvent être prises par les exploitants des zones concédées.

Article 187

Il est formellement interdit de déposer tout objet qui pourrait altérer le fonctionnement des équipements de vidéosurveillance ou nuire à leur efficacité.

En cas de gêne visuelle, l'objet devra être évacué sans délai, faute de quoi l'autorité portuaire procédera à son enlèvement d'office aux frais et risques de son responsable.

Article 188

Les conditions d'exercice au port Tanger Med des activités connexes prévues par le décret n° 2-07-263 du 18 ramadan 1429 (19 septembre 2008) pris pour l'application des articles 5, 7, 9 et 60 de la loi n°15-02 relative aux ports, sont fixées par les cahiers des charges établis par l'autorité portuaire.

Ces cahiers des charges arrêtent les obligations à la charge des permissionnaires.

Article 189

Au cas où les officiers de port ou auxiliaires de surveillance seraient injuriés ou menacés dans l'exercice de leurs fonctions, ou confrontés à des refus d'obtempérer de la part des personnes contrôlées dans le cadre du présent chapitre, ils pourront faire appel aux forces de l'ordre.

Article 190

En cas d'incident de sûreté, les responsables de sûreté du port préviennent le PC sûreté du port « C3 » qui met en place les mesures d'accueil et d'accompagnement au point d'accès prévu pour l'arrivée des forces de l'ordre ou des secours.

Les forces de l'ordre ou les secours sont pris en charge au point d'accès et accompagnés jusqu'au lieu de survenance de l'incident. Il ne leur est pas demandé d'autorisation d'accès.

Chapitre V

Zones d'Accès Restreint (ZAR)

Article 191

L'Autorité Portuaire fixe, pour chaque ZAR, les conditions particulières d'accès et de circulation des personnes et de stationnement des véhicules ainsi que les modalités de signalisation correspondantes. La signalisation doit préciser que l'accès non autorisé est passible de poursuites.

La circulation des personnes et des véhicules dans une zone d'accès restreint est subordonnée au port apparent de l'un des titres d'accès agréé.

L'accès à toute zone restreinte n'est autorisé qu'aux seuls clients dont l'activité professionnelle est liée à celle de la zone restreinte considérée.

L'exploitant de l'installation portuaire érige et entretient une clôture autour de chaque zone d'accès restreint, conformément aux spécifications techniques arrêtées par l'Autorité Portuaire et prend pour cette zone les mesures de surveillance qui correspondent au niveau de sûreté en vigueur. Il installe des panneaux de signalisation conformes aux caractéristiques fixées par l'Autorité Portuaire.

Article 192

L'exploitant d'une installation portuaire n'autorise à pénétrer dans une zone d'accès restreint de cette installation que les personnes désignées ci-après :

- le personnel de l'Autorité Portuaire, le personnel de l'exploitant de l'installation portuaire, ainsi que le personnel intervenant dans la zone d'accès restreint pour leur activité professionnelle, muni d'un titre de circulation délivré par l'Autorité Portuaire ;
- les fonctionnaires et agents chargés d'exercer habituellement les missions de police, de sécurité et de secours sur le port, en uniforme ou munis d'un titre de circulation délivré par l'autorité portuaire ;
- le personnel navigant des bâtiments accueillis par l'installation portuaire et les personnes se trouvant à bord de ces bâtiments pour y effectuer des tâches professionnelles liées à l'exploitation du bâtiment, munis d'un titre de circulation délivré à cet effet ;
- les personnes admises pour une courte durée dans la zone d'accès restreint, munies d'un titre de circulation délivré à cet effet ;
- les passagers des bâtiments accueillis par l'installation portuaire, munis du titre de transport approprié.

Article 193

Les titres d'accès pouvant donner accès aux zones d'accès restreint du port ou des installations portuaires, en font alors clairement mention.

Le titre d'accès est retiré par l'exploitant de l'installation portuaire lorsque l'une des conditions qui ont prévalu à sa délivrance n'est plus remplie. Il doit en informer immédiatement l'Autorité Portuaire.

Article 194

L'accès et le stationnement des véhicules à l'intérieur de la zone d'accès restreint sont limités aux besoins justifiés de l'exploitation de l'installation portuaire et du bâtiment et de l'exercice des missions des autorités publiques.

Article 195

Sans préjudice des prescriptions prévues pour les marchandises dites spéciales, Les articles dont l'introduction dans les ZAR est prohibée sont :

- les armes à feu ;
- les explosifs ;
- les dispositifs incendiaires ;
- les articles dont la détention, le port et le transport est interdit par la législation en vigueur ou en vertu d'un accord international en vigueur ratifié par le Maroc.

Article 196

L'agent de sûreté portuaire ou l'exploitant de l'installation portuaire fait procéder, dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur, à la visite de sûreté des personnes et des véhicules pénétrant dans la zone d'accès restreint placée sous leur responsabilité, ainsi que des colis, bagages et marchandises qu'ils transportent.

Le capitaine du bâtiment fait procéder, dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur, à la visite de sûreté des personnes et des véhicules pénétrant dans le bâtiment, ainsi que des colis, bagages et marchandises qu'ils transportent.

L'autorité portuaire peut préciser la répartition des tâches entre l'exploitant de l'installation portuaire et les armateurs de bâtiment pour les visites de sûreté et les conditions dans lesquelles il peut être éventuellement dérogé à cette répartition. En l'absence de directive de l'autorité portuaire, l'exploitant et le capitaine du bâtiment conviennent des mesures applicables de part et d'autre afin d'en coordonner la mise en œuvre.

Article 197

L'exploitant de l'installation portuaire interdit l'accès de la zone d'accès restreint à toute personne refusant de se soumettre aux visites de sûreté prévues aux accès des ZAR. Il en avise sans délai les services territorialement compétents de la police ou de la gendarmerie royale et rend-compte au PC sûreté du port.

Le capitaine du bâtiment interdit l'accès à toute personne refusant de se soumettre aux visites de sûreté prévues à l'accès au bâtiment. Il en avise sans délai les services territorialement compétents de la police ou de la gendarmerie royale et rend-compte au PC sûreté du port ainsi qu'au PFSO de l'installation qui l'accueille.

Article 198

Les personnes chargées des visites de sûreté prévues à l'accès des ZAR et des bâtiments doivent avoir reçu un agrément auprès de l'Autorité Portuaire.

Cet agrément est accordé pour une durée maximale de cinq ans.

Les agents chargés des visites de sûreté qui ont été agréés à cette fin se voient délivrer un titre d'accès. Ils portent en permanence de manière apparente, outre ce titre, un signe distinctif de leur fonction.

L'employeur des personnes agréées dispense à celles-ci une formation initiale et une formation continue portant sur la déontologie et les techniques des visites de sûreté, les principes généraux de sûreté et l'utilisation des dispositifs techniques de contrôle, ainsi que des entraînements périodiques à la détection des objets et substances illicites.

Il ne peut faire exécuter les tâches de contrôle que par des personnes ayant suivi ces formations et ces entraînements.

TITRE VII

DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Article 199

Les intervenants concernés ou leurs préposés et mandataires ainsi que tout autre client du port s'engagent, du seul fait qu'ils utilisent les services et installations du port, à se conformer aux dispositions du présent règlement et aux mesures de sécurité, de sûreté, de sauvegarde et de lutte contre la pollution que les autorités compétentes du port peuvent être appelées à prendre.

Article 200

Sans préjudice des dispositions prévues par la législation et la réglementation en vigueur, nul consignataire ne peut commencer à exercer leur activité dans le port de Tanger-Med qu'après signature d'une convention avec l'autorité portuaire fixant ses obligations vis-à-vis de cette autorité, notamment les modalités des échanges des informations des escales via la plate-forme d'échange des données informatisées du port, ou en cas d'indisponibilité de cette plate-forme, en mode dégradé.

Article 201

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

Article 202

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

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

Article 203

Sans préjudice des sanctions prévues par la législation en vigueur, le non-respect des dispositions du présent règlement peut donner lieu, pour le contrevenant, à l'interdiction d'accès temporaire ou définitive au port et à ses installations.

Cette interdiction est prononcée par l'Autorité Portuaire, le contrevenant entendu.

Article 204

L'Autorité Portuaire est habilitée, en cas de besoin et selon les circonstances, à prendre des décisions aux fins d'explicitier certaines dispositions du présent règlement, notamment par des consignes d'exploitation permanentes ou temporaires

*

* *

 TANGER MED	DEMANDE D'ATTRIBUTION DE POSTE	BPE EN 01 02
		Date d'émission 03/08/09
		Page 1 sur 2

Nom du Navire	
Statut de la Demande *	
Numéro de Voyage**	
Numéro d'Escale ***	

Navire

Indicatif d'appel..... Numéro IMO.....
MMSI..... Pavillon navire.....
Type du navire..... Genre de navigation.....

Date de construction..... Jauge brute.....
Jauge net..... Port en lourd.....
Longueur hors tout..... Largeur.....
Tirant d'eau été..... Nombre d'hélices.....
Creux sur quille.....

Puissance machine.....
Nombre de propulseurs d'étrave.....
Puissance des propulseurs d'étrave.....
Nombre de propulseurs d'arrière.....
Puissance des propulseurs d'arrière.....
Capacité navire en EVP (pour les navires porte conteneurs).....
Tirant d'eau avant..... Tirant d'eau arrière.....

Hydrocarbures

Quantité du fuel à bord..... Quantité du diesel à bord.....

Equipage

Nombre de personne à bord..... Nom du capitaine

Armateur

Nom de l'armateur propriétaire.....

Agent maritime

Nom de l'agent maritime

Adresse de l'agent maritime

Contact agent maritime

Escale

Objet principal de l'escale

Numéro de Voyage **..... Numéro d'escale***.....

ETA..... ETD

Dernier port d'escale

Prochain port d'escale

Date début des opérations commerciales.....

Date fin opération commerciale.....

Première escale au port Tanger Med

Sécurité / sûreté:

Certificat international de sûreté

L'autorité de délivrance du certificat

Marchandises dangereuses à bord

Poste à quai :

Terminal requis

Poste souhaité

Sens d'accostage.....

 TANGER MED	DEMANDE D'ATTRIBUTION DE POSTE	BPE_EN_01_02
		Date d'émission 03/08/09
		Page 2 sur 2

Mouvement 1 :

Terminal requis

Poste souhaité

Sens d'accostage

Date et heure souhaitées de mouvement

Raisons de changement de poste

Mouvement 2 :

Terminal requis

Poste souhaité

Sens d'accostage

Date et heure souhaitées de mouvement

Raisons de changement de poste

Déchet :

Déchet à bord

Débarquement déchet au Port Tanger Med

Marchandises :

Nature des marchandises à débarquer

Conditionnement des marchandises à débarquer

Quantité des marchandises à débarquer

Nature des marchandises à embarquer

Conditionnement des marchandises à embarquer

Quantité des marchandises à embarquer

Nature des marchandises en transit

Conditionnement des marchandises en transit

Quantité des marchandises en transit

***Statut de la demande d'attribution de poste :**

L'agent maritime peut choisir entre les deux statuts suivants :

Notification : en choisissant ce statut, l'agent maritime informe la capitainerie de l'éventualité de l'arrivée du navire et n'engage pas sa responsabilité vis-à-vis de la capitainerie ou des fournisseurs des services

Réservation : une fois choisi avant l'achèvement du délai réglementaire, l'agent maritime confirme l'arrivée de son navire et engage sa responsabilité vis-à-vis de la capitainerie et des fournisseurs des services

Délai réglementaire :

L'agent maritime doit déposer sa demande d'attribution de poste 24 heures avant l'arrivée du navire au port Tanger Med. Si ce dernier transporte des matières dangereuses à bord il doit la déposer 48 heures avant.

Réservation de l'escale :

Avant l'achèvement du délai réglementaire pour le dépôt de la demande d'attribution de poste, l'agent maritime doit confirmer l'arrivée du navire en changeant le statut de sa demande de notification à réservation

**si l'agent dépose une demande d'attribution de poste en statut « notification », ce dernier doit assigner à sa demande un numéro de voyage conformément aux instructions de la capitainerie

***si l'agent dépose une demande d'attribution de poste en statut « réservation », la capitainerie lui assigne le numéro d'escale

Date et Heure :	Signature et cachet de l'Agent Maritime :
-----------------	---

 TANGER MED	INWARD DECLARATION	BPE EN 02 02
		Date d'émission 03/08/09
		Page 1 sur 2

Booking Nr:

INWARD DATE

SHIP'S NAME

Owners ----- Flag ----- Year of built -----

Port of registry ----- Call sign ----- IMO number -----

Classification society ----- Hull ----- Engine -----

Agent ----- Number of crew ----- Number of passengers -----

Sea areas in which the ship is certified to operate -----

Last port of call ----- Next port of call -----

Hazardous cargo on board

no ☐ yes ☐

Tons

IMDG class in tons	to be unloaded	in transit

LOA -----

Max breadth -----

Gross tonnage -----

Net tonnage -----

Deadweight -----

Summer draft -----

Max Arrival draft -----

Air draft -----

Ship-generated waste: ----- Liquids: yes ☐ no ☐

Solids: yes ☐ no ☐

Particulars : -----

IN GOOD WORKING ORDER

YES

NO

DEFICIENCIES

Safety and navigational equipments ----- ☐ ☐ -----

Is the ship fitted with full engine power Ahead and Astern ----- ☐ ☐ -----

Main engine and auxiliary engines ----- ☐ ☐ -----

Mooring winches and ropes in good conditions and sufficient Number ----- ☐ ☐ -----

Windlass and two anchors and chain cables available ----- ☐ ☐ -----

Main steering gear / auxiliary ----- ☐ ☐ -----

Fixed fire extinguishing and fighting system ----- ☐ ☐ -----

Inert gas system if available ----- ☐ ☐ -----

Radars and navigation systems (GPS-AIS-others) ----- ☐ ☐ -----

GMDSS radio equipment ----- ☐ ☐ -----

Bow thruster(s) and power if available ----- ☐ ☐ -----

 TANGER MED	INWARD DECLARATION	BPE EN 02_02
		Date d'émission 03/08/09
		Page 2 sur 2

Date of end of validity for safety and security certificates and/or remarks

International tonnage certificate (1969) -----

International load line certificate -----

International load line exemption certificate -----

Class certificate -----

International ship security certificate (ISPS code) -----

Cargo ship safety certificate -----

Cargo ship safety construction certificate -----

Cargo ship safety equipment certificate -----

Cargo ship safety radio certificate -----

Exemption certificate (SOLAS) -----

Certificate of insurance or other financial security
in respect of civil liability for pollution oil damage -----

Document of compliance with the special requirements
for ships carrying dangerous goods (SOLAS) -----

International oil pollution prevention certificate (IOPP certificate) -----

International pollution prevention certificate
for the carriage of noxious liquid substances in bulk (NLS certificate) -----

Oil/cargo record book filled in -----

Others particular certificates -----

Minimum safe manning document -----

Copy of the document of compliance (ISM code) -----

Certificate of safety management (ISM code) -----

Can you fit up with the MMPE (minimum mooring plan expected) ----- Expected departure draft -----

Any further information regarding safety and security of ship's call :

MASTER NAME IN BLOCK LETTERS

DATE – SIGNATURE – SHIP'S STAMP

* Inward declaration to be filled up by the captain on arrival.
Any deficiency must be immediately reported to Port Authorities

	DANGEROUS CARGO DECLARATION	BMD_EN_01_03
		Date d'émission 20/01/15
		Page 1 sur 1

Booking Nr
 Ship Name
 Flag State
 Previous port of call

Voyage No
 Call Sign
 ETA.....

IMO Number
 ETD.....
 Next port of call

Class	Division	To load (weight in tons)		To unload (weight in tons)		In transit (weight in tons)
		Export	Transhipment	Import	Transhipment	
1	1					
	2					
	3					
	4					
	5					
	6					
2	1					
	2					
	3					
3						
4	1					
	2					
	3					
5	1					
	2					
6	1					
	2					
7						
8						
9						

	ISPS DECLARATION	BSP_EN_01_03
		Date d'émission 15/10/07
		Page 1 sur 1

Booking Nr Voyage No
 Ship Name Call Sign IMO Number
 Flag State ETA ETD
 Previous port of call Next port of call

Does the ship have a valid international ship security and the name of its issuing authority (SOLAS regulation XI-2/9.2.1.1)		Yes	☐	No	☐		
Name of its issuing authority							
Expiry date (dd/mm/yyyy)							
INMARSAT ship's call numbers (if available)							
CSO name & 24 hour contact details							
The security level at which the ship is currently operating (SOLAS regulation XI-2/9.2.1.2)		1	☐	2	☐	3	☐
The security level at which the ship operated in the previous ten calls at port facilities where it has conducted a ship/port interface (SOLAS regulation XI-2/9.2.1.3)							
Name of the port							
		1		2		3	
Oldest  Last one		☐		☐		☐	
		☐		☐		☐	
		☐		☐		☐	
		☐		☐		☐	
		☐		☐		☐	
		☐		☐		☐	
		☐		☐		☐	
		☐		☐		☐	
		☐		☐		☐	
		☐		☐		☐	
How many declarations of security that were entered into with port facilities or other ships (ISPS Code part B paragraph 4.37.2)							
Observations:							

 TANGER MED	MARPOL DECLARATION	BMD EN 04 02
		Date d'émission 01/06/07
		Page 1 sur 1

**Information to Be Notified Before Entry into the Port of
Tanager Med**

Booking Nr..... Voyage No.....
 Ship Name..... Call Sign..... IMO Number
 Flag State..... ETA ETD
 Previous port of call Next port of call
 Last port and date when ship-generated waste was delivered

Are you delivering?

All ☐ Some ☐ None ☐
 of your waste into port reception facilities? Tick as appropriate

9. Type and amount of waste and residues to be delivered and/or remaining on board, and percentage of maximum storage capacity:

If delivering all waste, complete second column as appropriate.

If delivering some or no waste, complete all columns.

Type	Waste to be Delivered in m ³	Maximum dedicated storage capacity in m ³	Amount of waste retained on board in m ³	Port at which remaining waste will be delivered	Estimated amount of waste to be generated between notification and next port of call in m ³
1. Waste oils					
Sludge					
Bilge Water					
Others (specify)					
2. Garbage					
Food waste					
Plastic					
Other					
3. Cargo-associated waste¹ (specify)					
4. Cargo residues¹ (specify)					

¹May be estimates.

I confirm that the above details are accurate and correct and there is sufficient dedicated onboard capacity to store all waste generated between notification and the next port at which waste will be delivered.