

DECRETS

**Décret exécutif n° 02-01 du 22 Chaoual 1422
correspondant au 6 janvier 2002 fixant le
règlement général d'exploitation et de sécurité
des ports.**

Le Chef du Gouvernement ;

Sur le rapport du ministre des transports ;

Vu la Constitution, notamment ses articles 85-4° et 125 (alinéa 2) ;

Vu l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, modifiée et complétée, portant code maritime ;

Vu la loi n° 79 -07 du 21 juillet 1979, modifiée et complétée, portant code des douanes ;

Vu la loi n° 90-30 du 1er décembre 1990 portant loi domaniale ;

Vu la loi n° 01-11 du 11 Rabie Ethani 1422 correspondant au 3 juillet 2001 relative à la pêche et à l'aquaculture ;

Vu le décret présidentiel n° 2000-256 du 26 Joumada El Oula 1421 correspondant au 26 août 2000 portant nomination du Chef du Gouvernement ;

Vu le décret présidentiel n° 01-139 du 8 Rabie El Aouel 1422 correspondant au 26 mai 2001 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 89-165 du 29 août 1989 fixant les attributions du ministre des transports ;

Vu le décret exécutif n° 90-79 du 27 février 1990 portant réglementation du transport des matières dangereuses ;

Vu le décret exécutif n° 91-454 du 23 novembre 1991, modifié et complété, fixant les conditions et modalités d'administration et de gestion des biens du domaine privé et du domaine public de l'Etat ;

Vu le décret exécutif n° 99-199 du 6 Joumada El Oula 1420 correspondant au 18 août 1999 fixant le statut type de l'autorité portuaire ;

Vu le décret exécutif n° 99-200 du 6 Joumada El Oula 1420 correspondant au 18 août 1999 portant création de l'autorité portuaire de l'Est ;

Vu le décret exécutif n° 99-201 du 6 Joumada El Oula 1420 correspondant au 18 août 1999 portant création de l'autorité portuaire du Centre ;

Vu le décret exécutif n° 99-202 du 6 Joumada El Oula 1420 correspondant au 18 août 1999 portant création de l'autorité portuaire de l'Ouest ;

Décrète :

Article 1er. — En application des dispositions de l'article 911 et compte tenu de celles prévues à l'article 935 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, modifiée et complétée susvisée, le présent décret a pour objet de fixer le règlement général d'exploitation et de sécurité des ports.

Art. 2. — Le présent règlement a pour objet de définir les règles générales d'exploitation et de sécurité des ports de commerce, de pêche et de plaisance, applicables dans les limites maritimes et terrestres du domaine public portuaire relevant de chaque port.

Le règlement d'exploitation et de sécurité spécifique à chaque port est déterminé par arrêté du ministre des transports, sur proposition de l'autorité portuaire concernée.

A ce titre, l'autorité portuaire est tenue d'engager les concertations avec l'ensemble des organes, administrations et institutions de l'Etat concernés.

TITRE I

DES REGLES GENERALES D'EXPLOITATION

Chapitre I

Des zones portuaires et de leur affectation

Section 1

Des zones portuaires clôturées

Art. 3. — Dans les limites terrestres de la zone d'exploitation du domaine public portuaire, peut se trouver une ou plusieurs zones clôturées, dont la délimitation est fixée par l'autorité portuaire, après avis de l'administration des douanes.

Art. 4. — Les zones portuaires clôturées sont affectées au transit des marchandises et des voyageurs, aux besoins de la construction et de la réparation navale ainsi que des activités de pêche et de plaisance.

Ne peuvent se trouver dans les zones portuaires clôturées que les bureaux de quai nécessaires aux personnels des administrations et des entreprises participant directement à l'exploitation ou à la sécurité portuaire.

Art. 5. — Les zones portuaires clôturées peuvent être utilisées également pour remiser le matériel d'exploitation habituellement utilisé pour les opérations de manutention ainsi que le matériel servant aux travaux de construction et d'entretien des ouvrages et installations portuaires.

La consistance et les caractéristiques de ce matériel doivent être portées à la connaissance de l'autorité portuaire, qui apprécie la nécessité de le remiser ou non à l'intérieur de ces zones.

Dans le cas où le stationnement de ce matériel est autorisé par l'autorité portuaire, il ne peut s'effectuer qu'aux seuls emplacements préalablement désignés à cet effet.

Art. 6. — Lorsque les conditions le permettent, l'autorité portuaire peut aménager ou faire aménager à l'intérieur de ces zones, des emplacements spéciaux ou terminaux, réservés aux conteneurs, aux trafics rouliers, aux marchandises dangereuses ou pondéreuses, et à toute autre marchandise provenant d'un transport spécialisé ainsi que des parcs pour la mise en quarantaine.

Art. 7. — Dans le cadre des dispositions précédentes, ont priorité d'implantation en zone clôturée :

— les bâtiments, hangars et terre-pleins affectés au transit et à l'entreposage des marchandises;

— les installations spécialisées nécessaires à la manutention des marchandises tels que les silos, chais, terminaux à conteneurs, terminaux à pondéreux, parcs aux inflammables, entrepôts frigorifiques;

— les installations spécialisées pour l'expédition et la réception des hydrocarbures ainsi que les stations de soutage et de déballastage;

— les gares maritimes, les abris pour le matériel portuaire, les ateliers de construction et de réparation navale;

— les postes de secours de première intervention;

— les stations de pilotage, de lamanage et de remorquage.

Section 2

Des zones portuaires non clôturées

Art. 8. — Les zones portuaires non clôturées sont réservées à des activités liées au trafic maritime et présentant un intérêt pour le port.

Art. 9. — Ont priorité d'implantation en zone non clôturée :

— les bâtiments et installations devant se trouver normalement en zone clôturée mais pour lesquels aucun emplacement n'a pu être affecté;

— les bureaux administratifs et commerciaux ainsi que les ateliers des administrations et entreprises exerçant une activité dans le port;

— les activités d'importation et d'exportation par voie maritime dont le tonnage manutentionné sur les emplacements mis à leur disposition est jugé important.

Section 3

Des zones réservées à la pêche et à la plaisance

Art. 10. — Les zones affectées à la pêche et à la plaisance, clôturées ou non, situées au niveau d'un port de commerce ou dans les ports aménagés exclusivement à cet usage, sont réservées aux seuls besoins de ces activités et de leur développement.

Art. 11. — Ont priorité d'implantation au niveau de ces ports et de ces zones :

— les cases de pêcheurs ainsi que les installations de commercialisation, de conservation et de transformation des produits halieutiques;

— les installations de réparation, maintenance et mise à sec des flottilles de pêche et de plaisance;

— les foyers et cercles culturels destinés aux gens de mer et aux clubs nautiques.

Section 4

Des zones extraportuaires

Art. 12. — Lorsqu'elle le juge nécessaire, l'autorité portuaire peut créer et/ou aménager des zones extraportuaires agréées par les services habilités de l'Etat.

L'exploitation de ces zones obéit aux dispositions de la législation et de la réglementation douanières en vigueur en la matière et de celles du présent règlement général.

Section 5

De l'ordre de priorité d'implantation

Art. 13. — Dans le respect des précédentes dispositions et conformément à leur destination et au plan directeur de développement, l'ordre de priorité d'implantation des différentes activités en zone clôturée ou non clôturée de chaque port de commerce ainsi que dans les ports de pêche et de plaisance est fixé par son règlement particulier.

Chapitre II

Des modalités et conditions de transit des passagers et des marchandises et du chargement et déchargement des navires

Section 1

Du transit des passagers

Art. 14. — L'embarquement et le débarquement des passagers, de leur véhicules et de leurs bagages ne doit s'effectuer que dans les gares maritimes ou dans les bâtiments et emplacements assimilés, réservés à cet usage.

Art. 15. — Les gares maritimes doivent être dotées par l'autorité portuaire de toutes les commodités et installations nécessaires à l'accueil, au transit et à la sécurité des passagers, de leurs véhicules et de leurs bagages.

L'autorité portuaire doit veiller à l'entretien et à la salubrité de ces installations ainsi qu'au bon déroulement des opérations qui s'y effectuent .

Art. 16. — Les gares maritimes doivent être utilisées exclusivement pour abriter les passagers, leurs véhicules et leurs bagages avant embarquement ou après débarquement.

Ne doivent être implantés au niveau des gares maritimes que les bureaux des administrations et des organismes intervenant directement dans les opérations de contrôle des passagers, de leurs véhicules et de leurs bagages ainsi que les locaux commerciaux et autres commodités utiles aux voyageurs.

L'accès aux gares maritimes est réservé aux passagers en possession d'un titre de voyage, aux agents relevant de l'autorité portuaire ou des autres administrations et organismes publics ayant à y opérer et au personnel des compagnies de navigation et d'assurance ainsi qu'aux opérateurs et usagers .

Art. 17. — En dehors du temps où elles sont utilisées, les gares maritimes doivent être fermées par les services habilités de l'autorité portuaire.

Aucune inscription, ni panneau ne doivent y être apposés sans l'autorisation préalable de l'autorité portuaire.

Le règlement particulier précisera , pour les ports dotés d'une gare maritime, les règles de leur fonctionnement ainsi que les conditions d'intervention des porteurs de bagages.

Section 2

Du transit et du séjour des marchandises dans les ports

Art. 18. — Le transit de la marchandise s'entend du passage de cette dernière du transport maritime au transport terrestre, ou *vice versa*, que celle-ci séjourne ou non sur les terre-pleins, dans les hangars, bâtiments et installations spécialisées ou soit directement déchargée sur moyen de transport terrestre ou immédiatement chargée sur le navire.

Les opérations de transbordement d'un navire à un autre, effectuées dans les limites administratives d'un port, constituent également des opérations de transit.

Art. 19. — Les marchandises ne peuvent transiter dans un port qu'avec l'autorisation de l'autorité portuaire, qui fixe les conditions à observer, selon l'une des formes de transit énoncées à l'article 18 ci-dessus.

Sans préjudice des contrôles que doivent effectuer les agents des autres administrations concernées, le transit des marchandises doit s'effectuer sous le contrôle des agents légalement habilités de l'autorité portuaire, qui désignent les emplacements habituellement réservés au chargement, au déchargement et au dépôt des marchandises et qui fixent les besoins en outillages fixes ou mobiles nécessaires à l'opération ainsi que les moyens d'évacuation à mettre en œuvre.

Art. 20. — La demande de chargement ou de déchargement d'un navire doit être présentée à l'autorité portuaire par le consignataire du navire ou par l'entreprise chargée de la manutention. Elle peut être présentée par le propriétaire ou le consignataire de la marchandise lorsqu'il s'agit d'une cargaison appartenant au même propriétaire.

Lorsqu'il s'agit d'opérations d'enlèvement ou de mise à quai, la demande doit être présentée, selon le cas, par le réceptionnaire ou par l'expéditeur de la marchandise ou leurs représentants.

Dans ce cas, toutes les autres formalités auxquelles sont assujetties par ailleurs ces marchandises doivent être accomplies préalablement à la présentation de la demande prévue ci-dessus .

Art. 21. — La durée de séjour des marchandises transitant par les ports de commerce ainsi que les règles spécifiques régissant le séjour et le transit des matières dangereuses ou infectieuses sont fixées selon la situation de chaque port par son règlement particulier.

Le propriétaire ou son mandataire est tenu de procéder à l'enlèvement de ses marchandises durant le délai de séjour autorisé.

En cas de non respect de cette obligation et après mise en demeure adressée au propriétaire, les marchandises concernées sont transférées d'autorité vers les zones extra portuaires et aires de dédouanement prévues à cet effet, dans le respect des modalités et procédures établies et aux frais, risques et périls du destinataire.

Sans préjudice du délai de séjour autorisé, l'autorité portuaire peut décider d'office, en cas d'encombrement ou de risque d'encombrement, du transfert de toutes les marchandises ou de certaines catégories de marchandises.

Art. 22. — Durant toute la durée autorisée de séjour au port, le gardiennage et la conservation de la marchandise jusqu'à sa livraison sont à la charge de l'acconier qui assure, en outre, sa réception et sa reconnaissance .

Section 3

*Des conditions de chargement
et de déchargement des navires*

Art. 23. — Conformément au régime de travail applicable dans les ports qui est celui de l'horaire continu, les opérations de chargement et de déchargement doivent s'effectuer dès l'accostage des navires et ce sans discontinuité.

Elles doivent être exécutées selon l'organisation et l'horaire de travail ainsi que dans les conditions de temps, de tonnage et de sécurité fixées par le règlement particulier de chaque port.

Les opérations d'enlèvement et de réception des marchandises dans les enceintes portuaires sont soumises aux mêmes obligations.

Art. 24. — Il doit être employé aux opérations de manutention, tant à bord des navires qu'à terre, un personnel qualifié et un matériel adéquat de façon à satisfaire, dans les meilleures conditions aux exigences techniques et de sécurité de chaque manutention et de respect des délais prescrits pour ces opérations.

Art. 25. — Dans le cadre de leur mission de veille au bon déroulement des opérations, les agents légalement habilités de l'autorité portuaire peuvent procéder inopinément à tout contrôle, tant à bord des navires qu'à terre, et prendre l'ensemble des mesures nécessaires pour remédier aux insuffisances relevées.

Art. 26. — A la fin de chaque opération de chargement ou de déchargement, le capitaine du navire est tenu de procéder ou de faire procéder au nettoyage de la partie de la zone utilisée et des espaces attenants.

Toutefois, en cas de nécessité, les services habilités de l'autorité portuaire peuvent exiger que le nettoyage de la zone en question soit opéré pendant les opérations même.

S'il n'est pas satisfait à ces prescriptions, il y est pourvu d'office par les services concernés de l'autorité portuaire aux frais de celui à qui incombe l'opération et ce sans préjudice des poursuites prévues pour infraction aux règles de police de la conservation et de l'exploitation.

Art. 27. — Les emballages et les autres moyens de conditionnement détériorés pendant les opérations de chargement ou de déchargement des marchandises doivent être immédiatement réparés et les marchandises répandues accidentellement doivent être ramassées et rangées avec soin.

Art. 28. — Durant les opérations de chargement ou de déchargement des navires, toutes les précautions doivent être prises afin d'éviter tout dommage et toute dégradation à la chaussée et à l'environnement immédiat.

Art. 29. — A la fin de chaque période de travail, les matériels mobiles de manutention utilisés durant les opérations doivent être rangés de manière à ne pas gêner la circulation et les manœuvres sur les quais, terre-pleins et plans d'eau.

Dans tous les cas, sauf dérogation accordée par l'autorité portuaire, les engins de levage sur rails ou sur pneus doivent être placés de façon à libérer l'avant de tout navire de vingt cinq (25) mètres au minimum et les flèches des grues doivent être tournées du côté terre.

Chapitre III

**Des conditions d'entreposage, d'enlèvement
des marchandises et d'exploitation des hangars
et des terre-pleins portuaires**

Section 1

De l'entreposage des marchandises

Art. 30. — Les marchandises doivent être entreposées aux emplacements préalablement délimités et matérialisés par une identification appropriée, affectés à cet effet par l'Autorité portuaire.

Art. 31. — Le dépôt des marchandises sur les aires d'entreposage doit s'effectuer en tenant compte de la nature de la marchandise, son mode de conditionnement et conformément aux marques des colis ainsi qu'aux règles de sécurité, d'empilage, de gerbage et des charges admissibles, édictées en la matière par le règlement particulier du port concerné.

Art. 32. — Dans tous les cas, les marchandises doivent être convenablement empilées et gerbées afin de limiter l'encombrement des surfaces sans qu'il puisse en résulter un danger.

Quand leur nature le permet, les marchandises doivent être entreposées sur palettes ou sur tout autre moyen approprié, pour les préserver et faciliter leur manipulation ultérieure.

Sauf dans les installations conçues à cet usage, les marchandises ne doivent pas être appuyées sur les parois des bâtiments et hangars tant à l'intérieur qu'à l'extérieur et la charge au sol ne doit pas dépasser celle prescrite dans ce cadre par l'autorité portuaire.

Art. 33. — Il ne doit être laissé entre les lots de marchandises entreposées que l'espace nécessaire pour pouvoir y accéder, répondant aux normes de sécurité prescrites.

La signalisation au sol lorsqu'elle existe doit être respectée.

Art. 34. — Tout entreposage de marchandises constituant un risque quelconque aux installations ou susceptible d'entraîner une dépréciation pour d'autres marchandises du fait d'un simple voisinage, contact ou mélange, est interdit.

L'autorité portuaire peut procéder ou faire procéder, sans préavis, au déplacement et à un nouvel arrimage de toute marchandise déposée en infraction aux dispositions du présent règlement aux frais, risques et périls de celui qui les a placées ou de leur propriétaire.

Art. 35. — Lorsqu'il existe dans un port, un terminal ou parc à conteneurs, des emplacements spéciaux réservés aux marchandises dangereuses ou pondéreuses, des parcs animaliers et autres, des dispositions spécifiques relatives à leur exploitation et leur gestion ainsi que les conditions de dépôt, de manutention, de séjour et d'enlèvement sont fixées par le règlement particulier du port.

Section 2

De l'enlèvement des marchandises

Art. 36. — L'enlèvement des marchandises est subordonné à l'accomplissement de toutes les formalités nécessaires prévues par la législation et la réglementation en vigueur.

Toute personne qui doit procéder à l'enlèvement d'une marchandise doit pouvoir justifier de son droit de l'enlever et de l'accomplissement de toutes les formalités requises et du règlement des frais y afférents.

Art. 37. — Les opérations de triage et criblage des marchandises, sans préjudice des autres autorisations susceptibles d'être exigées dans ces cas par les autres institutions et services concernés, sont soumises à une autorisation préalable de l'autorité portuaire.

Art. 38. — Toute modification du conditionnement ou d'emballage des marchandises lors des opérations d'enlèvement, dans la mesure où il est autorisé par les services des douanes, se fait aux emplacements et selon les conditions prescrites par les services habilités de l'autorité portuaire.

Art. 39. — L'opération d'enlèvement des marchandises peut être subordonnée, par les services habilités de l'autorité portuaire, au respect de certaines conditions liées à la qualification des effectifs employés ainsi qu'aux caractéristiques du matériel de manutention et moyens de transports utilisés.

A ce titre, ces services peuvent fixer, par opération d'enlèvement, le nombre de moyens de transports admis simultanément dans l'enceinte clôturée et les emplacements où ces derniers doivent se tenir en attente de chargement.

Art. 40. — En cas d'enlèvement partiel de marchandises, l'acconier est tenu de les resserrer dans les délais fixés par les services habilités de l'autorité portuaire.

Ces services peuvent aussi ordonner l'arrêt de tout enlèvement qui se déroulerait dans de mauvaises conditions et constituerait un risque quelconque pour les installations et le personnel y opérant ou une gêne pour d'autres enlèvements.

Section 3

De l'exploitation des hangars et des terre-pleins portuaires

Art. 41. — Les hangars et terre-pleins sont réservés, sauf dérogation expressément accordée par l'autorité portuaire, au dépôt des marchandises transitant par le port au débarquement ou à l'embarquement. Ils ne peuvent constituer un lieu de stationnement habituel des engins destinés aux opérations de manutention.

Art. 42. — Le dépôt des marchandises par l'exploitant ou l'affectataire sous hangars et sur terre-pleins est effectué aux seuls emplacements réservés à cet effet, dans le respect des précédentes prescriptions générales et des conditions particulières auxquelles ils sont assujettis, fixées par le règlement particulier de chaque port.

Art. 43. — L'accès aux hangars et bâtiments affectés à l'entreposage des marchandises est, pendant les heures de travail, réservé aux seules personnes appelées à y pénétrer pour les besoins de l'exploitation et aux services publics intéressés.

Par mesure de sécurité, ils doivent être tenus fermés en dehors des heures de travail tout en restant accessibles aux personnels des douanes et à ceux chargés de la surveillance et de la sécurité. Leur ouverture et fermeture ainsi que toutes les opérations qui y sont effectuées, sont assurées sous surveillance douanière.

Chapitre IV

De l'exploitation de l'outillage portuaire et des installations spécialisées

Art. 44. — Les outillages et installations portuaires tels que les silos à céréales, à sucre, à ciment et ceux affectés à la réception et l'expédition de certaines catégories de marchandises doivent être utilisés conformément à leur destination et en fonction de leur caractéristiques.

La fourniture des services qui y sont liés est exécutée de manière que leur exploitation et leurs performances soient les meilleures possibles compte tenu des caractéristiques techniques des navires à opérer.

Art. 45. — Lors des opérations de chargement ou de déchargement des marchandises, le recours à l'utilisation des outillages et installations portuaires existants est privilégié sur le reste des moyens susceptibles d'être mis en œuvre et appartenant aux navires, sauf dans les cas où leurs performances sont moindres.

Art. 46. — Ne sont acceptés dans les installations spécialisées que les marchandises ou produits dont les caractéristiques sont compatibles avec l'affectation et le fonctionnement normal de ces installations.

Art. 47. — L'autorité portuaire doit prendre ou faire prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer l'utilisation optimale des outillages et des installations spécialisées, la conservation des marchandises qui y séjournent ainsi que la mise en œuvre des moyens d'évacuation appropriés .

A ce titre, les services habilités de l'autorité portuaire peuvent :

- fixer les conditions ainsi que les moyens matériels et humains à mettre en œuvre lors des opérations de chargement ou déchargement et d'enlèvement,

- arrêter les opérations si l'état de la marchandise est de nature à causer des dommages à l'installation ou susceptible de nuire à la bonne conservation des autres marchandises,

- exiger que le navire poursuive le travail de nuit et jours fériés et au maximum des capacités des moyens mis en œuvre si l'utilisation de l'installation l'exige.

Art. 48. — L'autorité portuaire peut, suivant les circonstances et dans les conditions qu'elle fixe, donner priorité aux opérations de chargement sur celles de déchargement ou inversement et / ou aux opérations de transbordement devant être effectuées à partir de ces installations. Il est tenu compte de ces priorités, lorsqu'elles existent, pour déterminer l'ordre d'accostage des navires aux postes desservant ces installations.

Art. 49. — Les dispositions des chapitres précédents concernant le transit, le séjour, l'entreposage et l'enlèvement des marchandises ainsi que les conditions de chargement et déchargement valent aussi pour celles utilisant des installations spécialisées, exploitées directement par les services de l'autorité portuaire ou concédées à des tiers et dans la mesure où elles peuvent être appliquées à ces trafics particuliers.

Art. 50. — Lorsque les conditions l'exigent, l'exploitant de l'installation est tenu de procéder, après avoir avisé le propriétaire, au regroupement des marchandises dans une partie seulement des cellules de l'installation et dans la mesure où cette opération respecte les séparations initiales.

Art. 51. — Les opérations de retrait des marchandises incombent aux propriétaires. Ils sont tenus de procéder à leur enlèvement dès leur réception au niveau des installations et ce, sauf dispositions contraires convenues au préalable avec l'exploitant après l'accord de l'autorité portuaire .

Toute marchandise réceptionnée au niveau de l'installation qui viendrait à s'avarier ou de nature à nuire aux installations ou à leur bonne exploitation doit être immédiatement enlevée par son propriétaire .

En cas de non respect de cette obligation l'autorité portuaire procède d'office, en accord avec les autres organes habilités de l'Etat , au transfert de ces marchandises et à leur destruction aux frais du propriétaire.

Art. 52. — L'autorité portuaire peut, suivant les circonstances et dans les conditions qu'elle fixe, donner priorité aux opérations de retrait des marchandises transbordées directement sur moyens de transports au fur et à mesure de leur débarquement sur celles devant être livrées à partir des installations ou inversement.

Art. 53. — L'autorité portuaire doit veiller à ce que toutes les installations spécialisées de réception et de livraison de produits solides ou liquides en vrac soient dotées de dispositifs appropriés de pesage et de mesure à l'entrée et à la sortie, agréés par les organismes concernés.

TITRE II

DES REGLES GENERALES DE SECURITE DES PORTS

Chapitre I

Des règles de conservation des ports et leurs dépendances

Section 1

Conservation du domaine public portuaire

Art .54. — Pour garantir l'intégrité et la conservation des ouvrages et installations du domaine public portuaire et de ses dépendances, il est interdit notamment de :

- charger ou décharger des marchandises susceptibles de dégrader les ouvrages portuaires et notamment les couronnements de quai, les rails, le revêtement des terre - pleins ainsi que les installations souterraines, sans avoir au préalable protégé ces ouvrages ;

- faire circuler ou stationner des véhicules, engins et autres équipements sur les couronnements de quai, les caniveaux de grues, voies ferrées et d'une manière générale sur tous les ouvrages non prévus pour cet usage;

- obstruer les voies de circulation , les rails, les caniveaux d'écoulement ainsi que tout accès aux installations portuaires ;

- apposer des inscriptions ou panneaux publicitaires sur les murs, clôtures et d'une manière générale sur l'ensemble des installations relevant du domaine public portuaire sans l'accord préalable de l'autorité portuaire et aux conditions fixées par cette dernière,

- jeter ou déposer des terres, des immondices, des déchets, des résidus de commerce et de l'industrie ou tout autre objet dans les ports et leurs dépendances.

Art 55. — Toute personne ou tout opérateur qui a exécuté sur les quais, dessertes, terre-pleins et autres dépendances du port des opérations ayant entraîné des dommages aux ouvrages et installations, est tenu de les signaler immédiatement aux services relevant de l'autorité portuaire et de les remettre en état, sous peine des sanctions et poursuites prévues par la législation en vigueur.

Section 2

Conservation des plans d'eau et des profondeurs des bassins

Art. 56. — Nul ne peut porter atteinte au bon état des ports et de leurs plans d'eau tant dans leur profondeur et netteté que dans leurs installations. Il est interdit notamment de :

— rejeter dans les bassins portuaires et rades, des eaux pouvant contenir des hydrocarbures, des matières dangereuses, des produits chimiques, des déchets toxiques, des produits insalubres ou incommodes ou des matières en suspens et d'une manière générale tout produit altérant le milieu marin ;

— jeter ou laisser tomber depuis le bord, des décombres, des ordures ou des matières quelconques, à terre ou dans les eaux des ports et leurs dépendances ;

— charger, décharger ou transborder des matières pulvérulentes ou friables sans avoir mis en place les réceptacles appropriés, sauf dispense accordée par l'autorité portuaire.

Art. 57. — Tout déversement, rejet, chute et généralement tout apport de matériaux ou salissures qu'elle qu'en soit l'origine doivent être immédiatement signalés aux services habilités de l'autorité portuaire.

Le responsable de ces rejets est tenu de procéder ou faire procéder, à ses frais, au nettoyage du plan d'eau et ouvrages altérés par ces déversements. Il peut être tenu aussi de rétablir ou de faire rétablir, à ses frais les profondeurs lorsque les déversements constatés sont tels qu'ils réduisent les profondeurs utiles du quai.

En cas de carence, il est procédé d'office aux travaux, à la diligence de l'autorité portuaire, aux frais du contrevenant sans préjudice des autres sanctions et poursuites qui pourraient être engagées à son encontre.

Art 58. — Les opérations de déballastage des navires dans le port ne sont autorisées par les services habilités de l'autorité portuaire que pour des cas particuliers, après vérification par ces derniers ou par un expert désigné par l'autorité portuaire, que ces eaux de ballast sont propres au regard de la réglementation en vigueur en la matière.

Dans le cas contraire, les opérations de déballastage ne peuvent être effectuées que dans les installations prévues à cet effet et avec l'autorisation de l'autorité portuaire.

Les opérations de dégazage des navires ne peuvent être effectuées qu'aux postes spécialement prévus à cet effet et avec l'autorisation de l'autorité portuaire.

Art 59 . — Il peut être fait aussi obligation à tout navire préalablement à sa sortie, par les services habilités de l'autorité portuaire, d'évacuer aux emplacements réservés à cet usage, les huiles usées, les eaux de cale et de lavage de citernes ayant contenu des hydrocarbures, ainsi que tous déchets liquides ou solides et résidus de toute nature se trouvant à son bord.

Des précautions particulières peuvent être prescrites par l'autorité portuaire pour les opérations de soutage à l'effet d'éviter qu'elles ne donnent lieu à des déversements sur les plans d'eau.

Art. 60. — Les navires ne peuvent être amarrés qu'aux organes spéciaux établis à cet effet sur les ouvrages portuaires.

A ce titre, et sauf les cas de nécessité absolue, il est fait interdiction à tout navire de s'amarrer sur un feu flottant ou sur une bouée qui ne serait destinée à cet usage et de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage de ces organes de signalisation ainsi qu'au niveau des passes et chenaux d'accès.

Tout capitaine qui a dû, en cas de force majeure, mouiller ses ancres aux emplacements non autorisés, doit en aviser immédiatement les services habilités de l'autorité portuaire, en assurer la signalisation et procéder à leur relevage aussitôt que possible.

Il en est de même pour toute perte de matériel, ancres et chaînes dans les eaux portuaires, constatée durant les opérations de mouillage et dont la récupération est entreprise aussitôt par leur propriétaire sous le contrôle des services habilités de l'autorité portuaire.

L'usage d'orins sur ancres est interdit à l'intérieur du port à l'exception des cas où le navire, mis dans l'obligation d'abandonner ancres et chaînes, y recourt pour en signaler l'emplacement et en faciliter leur récupération.

Section 3

Dispositions applicables aux épaves et navires désarmés

Art. 61 — Les propriétaires et armateurs des navires et engins flottants présentant des risques certains à l'environnement, aux navires environnants et aux ouvrages portuaires, sont tenus de procéder à leur remise en état ou à leur enlèvement après mise en demeure adressée par l'autorité portuaire.

Art 62. — Les propriétaires d'épaves qui se sont échouées ou coulées, sont tenus de faire enlever ou dépecer celles-ci dans les délais impartis et les conditions fixées par l'autorité maritime.

En cas de carence, il est procédé conformément à la législation maritime en vigueur, à la déchéance de leur droit de propriété sur l'épave, sans préjudice des poursuites qui peuvent être engagées à l'encontre des contrevenants.

Art. 63. — Les navires et engins flottants de toute nature, désarmés, en attente prolongée de réparation ou pour tout autre motif, doivent présenter toutes les garanties requises de sécurité et de navigabilité exigées par la législation et la réglementation en vigueur.

Chapitre II

De la police des plans d'eau portuaires

Section 1

De la navigation dans les ports, rades et chenaux d'accès.

Art. 64. — Tous les mouvements des navires dans les ports, rades et chenaux d'accès doivent s'effectuer conformément à la signalisation maritime et aux règles de navigation en usage.

Art. 65. — Lorsqu'il entre dans le port ou lorsqu'il en sort, tout navire est tenu d'arborer, outre les pavillons de signalisation réglementaires, le pavillon de sa nationalité ainsi que le pavillon algérien.

Art. 66. — Lors de tout mouvement, le capitaine ou son second doit être présent sur la passerelle de commandement du navire.

Les mouvements des navires dans les ports, rades et chenaux d'accès doivent s'effectuer à une vitesse qui ne soit pas préjudiciable aux autres navires, aux chantiers de travaux maritimes et aux installations portuaires.

Art. 67. — Pour des nécessités d'exploitation et d'exécution de travaux ou pour des raisons liées à la sécurité des infrastructures et des installations, les services habilités de l'autorité portuaire peuvent, à tout moment, faire obligation au capitaine de déplacer son navire et de libérer le poste occupé.

Ces services sont également habilités, en cas d'inexécution des injonctions données, à prendre, à la charge des contrevenants toutes mesures nécessaires au déplacement du navire.

Lorsque le navire à déplacer est sans équipage ou avec un équipage réduit ne pouvant assurer seul la manœuvre du navire, les services habilités de l'autorité portuaire peuvent recourir à l'assistance de remorqueurs et du personnel nécessaire, aux frais de l'armateur.

Art. 68. — L'usage des sifflets, sirènes et autres instruments phoniques, est interdit sauf en cas d'urgence pour les demandes d'assistance de remorqueurs ou de pilotes et les cas prévus par la législation en vigueur pour prévenir d'un abordage en mer.

Il est en outre interdit de :

— faire fonctionner dans les ports et leurs dépendances des dispositifs d'éclairage et appareils sonores dont les effets sont susceptibles d'être confondus avec ceux prévus par la signalisation maritime ;

— procéder à des opérations de ramonage des chaudières, des conduits de fumée ou de gaz.

Art. 69. — Lorsque par nécessité, des travaux de réparation doivent être engagés sur un navire stationnant en dehors des postes affectés à cet effet, l'autorité portuaire doit en être informée.

Il lui revient de fixer pour chaque cas, l'heure et les conditions d'exécution de ces travaux.

Il est, dans tous les cas, fait interdiction aux navires de procéder aux essais à pleine puissance de leurs équipements de propulsion.

Art. 70. — Le stationnement des engins flottants de servitude dans les ports est soumis à l'autorisation préalable de l'autorité portuaire qui fixe les conditions auxquelles est assujettie cette autorisation et ne peut intervenir qu'aux seuls emplacements réservés à cet usage.

L'autorisation n'est valable que pour un engin, une durée et un genre d'opération déterminée. Elle devient caduque lorsque l'une de ces conditions n'est plus remplie ou lorsque l'engin a quitté le port pendant plus de six (6) mois consécutifs sauf accord préalable de l'autorité portuaire ou en cas de force majeure dûment reconnue.

Le propriétaire est tenu alors de procéder à son enlèvement ou son transfert dans les délais impartis par l'autorité portuaire.

Art. 71. — La plongée sous marine dans les eaux du port est soumise à autorisation de l'autorité portuaire et aux conditions fixées par elle.

Art. 72. — La pêche, le ski nautique, la voile, l'aviron, les baignades, les régates et autres activités sportives et culturelles, quand elles sont autorisées au niveau des ports, sont effectuées aux seuls emplacements préalablement désignés par l'autorité portuaire et aux conditions précisées par le règlement particulier de chaque port.

L'étendage et le séchage des filets et autres matériels de pêche ne sont admis que sur les emplacements préalablement désignés par l'autorité portuaire sur les quais, digues et terre-pleins attenants à des installations réservées à la pêche et sont effectués conformément aux conditions définies par le règlement particulier de chaque port.

Section 2

*Admission des navires dans les ports et affectation
des postes à quai*

Art. 73. — Les armateurs, courtiers ou consignataires doivent communiquer à l'autorité portuaire, au moins quarante huit (48) heures avant l'arrivée de leurs navires ou au plus tard au départ du port précédent lorsque celui-ci est situé à moins de vingt quatre (24) heures de route, un avis d'arrivée pour une réservation de poste à quai en indiquant :

— le nom du navire, son pavillon, la date et l'heure d'arrivée ainsi que la durée prévisible de l'escale,

— les caractéristiques principales du navire, notamment, le tonnage, la longueur, la largeur et son tirant d'eau maximum à l'arrivée au port,

— le tonnage, la nature et le mode de conditionnement des différentes cargaisons transportées et notamment des matières dangereuses se trouvant à bord à débarquer ou en transit ainsi que toutes les avaries éventuelles du navire, de ses appareils et des cargaisons à bord.

Un message rectificatif doit être envoyé en cas de changement des informations fournies préalablement .

Le règlement particulier du port peut fixer des délais différents, pour les demandes d'affectation de postes à quai spécialisés desservant notamment les silos, les chais, les parcs à pondéreux, les terminaux à conteneurs, les postes pétroliers et gaziers ainsi que tout autre poste spécialisé.

Art. 74. — Les informations fournies dans l'avis d'arrivée doivent être confirmées vingt quatre (24) heures à l'avance par les armateurs ou leurs représentants à la commission de placement des navires, du port concerné, laquelle procède à l'affectation des postes à quai en fonction de leurs caractéristiques techniques, de leurs chargements, des nécessités de l'exploitation, des usages et règlement particulier.

Art. 75. — L'affectation des postes à quai, pour tous les navires ayant satisfait aux conditions d'admission ci-dessus s'effectue en règle générale, selon l'ordre d'arrivée tenu par les services habilités de l'autorité portuaire.

L'arrivée étant déterminée, par heure près, par le franchissement des limites maritimes de chaque port.

Toutefois, il peut être accordé une priorité d'accostage aux postes à quai ayant fait l'objet d'un aménagement spécial au profit des navires auxquels ces aménagements sont destinés ou qui sont susceptibles de mieux les utiliser.

Lorsque l'importance ou la nature du trafic d'un armement le justifie, une priorité d'accostage à certains postes en faveur des navires de cet armement , peut être accordée aussi par l'autorité portuaire concernée.

Art. 76. — L'ordre de priorité et les conditions dans lesquelles sont accordées ces priorités sont précisées en tant que de besoin par le règlement particulier de chaque port.

Art. 77. — L'accès au port peut être interdit par les services habilités de l'autorité portuaire aux navires dont l'entrée serait susceptible de compromettre la sécurité, la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages et installations portuaires. Il peut être subordonné à la visite préalable de la commission d'inspection.

Section 3

*Conditions d'entrée, de sortie et de séjour des navires
dans les ports*

Art. 78. — La régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes des ports, est assurée par les officiers de port relevant de l'autorité portuaire.

A ce titre, les officiers de port règlent l'entrée, le séjour et la sortie des navires selon le programme arrêté par la commission de placement, ordonnent et dirigent tous les mouvements .

Art. 79. — Le capitaine de navire entrant dans le port doit à son arrivée remettre à l'autorité portuaire, une déclaration écrite conformément aux dispositions du modèle normalisé de déclaration en vigueur. Cette déclaration est enregistrée par les services concernés de l'autorité portuaire qui lui attribuent un numéro d'escale.

Une déclaration établie dans les mêmes formes doit être faite avant la sortie.

Le capitaine du navire doit remettre, en outre, une copie du manifeste ou une copie de l'extrait de ce manifeste lorsqu'une partie de la cargaison seulement est prévue d'être déchargée.

Art. 80. — Lorsque le navire transporte, transborde, charge ou décharge des matières dangereuses, son capitaine est tenu de communiquer aux services concernés de l'autorité portuaire , leur plan d'arrimage et la liste complète de ces matières qui sont simplement en transit et celles qui doivent être chargées ou déchargées dans le port.

Art. 81. — La montée à bord des navires ne peut intervenir tant que l'autorité sanitaire maritime n'a pas accordé la libre pratique.

Ne sont pas concernés par cette interdiction et ce, sous réserve des mesures de protection que pourra prescrire l'autorité sanitaire maritime, les fonctionnaires et agents des administrations et organismes habilités par la législation et la réglementation en vigueur et dont les fonctions nécessiteraient la montée à bord.

Art. 82. — Lorsque l'état de santé d'un ou plusieurs membres de l'équipage d'un navire l'exige et sur demande de l'autorité sanitaire maritime, le navire est amarré en un point permettant d'assurer, outre un isolement efficace, la possibilité d'évacuer commodément les malades.

Les opérations sur navire ne peuvent alors être engagées qu'avec l'accord de l'autorité sanitaire maritime.

Art. 83. — Durant l'escale du navire, le capitaine ou son second doit être présent en permanence à bord du navire ainsi que le personnel nécessaire pour effectuer à tout moment toute manœuvre que peuvent imposer des situations d'urgence et faciliter le mouvement des autres navires.

Il est fait obligation, par ailleurs, à tous les navires, y compris ceux désarmés, de disposer en permanence d'un gardien à bord.

Ce dernier, s'il n'est pas membre de l'équipage doit être agréé par l'autorité portuaire.

Art. 84. — Un avis de départ du navire doit être remis par le capitaine, l'armateur ou son consignataire, à l'autorité portuaire, trois (3) heures avant l'heure prévue de départ.

Art. 85. — Les services habilités de l'autorité portuaire peuvent faire obligation à tout navire de libérer le poste à quai qu'il occupe :

— si le navire reste un certain nombre de jours consécutifs ou non sans effectuer d'opérations. Cette période est précisée dans le règlement particulier du port ;

— à l'expiration du délai fixé pour le chargement ou le déchargement dans les conditions prévues par le présent règlement, même si le navire n'a pas terminé ses opérations ;

— si le navire a terminé ses opérations en avance sur le délai fixé.

Art. 86. — Des règles particulières d'admission aux ports, de désignation des postes à quai et de procédures d'entrée et de sortie des navires et embarcations de pêche et de plaisance sont, s'il y a lieu, fixées par le règlement particulier de chaque port.

Chapitre III

Des principaux services aux navires

Art. 87. — Le pilotage, le lamanage, le remorquage et l'avitaillement constituent les principaux services rendus aux navires.

Section 1

Du pilotage

Art. 88. — Il est entendu au sens du présent décret, par "pilotage", l'assistance donnée aux capitaines pour la conduite de leurs navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports et rades. Il est effectué par un personnel compétent relevant de l'autorité portuaire.

Il est obligatoire pour tous les navires nationaux et étrangers à l'exception de ceux exemptés par la législation en vigueur.

Art. 89. — Les conditions et les règles relatives à l'exercice du pilotage, l'organisation et la rémunération du pilotage, les qualifications professionnelles des pilotes, la limitation de la responsabilité du pilote ainsi que la prescription des actions nées du pilotage sont celles définies par la législation et la réglementation en vigueur.

Section 2

Du lamanage

Art. 90. — Il est entendu au sens du présent décret, par "lamanage", l'opération consistant à saisir les amarres des navires et à procéder à leur capelage et décapelage sur les organes spécialement établis à cet effet sur les ouvrages d'accostage.

Elle est exécutée par un personnel qualifié relevant de l'autorité portuaire. Ce personnel, mis à la disposition du capitaine du navire, devient son préposé exclusif durant toute l'opération de lamanage depuis son départ de son poste de stationnement jusqu'au retour à ce poste.

Le lamanage est effectué sous la surveillance des services habilités de l'autorité portuaire et sous la responsabilité du capitaine du navire conformément aux usages maritimes.

Art. 91. — Il est interdit à toute personne étrangère au service de lamanage ou de l'équipage de manipuler les amarres d'un navire sans en avoir reçu l'ordre ou l'autorisation des services de l'autorité portuaire.

Art. 92. — Le règlement particulier du port fixe le plan d'amarrage et le type d'amarres présentant le plus de sécurité et précise les conditions d'amarrage en couple.

Le pilote est chargé, dès sa montée à bord, de présenter le plan d'amarrage requis au capitaine du navire. Toutefois, celui-ci reste le seul responsable de la sécurité de son navire et peut modifier le plan en question en rajoutant des moyens supplémentaires s'il y a lieu.

Art. 93. — En cas de nécessité, le capitaine du navire doit renforcer les amarres et prendre toutes les précautions qui lui sont prescrites par les services habilités de l'autorité portuaire et ne peut s'opposer à l'amarrage en couple d'un autre navire lorsque les nécessités d'exploitation l'exigent.

Section 3

Du remorquage

Art. 94. — Il est entendu au sens du présent décret, par "remorquage" des navires:

- les opérations consistant à tirer ou pousser le navire;
- les manœuvres d'accostage, de décalage ou d'appareillage du navire,
- le convoyage et l'aide dans l'exécution d'autres manœuvres dans la navigation d'un navire.

Le remorquage est effectué à l'aide de navires remorqueurs aptes à effectuer ces opérations avec la compétence exigée par les circonstances et dans le respect des conditions et règles définies par la législation et la réglementation en vigueur.

Art 95. — L'autorité portuaire peut prescrire aux capitaines des navires, l'assistance de remorqueurs préalablement à tout mouvement ou déplacement de leurs navires ainsi que toute mesure jugée nécessaire pour l'exécution de la manœuvre dans le respect des règles de sécurité, d'ordre et de police.

Les conditions de remorquage et poussage des engins de servitude sont précisées par le règlement particulier de chaque port.

Section 4

De l'avitaillement

Art. 96. — Les opérations d'avitaillement en denrées alimentaires, combustibles liquides, lubrifiants et autres produits destinés aux besoins de l'équipage et/ou des passagers et du navire, sont effectuées par des fournisseurs agréés et dans les conditions définies par la législation et la réglementation en vigueur.

Art. 97. — La fourniture d'eau douce aux installations terrestres et aux navires ainsi que la fourniture d'énergie et d'éclairage électrique nécessaire au fonctionnement des installations, sont assurées par l'autorité portuaire.

L'utilisation sans autorisation des installations de fourniture d'eau douce et d'énergie électrique peut donner lieu, sans préjudice des poursuites qui peuvent être exercées, au remboursement des consommations enregistrées, augmentées des frais d'intervention du personnel de l'autorité portuaire et éventuellement du coût de réparation des installations.

Les conditions et les modalités de distribution sont précisées par le règlement particulier de chaque port.

Chapitre IV

De la prévention et de la lutte contre les sinistres

Section 1

Mesures de prévention contre les sinistres

Art. 98. — Le dépôt de marchandises, matériels et objets quelconques sur les quais, terre-pleins ou à l'intérieur des hangars et bâtiments doit, en tout temps, permettre un accès facile aux personnels de l'autorité portuaire chargés de la prévention et de la lutte contre les sinistres et des services de la protection civile.

Les appareils de lutte contre les sinistres, se trouvant tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des bâtiments ou ceux équipant certaines installations et engins flottants, doivent être accessibles à tout moment et maintenus dans un état de fonctionnement permanent, soit par l'autorité portuaire pour ceux relevant directement de sa compétence, soit par l'exploitant lorsque ces appareils sont partie intégrante des autorisations d'occupation.

Les agents habilités de l'autorité portuaire procèdent à des vérifications périodiques au moins une fois par an, de l'état de ces appareils et peuvent se faire assister par les autres services compétents de l'Etat.

Art. 99. — Les installations, hangars, bâtiments et autres outillages doivent être dotés de tous les moyens de prévention et de lutte contre les incendies, la pollution et autres sinistres de toute nature en rapport avec les risques susceptibles d'être générés par la nature des activités qui y sont exercées.

Les exploitants de ces installations et outillages sont tenus de disposer en permanence d'un personnel qualifié et formé pour la circonstance et de se conformer à toutes les conditions qui leur sont prescrites par les agents habilités de l'autorité portuaire et des autres organismes compétents.

Art. 100. — Dès l'accostage d'un navire, les services habilités de l'autorité portuaire remettent aux capitaines des navires, une notice indiquant :

- la position des postes de lutte contre l'incendie, avec leurs numéros de téléphone ;
- la position des bureaux des principaux services relevant de l'autorité portuaire, de la protection civile et des autres institutions et organismes concernés avec leurs numéros de téléphone ;
- les postes téléphoniques permanents des avertisseurs d'incendie et des postes de police installés sur le port.

Cette notice, rédigée en langue nationale, en français et en anglais doit être immédiatement portée à la connaissance de tous les membres de l'état major du navire, du chef de sécurité et, le cas échéant, du gardien du navire.

Elle est, en outre, diffusée à toutes les personnes ayant un intérêt à en prendre connaissance et qui seront précisées dans le règlement particulier de chaque port.

Art. 101. — Les plans détaillés de chaque navire stationnant dans le port doivent se trouver à son bord, à un emplacement connu de tous les membres de l'équipage ou du gardien, même si le navire vient à être désarmé.

En cas de sinistre, le plan de chargement doit être mis à la disposition des services habilités de l'autorité portuaire et des responsables des équipes de secours dès leur arrivée à bord. L'emplacement, la nature et la quantité des matières dangereuses à bord y sont précisés.

Des officiers et des marins du navire doivent être prévus pour recevoir et guider les équipes de secours dans les cheminements du bord et leur donner tous renseignements utiles et nécessaires à leurs interventions.

Les capitaines des navires accostés à proximité du navire sinistré doivent réunir leurs équipages et prendre les mesures préventives qu'ils estiment nécessaires ou qui leur sont prescrites par les services habilités de l'autorité portuaire. Ils ne peuvent, toutefois, déplacer leurs navires que sur instruction ou accord de ces services.

Art. 102. — L'usage des feux à bord des navires, autres que ceux utilisés pour les besoins de l'équipage et des passagers ainsi que pour les visites, les réparations et les services des machines, est soumis à autorisation préalable de l'autorité portuaire.

Art. 103. — Il est interdit :

— d'allumer des feux à l'intérieur des hangars ainsi que sur les quais et terre-pleins à moins de vingt cinq (25) mètres du couronnement des quais ou des dépôts de marchandises, et

— de procéder à des travaux à feu ou flammes nues nécessitant l'utilisation de braseros, brûleurs à mazout et autres ou d'appareils à décaper, souder ou découper les métaux par projection de flammes vives à arc électrique sauf autorisation préalable de l'autorité portuaire qui précise les prescriptions particulières à respecter.

Art. 104. — L'autorité portuaire peut accorder des dérogations permanentes aux entreprises travaillant habituellement dans le port sous réserve que soient observées un certain nombre de précautions fixées par le règlement particulier de chaque port.

Ces dérogations n'atténuent en rien la responsabilité de ceux qui font ou utilisent des feux. C'est à eux qu'incombe le contrôle de tous les appareils utilisés et la responsabilité de tous les accidents qui pourraient survenir.

Art. 105. — Il est interdit de fumer dans les cales des navires dès leur entrée au port ainsi que sur les ponts lorsque les panneaux de cales ou les réservoirs d'hydrocarbures sont ouverts ou lorsque les marchandises susceptibles de brûler ou d'exploser y sont déposées.

Il est également interdit de fumer dans les hangars et sur les terre-pleins où sont déposées des marchandises dangereuses et d'une manière générale sur tous les emplacements où cette interdiction est signalée.

Art. 106. — L'autorité portuaire doit veiller à ce que des opérations de destruction de rongeurs et de désinfection soient menées au moins deux (2) fois par an .

Les chaînes, amarres et cordages qui relient les navires, bateaux, embarcations et engins de servitude à la terre, doivent être munis d'entonnoirs ou d'écrans infranchissables aux rongeurs.

En cas d'opérations de nuit, les passerelles et échelles peuvent être maintenues en contact avec la terre à condition d'être fortement éclairées.

Les procédures et modalités de réalisation de ces opérations ainsi que celles inhérentes aux conditions et modalités de dépôt et d'enlèvement des ordures ménagères ou industrielles sont fixées et précisées par le règlement particulier de chaque port.

Art. 107. — Le service habilité de l'autorité portuaire doit aviser, par les voies les plus rapides, l'administration maritime locale de tous les faits parvenus à sa connaissance et susceptibles de constituer un danger pour l'équipage et les passagers. Il peut, dans ce cas, interdire le départ de tout navire jusqu'à l'intervention du service compétent.

Il doit en outre, signaler à l'organisme concerné toute défectuosité constatée dans l'éclairage des phares et fanaux, le balisage et la signalisation maritime d'une manière générale et prendre s'il y a lieu, en ce qui concerne le balisage notamment, les premières mesures d'urgence que la situation peut exiger.

Section 2

De la lutte contre les sinistres

Art. 108. — La prévention et l'organisation de la lutte contre les sinistres survenant dans les limites du port ou risquant de s'y propager, ainsi que la coordination des opérations de lutte relèvent de l'autorité portuaire à l'exception de celles dirigées par les autres services compétents de l'Etat.

Ces opérations s'effectuent conformément aux procédures et modalités définies par les plans d'urgence établis à cet effet pour chaque port.

Les équipes de secours de l'autorité portuaire et, de la protection civile ainsi que celles des établissements publics ou privés, des personnels navigants, des manutentionnaires, mobilisés pour prêter assistance avec leurs moyens de lutte et d'intervention, restent sous la responsabilité de leurs chefs hiérarchiques.

Art. 109. — Pour les sinistres se déclarant à bord des navires, la direction de la lutte à bord incombe au capitaine du navire, lequel est tenu d'informer les services habilités de l'autorité portuaire des dispositions prises et de l'évolution de la situation.

Le responsable de chaque équipe de secours assiste le capitaine du navire et met en œuvre, selon les directives de ce dernier, les moyens matériels et humains dont il dispose. Il reste, toutefois, seul juge de l'exécution des mesures qui mettraient en jeu la sécurité des moyens qu'il dirige.

Le responsable des services habilités de l'autorité portuaire peut intervenir directement à bord pour ordonner toute mesure intéressant la protection des installations portuaires ou des navires amarrés à proximité ou interdire la mise en œuvre de moyens susceptibles de constituer un danger pour ces derniers.

Il reste seul juge pour éviter ou limiter l'extension du sinistre, des mesures à prendre pour le déplacement du navire sinistré ou des autres navires du voisinage comme il peut requérir l'assistance des personnels, des embarcations et engins de servitude se trouvant sur les lieux du sinistre.

Art. 110. — Pour les sinistres se déclarant ailleurs que sur les navires ou engins flottants et dans les limites du domaine public portuaire, les premières mesures de lutte et d'intervention sont engagées par le personnel qualifié de l'autorité portuaire dans l'attente de l'arrivée des équipes de secours et d'intervention de la protection civile qui prennent la direction des opérations.

Chapitre V

Transport et manutention des produits dangereux dans les ports

Art. 111. — Les dispositions du présent règlement sont applicables, dans les limites du domaine public portuaire, aux matières dangereuses et/ou infectieuses telles que définies et classées par le Code International des Marchandises Dangereuses de l'Organisation Maritime Internationale.

Art. 112. — Les conditions d'application des dispositions et règles prévues en matière de transport, manutention et stockage de matières dangereuses ou infectieuses, par les conventions internationales ratifiées par l'Algérie, sont précisées en tant que de besoin par le règlement particulier de chaque port.

Art. 113. — L'admission au port de toute cargaison ou lot de matières dangereuses doit faire l'objet d'une déclaration écrite par l'armateur ou le consignataire du navire au service concerné de l'autorité portuaire soixante douze (72) heures à l'avance et confirmée vingt quatre (24) heures avant l'arrivée du navire sur rade.

Aucun navire transportant des matières dangereuses ne peut entrer dans le port sans qu'une autorisation écrite ait été préalablement délivrée au déclarant par le service concerné de l'autorité portuaire et dont les agents habilités peuvent à tout moment prendre toutes les mesures utiles en vue de contrôler l'exactitude des déclarations et vérifier si les matières dangereuses présentent bien les garanties de sécurité requises et de l'application de toutes les conditions prescrites..

Art. 114. — Chaque fois qu'il est exigé par les services compétents de l'autorité portuaire la mise en place d'un dispositif "garde-incendie" lors de la manutention et du transport des produits dangereux dans la zone portuaire, l'armateur ou son représentant en assumera les frais y afférents.

Art. 115. — Durant les opérations de manutention à bord des navires des matières dangereuses, il est interdit à toute personne dont la présence n'est pas utile, l'accès dans une limite fixée à vingt cinq (25) mètres des extrémités du navires et ce, jusqu'à la fin des opérations et après le nettoyage de la zone d'opération.

Les véhicules automobiles ou tractés appelés à opérer à l'intérieur de la zone de protection doivent être équipés de moyens de sécurité appropriés et munis de panneaux portant l'inscription "produits dangereux"; ils n'emprunteront pour leur déplacement que les couloirs de circulation désignés à cet effet.

Chapitre VI

De l'accès, de la circulation et du stationnement dans les ports

Section 1

De l'accès aux ports

Art. 116. — L'accès des personnes et véhicules aux enceintes portuaires est soumis à une autorisation écrite préalable, en cours de validité délivrée par les services compétents conformément à la réglementation en vigueur en la matière.

Art. 117. — L'autorité portuaire fixe les périodes et les heures d'ouverture et de fermeture des portes utilisées par les véhicules routiers et les piétons et assure à ses frais les manœuvres d'ouverture et de fermeture. Les décisions ainsi prises font l'objet d'une publicité au niveau des accès.

Un accès permanent, au moins, doit être assuré dans chaque port, de jour comme de nuit, y compris les vendredi et jours fériés.

Art. 118. — Les manœuvres des portes à usage exclusif de la société nationale des transports ferroviaires, donnant accès aux enceintes portuaires, sont assurées par cette dernière et aux conditions préalablement définies par l'autorité portuaire et celles fixées par l'administration des douanes et les autres services compétents de l'Etat .

Elle assure à ses frais et sous sa responsabilité toutes les manœuvres d'ouverture et de fermeture de ces portes à son usage exclusif.

Section 2

De la circulation et du stationnement des engins et véhicules dans les enceintes portuaires

Art. 119. — La circulation et le stationnement des véhicules et engins dans l'enceinte portuaire sont régis par les plans de circulation et de stationnement élaborés à cet effet par l'autorité portuaire pour chaque port dont elle a la charge, en concertation avec les autres services compétents de l'Etat.

La matérialisation des voies de circulation et de stationnement ainsi que la signalisation routière sont assurées par l'autorité portuaire selon les règles et normes en vigueur en la matière.

Art. 120. — L'autorité portuaire fixe, dans les enceintes portuaires, les voies ouvertes à la circulation publique et pour lesquelles s'appliquent d'une manière générale les règles de signalisation, de priorité et de circulation du code de la route et lorsqu'elles ne sont pas régies par d'autres règles particulières et plus restrictives édictées par le règlement particulier de chaque port.

Art. 121. — En dehors des voies ouvertes à la circulation générale, ne sont autorisés à circuler et à stationner sur les voies, terre-pleins et quais que les seuls véhicules appelés à pénétrer dans le port pour les besoins d'exploitation et pour l'exécution de travaux.

Il est interdit de stationner, en dehors des emplacements préalablement désignés par l'autorité portuaire et affectés à cet usage et sans motif légitime :

— aux abords des amarres pendant les opérations de lamanage ainsi que des bouches d'incendie, de fourniture d'eau et d'énergie électrique, de canalisations diverses ;

— aux abords des engins de manutention et sur les voies qui leur sont réservées, au abords des marchandises présentant des risques d'incendie ou d'explosion ;

— aux abords des navires en opération et sur les chantiers de travaux.

Il est en outre interdit de circuler sur la chaussée, bord à quai, au droit d'un navire en opération sauf pour se rendre en un point du port ne comportant pas d'autres accès ou pour en revenir.

Art. 122. — Sur les quais et terre-pleins, les véhicules et engins ne peuvent y stationner que pendant le temps strictement nécessaire à leur chargement ou déchargement.

Durant les attentes de chargement ou déchargement, ils doivent se ranger à l'extérieur des zones opérationnelles et ne gêner en aucune manière les mouvements et la circulation des autres véhicules et engins.

Art. 123. — La circulation ferroviaire et le mouvement des wagons étant prioritaire sur les chaussées et terre-pleins où existent des voies ferrées, les usagers ne doivent en aucune façon occuper avec leurs véhicules ou engins les emprises de ces voies sous peine d'enlèvement d'office, à leur frais, risques et périls, sans préjudice des poursuites susceptibles d'être engagées à leur encontre.

Chapitre VII

De l'accès aux installations de construction et de réparation navales

Art. 124. — Pour l'accès aux cales sèches, docks flottants, cales de halage et de carénage, quais et bassins de réparation à flots et d'une manière générale à toutes les installations réservées à la construction, réparation et entretien des navires, une priorité est accordée :

— aux navires enregistrant des avaries menaçant de couler ou constituant un risque pour les installations portuaires et aux autres bâtiments,

— aux navires appartenant à l'Etat ou employés à son service et n'effectuant que des opérations entrant dans le cadre des attributions de la puissance publique.

A titre dérogatoire, l'autorité portuaire peut accorder des priorités à d'autres navires, compte tenu de la nature des travaux à effectuer et des cas d'urgence .

Art. 125. — Aucun navire ne peut être construit, caréné ou démoli que sur les points désignés par l'autorité portuaire suivant que les travaux doivent être réalisés sur les plans d'eau, terre-pleins ou installations spécialisées.

Aucun mouvement ou mise à l'eau de navires ne peut être exécuté sans l'accord préalable des services de l'autorité portuaire et aux conditions prescrites par elle.

La mise à l'eau de tout navire et embarcation doit faire l'objet d'une déclaration à l'avance au service compétent de l'autorité portuaire et ne peut avoir lieu sans son autorisation.

Toutes les manœuvres des navires pour l'approche, l'entrée ou la sortie des installations de mise à sec, sont exécutées par l'équipage et sous les ordres et la responsabilité du capitaine.

Les services habilités de l'autorité portuaire peuvent surseoir à tout moment à l'exécution des manœuvres présentant un danger quelconque pour les installations et ouvrages portuaires.

Art. 126. — Le règlement particulier de chaque port fixe pour ces installations, s'il y a lieu, les conditions et modalités de mise à disposition et d'exécution des travaux, notamment les mesures et précautions à prendre ainsi que les heures de travail et les délais.

Dans le cas où l'intérêt général l'exige, l'autorité portuaire peut imposer aux propriétaires des bâtiments, l'obligation de procéder aux réparations sans discontinuité. Cette obligation leur est notifiée au moins vingt quatre (24) heures à l'avance.

TITRE III

DES POUVOIRS DEVOLUS AUX OFFICIERS ET SURVEILLANTS DE PORT

Art. 127. — Les officiers de ports veillent à la mise en œuvre de l'ensemble des règles édictées par le présent décret et par les règlements particuliers, notamment en matière d'exploitation et de sécurité du domaine public portuaire .

Art. 128. — Les officiers de ports sont chargés de la préservation et la conservation du domaine public portuaire et d'une manière générale de tout ce qui se rapporte à la prévention, la sécurité et la lutte contre les sinistres de toute nature ainsi que de la régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du domaine public portuaire .

Ils assurent, dans ce cadre, la police et la sécurité des plans d'eau, chenaux d'accès, rades et des quais ainsi que des parties terrestres des ports et de leurs dépendances dans les limites du domaine public portuaire.

A ce titre, ils :

— veillent au bon fonctionnement de l'éclairage, de la signalisation maritime et du balisage dans l'étendue du port, rades et chenaux d'accès et se tiennent informés de l'état des tirants d'eau et d'une manière générale de l'ensemble des conditions de navigabilité . Ils donnent les instructions en conséquence et signalent au service concerné de l'autorité portuaire tous les faits se rapportant à l'entretien, la conservation des ouvrages et les mouvements des navires dans les limites maritimes du port ;

— prennent dans la limite de leur compétence et en cas d'événement imprévu et notamment en ce qui concerne le balisage, les premières mesures d'urgence que peut comporter la situation ;

— règlent conformément au programme de placement des navires, l'ordre d'entrée et de sortie des navires, ordonnent et dirigent tous les mouvements et instruisent en conséquence les capitaines, pilotes et lamaneurs ;

— veillent à la liberté de circulation et au maintien de la propreté sur les quais, terre-pleins, magasins et autres installations portuaires et désignent les emplacements que doivent occuper les marchandises avant l'embarquement et après le débarquement ;

— surveillent et contrôlent les opérations de chargement et de déchargement, de lestage et de délestage, de déballastage et de dégazage ;

— veillent au respect des règles de sécurité relatives aux opérations de construction et de réparation navales,

— veillent à l'application de la réglementation en vigueur et de l'ensemble des consignes de sécurité en matière de transport, de transit et de manutention des marchandises dangereuses,

— dirigent et coordonnent sous l'autorité de leur responsable hiérarchique, les interventions en matière de lutte contre les sinistres et les actions de secours à apporter aux navires et aux personnes en danger au niveau des ports.

Art. 129. — Les surveillants de port assurent, sous l'autorité des officiers de port, l'application des règles générales et particulières d'exploitation et de sécurité ainsi que les consignes édictées en matière d'hygiène, de salubrité et de prévention des accidents de travail .

Ils veillent également à l'utilisation rationnelle des aires d'entreposage et au respect des dispositions réglementant la circulation et le stationnement dans les zones d'exploitation du port .

TITRE IV

DISPOSITION FINALE

Art.130.— Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 22 Chaoual 1422 correspondant au 6 janvier 2002.

Ali BENFLIS.

Décret exécutif n° 02-02 du 22 Chaoual 1422 correspondant au 6 janvier 2002 fixant les règles relatives au maintien d'effectif minimum de sécurité à bord des navires de commerce de plus de 500 TX.

Le Chef du Gouvernement,

Sur le rapport du ministre des transports,

Vu la Constitution, notamment ses articles 85-4° et 125 (alinéa 2) ;

Vu l'ordonnance n° 73-12 du 3 avril 1973, modifiée et complétée, portant création du service national des garde-côtes ;

Vu l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, modifiée et complétée, portant code maritime, notamment son article 200-g ;

Vu le décret n° 83-510 du 27 août 1983 portant ratification de la convention internationale de 1974, modifiée et complétée, pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS 74/78) ;

Vu le décret présidentiel n° 2000-256 du 26 Joumada El Oula 1421 correspondant au 26 août 2000 portant nomination du Chef du Gouvernement ;

Vu le décret présidentiel n° 01-139 du 8 Rabie El Aouel 1422 correspondant au 31 mai 2001 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 96-350 du 6 Joumada Ethania 1417 correspondant au 19 octobre 1996 relatif à l'administration maritime locale ;

Décrète :

Article 1er. — En application des dispositions de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime, susvisée, notamment son article 200-g, le présent décret a pour objet de fixer les effectifs minimums de sécurité à bord des navires de commerce.

Art. 2. — Les effectifs minimums de sécurité à bord des navires de commerce sont ceux figurant au certificat fixant l'effectif minimum de sécurité "minimum safe manning" délivré par l'administration maritime compétente.

Art. 3. — Les effectifs minimums de sécurité à bord des navires de commerce constituent, en dehors des effectifs d'exploitation, les éléments minimums pour garantir la sécurité du navire.

Art. 4. — Les effectifs minimums de sécurité à bord des navires de commerce algériens sont fixés conformément au tableau joint à l'annexe I du présent décret.

Les effectifs visés ci-dessus sont déterminés par l'administration maritime nationale selon les paramètres suivants :

a) la catégorie de navires (passagers, marchandises générales, produits chimiques et hydrocarbures) ;

b) le genre de navigation pratiquée (à proximité du littoral restreinte, sans restriction) ;

c) le tonnage des navires ;

d) le type de navire (automatisé, conventionnel).

Art. 5. — Les navires à passagers en exploitation doivent, en outre, être dotés d'un équipage de sécurité passagers à raison de six (6) hommes pour chaque tranche de cent (100) passagers soit deux (2) maîtres et quatre (4) personnels d'exécution.

Art. 6. — Les effectifs minimums de sécurité à bord des navires de commerce fixés à l'annexe I du présent décret, peuvent être modifiés à la demande de l'armateur dans les cas de changement de zone de navigation, du degré d'automatisation ou de l'application de nouvelles règles internationales.

Dans ce cas un nouveau certificat est délivré par l'administration maritime compétente.

Art. 7. — Le certificat de sécurité sus-mentionné est rédigé en langue nationale et en langue anglaise. Il doit être détenu en permanence à bord des navires.

Art. 8. — Le certificat visé ci-dessus dont le modèle est joint à l'annexe II du présent décret est délivré pour une période maximale d'une (1) année renouvelable.

Art. 9. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 22 Chaoual 1422 correspondant au 6 janvier 2002.

Ali BENFLIS