

المملكة المغربية

## نظام استغلال ميناء المحمدية



4.....	القسم الأول : أحكام عامة
4.....	الباب الأول : تعاريف و مضمون
8.....	الباب الثاني : نطاق التطبيق
9.....	الباب الثالث : معلومات عامة عن الميناء
10.....	القسم الثاني : الاستغلال المينائي
10.....	الباب الأول : قواعد الاسبقية لولوج العمارات إلى الميناء
11.....	الباب الثاني : ولوج و حركات العمارات بالميناء
14.....	الباب الثالث : برمجة الوقوف
17.....	الباب الرابع : إعداد التوقيفات
18.....	الباب الخامس : الندوة المينائية
20.....	الباب السادس : قبول العمارات بالميناء
22.....	الباب السابع : إرشاد العمارات
23.....	الباب الثامن : قطر العمارات
24.....	الباب التاسع : ربط العمارات
25.....	الباب العاشر : نهاية التوقف
26.....	الباب الحادي عشر : أحكام لها علاقة بالعمارات غير المجهزة، المتخلي عنها، المحجوزة والحطام
27.....	الباب الثاني عشر : استعمال البنيات التحتية للميناء
29.....	الباب الثالث عشر : استغلال التجهيزات و المنشآت الخاصة
29.....	الباب الرابع عشر : مقتضيات خاصة متعلقة بعبور الصناديق الحديدية
31.....	الباب الخامس عشر : معايير مناولة البضائع
32.....	الباب السادس عشر : مسافنة البضائع
33.....	الباب السابع عشر : مقتضيات خاصة بالبضائع المتخلي عنها بالميناء
34.....	القسم الثالث : السلامة، الأمن و حماية البيئة
34.....	قسم فرعي اول : السلامة المينائية
34.....	الباب الأول : اجراءات السلامة خلال مدة توقف العمارة
37.....	الباب الثاني : عمارات ذات الغاز الجامد
38.....	الباب الثالث : تعليمات خاصة اثناء عمليات المناولة
39.....	الباب الرابع : الوقاية و مكافحة الحوادث

43.....	الباب الخامس : الاجراءات الخاصة بالمواد المشعة
49.....	الباب السادس : الإيداع على الأرصفة والأراضي المسطحة
50.....	الباب السابع : تنفيذ الأشغال
50.....	القسم الفرعي الثاني : الأمن المينائي
50.....	الباب الأول : تدبير الأمن
59.....	الباب الثاني : أحكام متعلقة بمراقبة الأمن و السلامة الخاصة بالصناديق الحديدية و العربات المقطورة
59.....	القسم الفرعي الثالث : حماية البيئة
59.....	الباب الأول : استقبال، جمع، تخزين النفايات وإخراجها من الميناء
63.....	القسم الخامس: مقتضيات ختامية
63.....	الباب الأول: معاينة وزجر المخالفات
64.....	الباب الثاني: مقتضيات ختامية
65.....	الملحقات

## القسم الأول : أحكام عامة

## الباب الأول : تعاريف و مضمون

### المادة الأولى :

لتطبيق أحكام هذا النظام يقصد بـ:

السلطات البحرية: هي تلك السلطات الحكومية المكلفة بالملاحة التجارية و الصيد البحري،

السلطات المينائية: يقصد بها الوكالة الوطنية للموانئ،

عمارة: هي كل سفينة، باخرة، قارب، منشآت الخدمة و كل منشأة عائمة،

باخرة: كل وسيلة نقل عائمة يقل طولها عن 50 متر و تستخدم بشكل عادي للملاحة البحرية و تخضع، بالنتيجة لذلك، لقواعد تلك الملاحة،

عمارة متخلي عنها: كل عمارة طافية على الماء او قادرة على الملاحة غير انه ليس على ظهرها رجال النوتية او هيئة للحراسة،

عمارة غير مجهزة: كل عمارة متوقفة عن الاستغلال و لا تتوفر على ظهرها الا على هيئة للحراسة قادرة على تنفيذ التعليمات التي قد تأمر بها السلطة المينائية،

عمارة حطام: كل عمارة غير قادرة على الملاحة، غارقة، جانحة او تشي بان تصبح كذلك.

العمارات التابعة للدولة و عمارات الخدمة المماثلة: كل العمارات المخصصة للخدمة العامة و لأمن و حسن استغلال الميناء، و هي السفن التابعة للبحرية الملكية، الدرك الملكي، مديرية الموانئ و الملك العام البحري، مديرية الملاحة التجارية، المنارات، العلامات التي توضع للإنذار بالخطر، قبطانية الميناء، الارشاد، القطر، الربط، رجال المطافئ، مصالح الشرطة (الامن، الملاحة، الصيد) الجمارك، المراقبة الصحية على الحدود و مندوبية الصيد البحري.

الملاحة على احد قنوات البحر «Chenalage»: هي ممارسة الملاحة على قناة في البحر او استمرارها على قناة مجسدة في خريطة إلكترونية،

الطرود الثقيلة : هي وحدة تحميل و يقصد بها ايضا الطرود التي تحتاج، نتيجة وزنها، لإجراءات من المناولة و السلامة ذات طبيعة خاصة.

الطرود الاستثنائية : هي وحدة تحميل و يقصد بها ايضا الطرود التي تحتاج نتيجة وزنها و سعتها لإجراءات من المناولة و السلامة ذات طبيعة استثنائية.

اللجنة البحرية بالميناء : يترأس هذه اللجنة رائد الميناء و يكون في عضويتها ضباط الميناء، مرشدي الميناء، و كل شخص يشكل وجوده بها اسهاما في عملها،

الندوة المينائية : و هو فضاء للتشاور بين مختلف المتعهدين المينائيين تحت قيادة قبطانية الميناء، و يكون موضوعه وضع الخطط و البرامج الخاصة بعمليات رسو العمارات بالميناء و العمل على نشر حركاتها.

**طلبات الرسو:** و هي وثيقة من خلالها يقدم المجهز او من يمثله طلبه الى مستغل الميناء قصد معالجة عمارته.  
**طلب الوضع على الرصيف و/ او العمل:** هي وثيقة بموجبها يقدم المجهز او من يمثله طلب معالجة سفينته، لدى المستغل.

**ازالة الغاز:** بموجب هذا النظام، يقصد بإزالة الغاز كل شهادة صادرة عن خبير معتمد من قبل السلطة المختصة، و التي تفيد إدخال هواء جديد بغاية افراغ الغازات القابل للاشتعال و المسمومة او خامل.

**قوارب:** كل الوحدات الصغيرة المخصصة للصيد، التجارة او الترفيه و التي يقل أو يعادل طولها 15 متر.

**منشآت الخدمة :** كل منشأة عائمة توضع في خدمة الميناء، كالقاطرات، سفن الارشاد، منشآت الجرف...الخ. و يمكن ان يتعلق الامر سواء بسفن او بمراكب حسب الغرض الذي يتم تخصيصه لهم.

**التوقف التجاري :** وهو كل عملية رسو عمارة بالميناء قصد القيام بعمليات شحن/اركاب ، تفريغ / إنزال أو عمليات المسافة الخاصة بالمسافرين او البضائع.

**التوقف العارض:** كل عمارة ترسو بالميناء لسبب غير الاسباب المذكورة اعلاه.

**مياه الصابورة:** و هو ماء معبأ بصهاريج الباخرة، و يستعمل لتغيير تبات السفينة و وعائها.

**المستغل:** كل هيئة عامة او خاصة تنشط داخل الميناء و ذلك في اطار نظامي الرخصة او الامتياز كما تم تنظيمهما بموجب مقتضيات القانون رقم 02-15 المتعلق بالإصلاح المينائي.

**دليل ISGOTT:** الدليل الدولي لسلامة الناقلات و النهائيات البترولية.

**INERTAGE:** بموجب هذا النظام، يقصد ب INERTAGE كل شهادة صادرة عن خبير معتمد من قبل السلطة المختصة، و التي تفيد إدخال غاز خامل يحتوي سوائ قابلة للاشتعال بهدف الحصول على قدرة خاملة.

**الربط :** هو نشاط يقوم على توثيق و رخي حبال العمارات عند رسوها بالرصيف او على الدلافين ducs d'albe او على طوافات الارساء coffre à l'accostage، عند اقلعها او بمناسبة أي عملية تتم داخل الميناء.

**بضاعة :** تعتبر في حكم البضاعة كل شيء مهما كان نوعه تم تضمينه بسندات الشحن و البيانات الخاصة بشركات الملاحة، و تعتبر كذلك بضائع تلك الاشياء المنقولة على ظهر السفينة باستثناء مؤونتها، ادوات الغيار، عتاد السفينة، امتعة الطاقم او بضائعهم و امتعة الركاب.

**بضائع خطرة :** و هي تلك البضائع التي تم تحديدها بالمدونة الدولية البحرية الخاصة بالبضائع الخطرة و تعديلاتها.

و يطلق ايضا هذا التعبير على كل المشتملات التي استخدمت لتوضيب او تغليف تلك البضائع و لم تكون موضوع تنظيف بعد الاستعمال.

**بضائع خاصة:** و هي كل البضائع الموجهة الى ادارة الدفاع الوطني، كما يعني ايضا كل البضائع ذات الاستعمال المدني كالمفجرات، الذخائر و اسلحة الصيد... الخ.

**سفينة :** كل وسيلة نقل عائمة ذات طول يفوق 50 متر او يعالاه، و تكون مستخدمة للملاحة البحرية و خاضعة لقواعدها.

سفينة موضوعه تحت نظام fenêtrage: هي كل سفينة نظامية تقصد الميناء في تواريخ و ساعات محددة، و تسفيد من نظام fenêtrage لمدة معينة، و ذلك في اطار اتفاقية مبرمة بين المجهز والمستغل مصادق عليها من قبل السلطة المينائية.

**سفينة النظامية :** وهي تلك السفن التي تقصد بشكل دوري ميناء معين وذلك في تواريخ وساعات محددة، والتي تستفيد من نظام الابحار على القناة لمدة محددة وذلك في إطار اتفاقية مصادق عليها من قبل السلطة المينائية و قائمة بين المجهز و مستغل الميناء.

**سفينة منتظمة المواعيد :** تعتبر نظامية كل العمارات التي تقوم برحلاتها بشكل نظامي، وفي أوقات محددة على خط سير ملاحه ثابت ومعروف مسبقا، ويتم تحديد أوقات الإقلاع والوصول في جدول يعد لغرض إعلام الجميع مسبقا بخمس تواريخ على الأقل.

لكي تعتبر العمارة سفينة منتظمة يجب أن تقوم بالتوقف مرتين على الأقل في الشهر بميناء المحمدية أثناء سيرها على خط السير المذكور.

وتكون التواريخ المضمنة بالجدول المشار إليه بالفقرة أعلاه واجبة الاحترام، باستثناء حالات القوة القاهرة، وإلا فقدت تلك العمارات وصف النظامية مما يجعلها عند وصولها للميناء تنتظر دورها بشكل عادي.

**المبلغ له :** كل شخص طبيعي أو ذاتي يتم تعيين اسمه بسند الشحن قصد إبلاغه بوصول البضاعة على ظهر سفينة ما.

**واجب الخدمة العامة :** وهو التزام المستغل بتأمين خدمات المرفق العام واستمرارها في إطار احترام مبدأ المساواة في التعامل مع مستعملي المرفق العام.

**OCIMF:** المنتدى البحري الدولي لشركات النفط.

**الإرشاد :** مساعدة مقدمة لربان السفينة لقيادة سفينته عند الدخول أو الخروج من الميناء أو التحرك فيه، ويتم تقديم هذه المساعدة من قبل بحارة لهم معرفة دقيقة بخصائص الميناء و أحواضه، كما يكونوا مفوضين من قبل السلطة المينائية لهذا الغرض.

**نقطة ولوج معروفة :** وهي نقطة ولوج عادية ومنظمة بالميناء، أو لأخذ منطقة المراقبة. ويمكن للميناء أن يتوفر على العديد من نقط الولوج المعروفة.

**POI :** مخطط التنظيم الداخلي

**شرطة الموانئ :** وهي مجموع القواعد والمقتضيات المنظمة لشروط الاستقبال داخل الميناء كما تم تحديدها بموجب القوانين و الأنظمة الجاري بها العمل.

**PUP :** مخطط الطوارئ المينائي.

**PPI:** مخطط التدخل الخاص.

**PUN:** مخطط الطوارئ الوطني.

**SLOPS:** المخلفات النفطية المخزنة في صهاريج خاصة التابعة للناقلات.

**المسافنة transbordement:** نقل البضائع من عمارة إلى أخرى، عبر رصيف التخزين، لتقوم بإكمال السفر ودون أن تغادر تلك البضائع الميناء مع ضرورة الإعلام بحالتها قبل الشحن.

**منظومة مراقبة الملاحة VTS:** هو نظام يساعد على تنظيم الرواج البحري، يوضع من قبل السلطة المختصة ويهدف أساسا إلى الرفع من مستوى أمن وسيولة الرواج كما يهدف إلى الحفاظ على بيئة الميناء، ويمكن أن يبتدئ من مجرد بعث رسائل إخبارية إلى أن يصل إلى تنظيم الرواج داخل الميناء أو على المسالك البحرية،

**منطقة الولوج مقيد ZAR :** وهي منطقة بالميناء أو أحد المنشآت المينائية والتي تحتاج بحكم طبيعتها الخاصة والدقيقة إلى إجراءات أمن خاصة والتي تخضع منافذ الولوج إليها إلى نظام مراقبة مشدد.

**منطقة السلامة:** بموجب هذا النظام الحالي، يقصد بمنطقة السلامة كل منطقة حماية مجموعة سفن، فوارب، مركبات، فضاءات و مخازن تحتوى على بضائع خطرة، محددة بتطبيق مفهوم مسافة الحماية لكل العناصر المكونة لهذه المجموعة، و التي تكون قابلة الاشتعال أو الانفجار كتهديد اساسي او ثانوي.

## **المادة 2 :**

يحدد نظام استغلال ميناء المحمدية على الخصوص ما يلي:

- ✓ قواعد الاسبقية الخاصة بولوج العمارات إلى الميناء،
- ✓ تصنيفات العمارات الخاضعة لإجبارية الإرشاد،
- ✓ قطر العمارات،
- ✓ المقتضيات المنظمة للعمارات غير المجهزة، المتخلي عنها، المحجوزة والحطام،
- ✓ قواعد استعمال مختلف البنيات التحتية الميناء،
- ✓ شروط استغلال التجهيزات،
- ✓ قواعد نقل البضائع عبر الانابيب،
- ✓ شروط استقبال مياه الصابورة و المخلفات النفطية المخزنة في صهاريج خاصة تابعة للناقلات.
- ✓ قواعد إركاب ونزول المسافرين،
- ✓ شروط شحن وتفريغ وتخزين البضائع،
- ✓ شروط شحن، إفراغ، ايدع وعبور البضائع الخطرة و الخاصة،
- ✓ معايير مناولة البضائع،

- ✓ شروط إصلاح و صيانة العمارات على الرصيف، خاصة تلك الشروط المتعلقة بكنس مداخل العمارات، إفراغ و تنظيف العمارات من الغاز dégazage و تجريب الآلات
- ✓ شروط ولوج، تجول، توقف ووقوف العربات، شاحنات الصهاريج و منشآت الشحن، والإفراغ ومناولة البضائع،
- ✓ شروط ولوج وجولان الأشخاص الطبيعيين،
- ✓ شروط استقبال، تجميع، نقل وتخزين المخلفات داخل الميناء وكذلك شروط إخراجها خارج الميناء،
- ✓ التدابير الضرورية لتطبيق المقتضيات التشريعية و التنظيمية المتعلقة بالأمن، السلامة، الصحة، وحماية البيئة داخل الميناء،
- ✓ وبشكل عام كل مقتضى له علاقة باستغلال الميناء.

## الباب الثاني : نطاق التطبيق

### المادة 3 :

تسري أحكام هذا النظام على كل المتدخلين ومستعملي الميناء:

- ✓ كل العمارات التي تخدم ميناء المحمدية،
- ✓ الربابيين، الوكلاء والمقاولون البحريون، المجهزين ومستعملي العمارات،
- ✓ مناوولو البضائع،
- ✓ مستلمي و/أو شاحني البضائع، المعشرين و/أو الوكلاء،
- ✓ مسيري ومستغلي محطات الميناء، وفضاءات التخزين،
- ✓ محتلي الملك العام المينائي،
- ✓ مستوردي و موردي السلع،
- ✓ الناقلين،
- ✓ كل متدخل مرخص له من قبل السلطة المينائية للقيام بنشاط داخل الميناء،
- ✓ كل متدخل مرخص له من قبل السلطة البحرية للقيام بنشاط على ظهر العمارات الراسية بالميناء،
- ✓ الإدارات والمؤسسات العمومية المتدخلة بالميناء،
- ✓ كل شخص طبيعي مرخص له من قبل السلطة المينائية ليلج الميناء.



## الباب الثالث : معلومات عامة عن الميناء

يقع ميناء المحمدية بخط العرض  $33^{\circ}43'$  شمال و على خط طول  $007^{\circ}24'$  غرب، يتوفر على محطة نفطية تقع في عمق المياه محجوب بحاجز امواج للحماية، اما ارسفة الميناء الداخلي فهي محمية بحاجزي امواج الاول شمالي و الثاني جنوبي و محطة تفريغ الصوابير تربط بين مختلف مراكز الميناء.

### أ- حركة المد و الجزر

يكون علو الموج بالمحمدية نصف يومي يحدد في مدين و جزرين يوميين بعلو يفرق بينهما متوسط 12 ساعة و 25 دقيقة. تتغير سعة المد و الجزر من 3.50 متر عند حركة الماء (3.90 عند المد و 0.40 متر عند الجزر) الى 1.30 متر عند سكون الماء (2.80 متر و 1.50 متر عند الجزر).

### ب- الرياح

الرياح معتدلة من 6 الى 10 متر في الثانية تأتي الرياح من جهة الغرب شمال غرب و جنوب الشرقي، سرعة الرياح القوية 11 متر في الثانية قادمة من جهة الغرب و الجنوب الغربي. تسجل السرعة القصوى 14 متر في الثانية.

### ج- علو الموج

يتكون علو الموج من الرياح القادمة من جهة الغرب و الشمال الغربي. تكون قوية مع الرياح القادمة من الغرب و الشمال الغربي. و يمكن لسعتها ان تتجاوز استثناءا 10 امتار و الفترة تتراوح من 7 الى اكثر من 20 ثانية

### د- التيار

التيار اتبسا حلال محمدية هم بشكل عام التيارات و حركة المد و الجزر الموجودة على طول الساحل الاطلسي للمغرب. هذه التيارات قادمة من الجنوب و تصل الى 0.5 عقدة كمتوسط.

## القسم الثاني : الاستغلال المينائي

### الباب الأول : قواعد الأسبقية لولوج العمارات إلى الميناء

#### المادة 5 :

مع مراعاة مقتضيات المادة 26 أسفله المتعلقة بإعلام وصول العمارات، تخضع الاسبقية في مسألة منح أماكن الرسو بالمحطات حسب كل مستغل، لقاعدة "من يأتي أولا وهو مستعد للعمل يخدم أولا".

لغاية الاستغلال الامثل او لأسباب السلامة أو في حالةالنقص المعلن من قبل السلطة المختصة يمكن للقبطانية ان تخرج عن هذه القاعدة.

في حالة الازدحام بمحطة النفط، تعود الاسبقية للعمارات الناقلة للبترول الخام.

لا تعطى هذه الاسبقية إلا للعمارات الحاملة للنفط الخام و التي تصل اولاً.

يمكن للقبطانية ان تفرض تغيير مركز الرسو لنفس الاسباب، و تتحمل العمارة تكاليف هذا التغيير.

#### **المادة 6:**

في حالة وصول عمارات لها نفس الأسبقيةفي نفس الساعة، فالأولى بالرسو تلك العمارة التي تثبت أن مقامها بالرصيف يكون لمدة قصيرة، وفي حالة وجود عمارات لها نفس فترة الإقامة، فالأسبقيةترجع إلى العمارة التي يكون رسوها بالميناء لا يتوقف علمد و جزر البحرأو على حركات العمارات الأخرى الراسية بالرصيف.

تندر العمارة من قبل المستغل قصد إخلاء الرصيف في حالة عدم احترام مدة الرسو المصرح به.

ادا بقي هذا الإنذار بدون نتيجة يتم إخلاء العمارة من طرف الوكالة الوطنية للموانئ، و تفقد بذلك دورها.تعتبر ساعة مغادرتها للرصيف هي التوقيت الجديد لولها.

#### **المادة 7:**

إن عمليات الشحن والإفراغ المتعلقة بالمواد البترولية والتي تتم على ظهر العمارات تكون لها الأسبقية على النقل البري بواسطة أنابيبالهيدروكربون أو عمليات الصابورة، هذه العمليات لا يسمح بها إلا إذا كان الرصيف متاح.

في حالة الازدحام، تكون الاسبقية لعمليات الشحن والإفراغ عبر الأنابيب على عمليات شحن وافراغ المواد بالشاحنات و السائبة.

## **الباب الثاني : ولوج و حركات العمارات بالميناء**

### **الفصل 8**

يشمل الولوج الى الميناء:

- طريق الاقتراب يقع بالمنطقة الواقعة بين  $180^{\circ}$  و  $200^{\circ}$  و على طول 4 ميل بحري تقريبا.
- طريق الولوج الواقع على امتداد طريق الاقتراب الواقع بالمنطقة الواقعة بين  $180^{\circ}$  N و  $200^{\circ}$  N بطول ميل بحري تقريبا،

- الاحاطة engainement داخل طريق الولوج يطابق نقطة "عدم العودة" للمناورات المقامة و التي يجب ان تتم الى حدود المنطقة المخصصة لحركات السفن zone d'évitage.
- تقع المنطقة المخصصة لحركات السفن zone d'évitage على حاجز الامواج الرئيسي، بالنسبة للعمارات المتوجهة الى المحطة النفطية،
- تقع المنطقتان المخصصتان لحركات العمارات deux zones d'évitage قبالة الرصيفين رقم 1 و رقم 2 للعمارات المتوجهة الى الميناء الداخلي،
- تتم مباشرة اتخاذ الارشاء بالموقع  $33^{\circ}45.5'$  شمال -  $007^{\circ}23',00$  غرب بالنسبة للعمارات المتوجهة الى المحطة النفطية،
- تتم مباشرة اتخاذ الارشاء بالموقع  $33^{\circ}45.5'$  شمال -  $007^{\circ}23',00$  غرب بالنسبة للعمارات المتوجهة الى الميناء الداخلي ،

### **المادة 9 :**

تحدد منطقة الارساء بالميناء كالتالي:

تحدد منطقة الارساء بالمحطة النفطية في خط العرض  $33^{\circ}46'$  شمال  $33^{\circ}46'$  شمال و خط طول  $007^{\circ}22'$  غرب -  $007^{\circ}254'$  غرب.

تحدد منطقة الارساء بالميناء الداخلي في البيانات الجغرافية التالية:

- أ-  $33^{\circ}43',10'$  شمال -  $007^{\circ}23',00$  غرب.
- ب-  $33^{\circ}43',30'$  شمال -  $007^{\circ}23',00$  غرب.
- ت-  $33^{\circ}43',50'$  شمال -  $007^{\circ}21',75$  غرب.
- ث-  $33^{\circ}43',60'$  شمال -  $007^{\circ}22',40$  غرب.
- ج-  $33^{\circ}45',00$  شمال -  $007^{\circ}21',75$  غرب.
- ح-  $33^{\circ}45',00$  شمال -  $007^{\circ}20',50$  غرب.

### **المادة 10 :**

المناطق التي يمنع فيها الإرساء معرفة كالتالي :

تحدد المنطقة 1 وفق النقاط التالية:

- خ-  $33^{\circ}43',50'$  شمال -  $007^{\circ}23',60$  غرب.
  - د-  $33^{\circ}43',62$  شمال -  $007^{\circ}22',42$  غرب.
  - ذ-  $33^{\circ}44',60$  شمال -  $007^{\circ}21',92$  غرب.
  - ر-  $33^{\circ}44',92$  شمال -  $007^{\circ}22',46$  غرب.
  - ز-  $33^{\circ}44',76$  شمال -  $007^{\circ}23',20$  غرب.
- تحدد المنطقة 2 بالدائرة  $O= 33^{\circ}45',10$  شمال  $007^{\circ}22',90$  غرب و القطر 0.40 ميل بحري.

### **المادة 11 :**

على الرابانية أن يتقيدوا بالتشريع الدولي المتعلق لتفادي التصادم في القنوات، ممرات الولوج و أحواض الميناء.

### **المادة 12 :**

لا يمكن لأي عمارة أن تلج القناة المشار إليها بالفقرة أعلاه، دون الحصول على ترخيص مسبق من فبطانية الميناء VTS عبر جهاز الراديو VHF قناة 11. وحب على العمارات المذكورة التقيد بتعليمات قبطانية الميناء عند الملاحة على قناة الولوج.

### **المادة 13 :**

يجب على كل عمارة قبل ولوجها قناة الميناء أن تتصل بقبطانية الميناء (vts) عبر الراديو VHF، قناة 11، وتعرف باسمها، موقعها، عمقها، سرعتها وكل المعلومات الضرورية، تتوصل العمارة بجواب القبطانية (VTS) الذي يحدد:

✓ مركز الرسو الذي يمنح لها إضافة إلى ساعة وموقع صعود المرشد على متنها.

✓ مركز الارساء الذي من المفترض ان تشغله العمارة في حالة عدم الترخيص لها لولوج الميناء من القبطانية،

✓ مستوى الامن بالميناء،

### **المادة 14 :**

يمنع على العمارات التوجه إلى مدخل الميناء دون الحصول على ترخيص صادر عن القبطانية (vts) عبر الراديو VHS،

### **المادة 15 :**

عندما تكون أحد العمارات بالملاحة على قنوات البحر chenalage أو على أهبة بداية مناورتها، على العمارات الأخرى غير موجودة على قنوات البحر chenالage الخروج من القناة و ذلك لتحرير عرض القناة. و تكون للعمارة حق الأسبقية على البواخر و المراكب في قناة الولوج و ممرات الميناء.

عند الدخول الى منطقة الإرساء تحدد السرعة في 4 عقد، و بالنسبة لناقلات النفط 3 عقدة بداخل الميناء.

### **المادة 16 :**

في حالة التقاطع على مدخل الميناء وحب على العمارات التي تسلك الطرق المعاكسة ان تحيد الى يمينها.

### **المادة 17 :**

يمنع التجاوز في مدخل الميناء بين العمارات.

### المادة 18 :

كل عمارة تتجه نحو مدخل الميناء تكون لها الأولوية على العمارات العابرة.

### المادة 19 :

على العمارات ذات الأسبقية أن تعبر أولاً، وعلى العمارات التي ليس لها الأسبقية أن تحد من سرعتها لتجنب كل تقاطع أو تجاوز على الممرات.

على العمارات ذات الأسبقية أن تعلم بواسطة الإشارات التنظيمية وعبر الراديو VHF العمارات التي ليست لها الأسبقية بالمناورة التي تتأهب للقيام بها، وتقوم بمناوراتها بكل حرص حتى يرفع أي شك. و يجب على أيضا على العمارات التي ليس لها حق الاسبقية ان تبين اتجاه مناوراتها.

### المادة 20 :

تمنح للعمارة الخارجة اسبقية اجتياز الممر. في حالة خروج عمارتان تمنح الاسبقية للعمارة التي اتخذت مسارها في القناة،

### المادة 21 :

وجب على ربانة العمارات قبل بداية مناوراتهم، أن يطلبوا ترخيصا من القبطانية (VTS) كما يلزم عليهم إعلامها بكل تغيير قد يطرأ على المناورة.

وتقوم قبطانية الميناء (VTS) بإعلام الملاحين الذين سيق لهم أن تقدموا بطلب إجراء مناورة ما، و ذلك عبر الراديو VHF على القناة 11.

يمنع منعاً كلياً على أي عمارة أن تتجه إلى الممر في الحالات التالية :

✓ إذا ما كانت إحدى العمارات قد دخلت في الممر،

✓ إذا كانت الرؤية غير واضحة بالشكل الذي لا يسمح للعمارات رؤية أضواء الإشارات الخاصة بمنشآت الميناء،

### المادة 22 :

لغايات الأمن يمكن لقبطانية الميناء (vts) أن تمنح حق الأسبقية لأحد العمارات في مدخل الميناء. ومباشرة بعد منح الأسبقية لعمارة ما، وجب عليها أن تنقيد بتعليمات وأوامر القبطانية.

تنظم قبطانية الميناء حركات العمارات ذات الاسبقية.

### المادة 23 :

يجب على كل عمارة رخص لها بالمغادرة، التأكد من القبطانية VTS انها بإمكانها مباشرة حركتها دون اعاقه مناورات العمارات المتحركة بأحواض الميناء.

ان استعمال الدافع الامامي d'étrave يجب ان يكون في اقل مستوياته على طول مراكز الرسو، وذلك لتجنب تدني الإضرار بمنشآت الرسو.

#### المادة 24 :

في حالة القوة القاهرة، يجب على كل ربان عمارة توجد في يريد الارساء بالممرات او مدخل الميناء ان يعلم بذلك فوراً القبطانية VTS و يجب ايضا ان يبين وضعيته و ان يقوم برفع المرساة بدون تأخير.

### الباب الثالث : برمجة الوقوف

#### المادة 25 :

يجب أن تحتوي طلبات الحصول على مركز الرسو المقدمة و الموثقة بموجب اختام وكيل العمارة او امينها البحري، على المعلومات المتضمنة لخصائصها، خاصة طولها، عمقها، علمها، تجهزها، طبيعة التوقف، التاريخ و الساعة المتوقع وقوفها، طبيعة و حمولة البضائع المشحونة او المفرغة و مصدرها و وجهتها.

#### المادة 26 :

وجب على كل سفينة تتوقع الوقوف بالميناء، كي تكون على اللائحة الخاصة بتوقعات الوصول، ان يتم الاعلام بها من قبل تجهزها او وكيلها و/او امينها البحري، لدى المصالح المكلفة ببرمجة الوقوف التابع للقبطانية او المستغل. يتم هذا الاعلام ب 72 ساعة على الاقل قبل الوصول، و ذلك عبر منصة تبادل المعلومات و المعطيات الالكترونية الخاصة بالميناء (بورنيت).

وجب ان يتضمن الاعلام المذكور البيانات التالية:

✓ اسم العمارة،

✓ طولها،

✓ رقمها IMO،

✓ العمق البحري عند الوصول، الامامي و الخلفي،

✓ العمق البحري عند المغادرة، الامامي و الخلفي،

✓ تاريخ و ساعة الوصول المحتملة،

✓ رقم الرحلة،

✓ حمولة و طبيعة بضائعها.

✓ مصدرها او مصادرها،

✓ وجهنها،

✓ محطة الشحن، و /أو التفريغ. (المستغل الذي تم اختياره)

✓ مجموع الاشخاص الموجودين على ظهرها،

✓ العواريات المحتملة و اللاحقة بالعمارة، بعتادها او بحمولتها،

✓ المعلومات المتعلقة بمخلفات الاستغلال او بقايا الحمولة،

✓ كمية النفايات السائلة الموجودة على ظهر العمارات، (بقايا المحروقات او مياه الغسيل الملوثة)،

✓ العلم و اشارات التعريف (call sign) .

على كل ربان عمارة تتوقع الوقوف بالميناء، أن يرسل الى قبطانية الميناء VTS رسالة مكتوبة تأكد التاريخ و الساعة المتوقعة للوصول (ETA).

### المادة 27 :

يجب على مجهز العمارة او وكيلها البحري و/او أمينها البحري ان يبعث، عبر منصة تبادل المعلومات و المعطيات الالكترونية الخاصة بالميناء (بورنيت)، الى قبطانية الميناء و المستغل، 48 ساعة على الأقل قبل وصول العمارة، ما يلي:

✓ طلب الحصول على مركز رسو DAP،

✓ نسخة من بيان البضائع،

✓ التصريح بالبضائع الخطرة المحملة على ظهر العمارة،

✓ برنامج شحن العمارة.

✓ نسخة من بوليصة تأمين او ضمانات مالية خاصة بالمسؤولية المدنية ضد الاضرار التي قد تلحق جراء التلوث الناتج عن المحروقات. يكون رسو العمارات مشروطا بهذه الشهادة.

✓ قائمة المراجعة check-list و تصريح السلامة حسب النموذج.

### المادة 28 :

يجب على المجهز أو امين العمارة أن يرسل الى المستغل عبر منصة تبادل المعلومات والمعطيات الالكترونية الخاصة بالميناء (بورنيت) 48 ساعة على الأقل قبل وصول العمارة، المعلومات التالية :

✓ طلب الحصول على مركز رسو DAP،

✓ نسخة من بيان البضاعة،

✓ تصريح من بيان البضاعة،

✓ تصريح خاص بالبضائع الخطرة والمحملة على ظهر العمارة،

✓ برنامج شحن العمارة.

### **المادة 29:**

هذه الوثائق يجب ان يتم أيداعها، موقعة و مختومة من قبل مجهز العمارة او وكيلها البحري او امينها، لدى القبطانية و تسلم الى المستغل، داخل اجل اقصاه وقت انعقاد الندوة المينائية الخاصة بالوقوف ذي العلاقة. يمكن تقصير مدة 48 ساعة اعلاه الى 24 ساعة، اذا تعلق الامر بسفن الرحلات القصيرة التي تقل رحلتها عن 200 ميل بحري.

### **المادة 30:**

كل تغيير قد يطرأ على التاريخ و الساعات المحتملة للوصول(ETA)المعلن عنها من قبل المجهز و/او الوكيل، وجب الاعلام بها على الفور لدى مصالح قبطانية الميناء VTS المكلفة بالبرمجة، قصد تحديث البرنامج التوقعي وذلك قبل انعقاد الندوة اليومية. كما يتم اعلام المستغل بهذا التغيير. كل عمارة معلنة الوصول و المسجلة باللائحة التوقعية يتم تخصيصها بالمحطة المبرمجة لها مع الأخذ بعين الاعتبار عمقها البحري و الطول الممكن قبوله بمركز الرسو المذكور.

### **المادة 31:**

يجب على العمارات وقبل وصولها الى عرض البحر او قبل مغادرتها أن تقدم للقبطانية برنامج الشحن يحدد بشكل مفصل اماكن وحجم المواد المنقولة.

### **المادة 32:**

يجب على كل العمارات قبل وصولها الى عرض البحر، أو قبل مغادرتها أن تعلم القبطانية بكل خصائص يتعلق بآلات الدفع، أدوات الإرساء، روافع الربط، الات التحكم، مضخات الشحنات يلزم عليها أن تفصح عن العواريات الكلية أو الجزئية والتي تحد من قدرتها على المناورة أو الملاحة.

### **المادة 33:**

وجب على المجهز او من يمثله ان يضع لدى المستغل، 24 ساعة قبل وصول العمارة و على اقصى تقدير بالندوة التي تلي عملية الرسو، شهادة الوضع بالرصيف و الاشتغال، موقعة بشكل مشترك من قبل المستلم او الشاحن و ممثل العمارة، موضحة ان كل الاجراءات و الشكليات الخاصة بمعالجة العمارة و التي تسمح لها ببداية الاشتغال بمجرد رسوها قد تم اتخاذها. (انظر النموذج الملحق). وجب وضع نسخة من هذه الشهادة موقعة من قبل المستغل بمكتب القبطانية.

ان إلغاء شهادة ،شهادة الوضع بالرصيف و الاشتغال، حين وضعها، ينتج عنها ضياع دور الاسبقية بالنسبة للعمارة.

يخضع قرار الرسو الى تلك الشهادة.



## الباب الرابع : إعداد التوقيفات

### المادة 34 :

يتم الاعداد للتوقف بعد وضع طلب الحصول على مركز رسو DAP و قبل وصول العمارة، من قبل:

✓ المستغل،

✓ المجهز، الوكيل البحري و/او الامين البحري،

✓ متسلم البضاعة،

✓ الشاحن في حالة التصدير،

✓ الناقل،

✓ كل متدخل يرى المستغل ان تدخله مفيد،

تتعد الاجتماعات الخاصة بالتوقيفات بمبادرة من مستغل المحطة المينائية المعنية، و يتم الاجتماع المذكور بمقار المستغل.

تنصب المشاورات على:

✓ مدة التوقف،

✓ العائد اليومي المرجو انجازه،

✓ الوسائل البشرية و الآلات اللازم تعبئتها من قبل المستغل، الناقل و المستلم او الشاحن، نوبة بنوبة، الى نهاية تفريغ الحمولة،

✓ المركز الذي من المحتمل التوقف فيه.

تستخدم العناصر السالفة الذكر لتعبئة طلب الرسو، و الذي ترسل نسخة منه الى قبطانية الميناء عبر المستغل.

### المادة 35 :

تأسيسا على التاريخ المحتمل للوصول (ETA) و المواعيد التقريبية الخاصة بالمغادرة، يقوم المستغل بإعداد جدول توقعي خاص بالرسو مصادق عليه من قبل ضابط الميناء المكلف ببرمجة التوقيفات. هذه المصادقة تكون قبل انعقاد الندوة المينائية.

## الباب الخامس : الندوة المينائية

## المادة 36 :

تقوم القبطانية، بواسطة ندوة عن بعد، بوضع و توحيد البرنامج العام التوقعي الخاص بحركات العمارات، وذلك بالاعتماد على الوثائق و المعطيات التي ارسلت لها من قبل مختلف الاطراف المعنية، من خلال التبادل الإلكتروني للمعطيات عبر منصة تبادل المعلومات و المعطيات الالكترونية الخاصة بالميناء (بورنيت).

لهذا الغرض، وجب على الوكيل البحري و/او الامين ان يقوموا كل فيما يخصه باحترام المقتضيات اسفله:

1- يجب على الوكيل البحري و/او الامين ان يقوم مسبقا بإرسال المعلومات و الوثائق، موضوع المواد من 26 الى 30، و ذلك قصد إدراج توقف العمارة على نظام تبادل المعلومات المينائية (تخصيص رقم خاص بالتوقف او رقم تحمّل (prise en charge) المستغل).

2- زيادة على ذلك، و بعد المشاورة و إعداد التوقف بمعية المستغل، يجب على الوكيل البحري و/او الامين ان يرسلوا الى هذا الاخير، عبر منصة تبادل المعلومات و المعطيات الالكترونية الخاصة بالميناء (بورنيت) و قبل الندوة، طلب توقف العمارة.

3- بعد الاعداد لتوقف كل عمارة و الذي شارك فيه الاطراف المعنية، (المشار اليهم بالمادة 34)، يقوم المستغل بإرسال الوثائق اسفله الى قبطانية الميناء، و ذلك عبر منصة تبادل المعلومات و المعطيات الالكترونية الخاصة بالميناء (بورنيت):

- المخطط التوقعي للحركات (رسو، مغادرة، تغيير المراكز،....الخ)،

- طلبات رسو العمارات، مملوءة وفق الشكل المطلوب من قبل الوكيل البحري و/او الامين و المستغل،

يباشر الضابط المكلف ببرمجة التوقيات، دراسة هذه الوثائق فور وصولها، ويصادق على المخطط الجزئي الخاص بتوقيات حركات العمارات و يعيدها الى المستغل المعني عبر منصة تبادل المعلومات و المعطيات الالكترونية الخاصة بالميناء (بورنيت).

يتم توحيد و المصادقة النهائية على البرنامج العام لحركات العمارات من قبل ضابط الميناء المكلف ببرمجة التوقيات، و الذي يسهر على ادائها الى المستغل المعني عبر منصة تبادل المعلومات و المعطيات الالكترونية الخاصة بالميناء (بورنيت)، إلى المصالح و السلطات المينائية المختصة.

إن اشكال و شروط وضع المخطط العام لحركات العمارات، موضوع الندوة عن بعد، تكون موضوع مسطرة تضعها السلطة المينائية في اطار منصة تبادل المعلومات و المعطيات الالكترونية الخاصة بالميناء (بورنيت).

يبقى للقبطانية ، كلما كان ذلك ضروريا، الحق في عقد اجتماعات، تقوم مقام الندوة، برئاسة ضابط الميناء المكلف ببرمجة التوقيات و ذلك بمشاركة المستغلين و الوكلاء البحريين و/او الامناء المعنيين (مشارك عن كل وكيل بحري و/او امين).

لغاية هذه الندوات يضع الوكلاء البحريين و/او الامناء و المستغلين المعنيين، الوثائق سألقة الذكر لدى القبطانية.

تبقى شرطة الارصفة، التي تكون (أي الارصفة) موضوع عقود امتياز، اختصاصا للقبطانية.

### **المادة 37 :**

#### **وقت انعقاد الندوة:**

- يتم تخصيص مراكز الرسو للعمارات ذات التوقف التجاري، وفقا للمخطط التوقعي المعد من قبل المستغلين بالتشاور مع زبائنهم، و المصادق عليه من قبل ضابط الميناء المكلف ببرمجة التوقيفات،
- مع مراعات احكام المادة 6 و 7 أدناه، يتوقف تخصيص مراكز الرسو على دور الوصول الى منطقة الارساء بالميناء،
- يتم ادخال التغييرات الخاصة بمعالجة الحمولة او العناصر الخاصة، و التي تمليها دواعي الامن و المصلحة العامة، بالمخطط العام للرسو وقت الندوة،

كل تغيير يرجو المستغل احداثه، بعد انتهاء الندوة و يتعلق بنتائجها، يجب ان يكون موضوع طلب كتابي، يقدمه المستغل الطالب. في حالة مصادقة المصالح المعنية بالقبطانية على التغيير الاستثنائي، يلزم على المستغل الطالب ان ينقل هذا التغيير الى علم الوكلاء البحريين و/أو الامناء المعنيين.

حفاضا على مصالح الاطراف المعنية و تجنباً لأي اضرار قد تلحق بهم، وجب ان تحرر طلبات التغيير المذكورة في الوقت المناسب.

### **المادة 38 :**

يتم وضع البرنامج النهائي لحركات جميع العمارات من قبل قبطانية الميناء، و يذاع عبر VTS الى مصلحة الارشاد، القطر، الربط، المستغل قصد التنفيذ و الى السلطات المحلية و البحرية المعنية.

### **المادة 39 :**

في حالة تعذر الوصول الى اتفاق بين الاطراف المشاركة في الندوة حول البرنامج العام و النهائي الخاص بالحركات، يرجع القرار النهائي الى مترأس الندوة الذي يحسم في نهاية الامر.

### **المادة 40 :**

تُرسل توقعات حركات العمارات من قبل القبطانية.

كل عمارة تود القيام بحركة داخل الميناء لزم عليها ربط الاتصال وجوبا بقبطانية الميناء VTS عبر الراديو VHF قناة 11، و ذلك قصد طلب الاذن لها بذلك.

### **المادة 41 :**

لا يعتد، خارج الندوة، بأي شكاية او تغيير بخصوص البرنامج النهائي للحركات بعد المصادقة عليها، باستثناء التغييرات التي تقررها السلطة المينائية لغايات السلامة.

## **الباب السادس : قبول العمارات بالميناء**

#### المادة 42 :

لا يمكن دخول أي عمارة إلى الميناء أو التحرك فيه إلا اذا رخص لها مسبقا بذلك من قبل القبطانية.

على كل العمارات المتجهة إلى الميناء أن تكون مجهزة بعناد الملاحة ووسائل الاتصال الملائمة كما تم تحديدها بالاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر SOLAS.

كما وجب على العمارات التي تقترب من ميناء المحمدية تامين الراديو عند اقترابها من الميناء على تردد الخاص لهذه الغاية VHF قناة 11، إضافة إلى التردد الدولي للهاتف اللاسلكي الخاص بالإغاثة والأمن VHF قناة 16.

تعتبر العمارة قد وصلت إلى الميناء في الوقت الذي تتجاوز فيه خط العرض  $33^{\circ}48' N$  و خط الطول  $007^{\circ}20$  و  $007^{\circ}25$ .

#### المادة 43 :

يجب على عمارات النفط و الغاز التي يتجاوز عمرها 15 سنة و المتوجهة الى المحطة المينائية ان تخضع بشكل منهجي الى فحص السلامة بعرض البحر. يبقى قبولها بالميناء رهين نتيجة مراقبة السلامة.

و يكون هدف ذاك الفحص هو التأكد من قدرة العمارة على الملاحة، سندات السلامة و حسن اشتغال الآلات و الاجهزة على ظهر العمارة، مساطر ادارة السلامة، امن و مكافحة التلوث بالإضافة الى كل المنشآت ذات العلاقة.

يتم هذا الفحص من قبل خبير و على نفقة العمارة. و يتم تجديده كل ستة سنوات.

بالنسبة للعمارات المتوجهة الى الميناء الداخلي، يبقى امر اجراء الفحص المذكور خاضع للسلطة التقديرية للسلطة المينائية.

#### المادة 44 :

يجب على ناقلات النفط و المعادن ان تخضع ،قبل رسوها قصد التفريغ، للمراقبة من قبل خبير معتمد من قبل السلطة المختصة، و الذي يمنح شهادة ازالة الغاز dégazage، و تكون رسو العمارات مرهون بنتيجة ذاك الفحص. يتم الفحص على نفقة العمارة.

لا يمكن دخول العمارات التي توجد باللائحة السوداء للمذكرة الدولية، الى ميناء المحمدية.

#### المادة 45 :

في المناطق المغطاة بمنظومة مراقبة الملاحة بالميناء، تعتبر اللغة الانجليزية، الفرنسية والعربية هي لغات التواصل والعمل. وبالنسبة وجب استعمال المعجم الموحد الخاص بالملاحة البحرية و الموضوع من قبل المنظمة البحرية الدولية OMI ..

#### المادة 46 :

التوقيعات المعتادة بميناء المحمدية هي التوقيعات التجارية ، التقنية، العارضة.

الوثائق الواجب وضعها حسب نوع كل توقف، من قبل المجهز أو ممثله محددة في الملحق رقم 1 المرفق بهذا النظام.

#### **المادة 47:**

إن أخذ العينات من أجل المراقبة الصحية يجب أن تتم بعرض البحر، و في حالة رسو العمارة بالميناء، بعد موافقة السلطة المينائية و المستغل، وجب عليها الخروج بمجرد انتهاء أخذ العينات و انتظار نتائج الفحوصات بعرض البحر.

#### **المادة 48:**

يمكن للمستغل أن يلجأ إلى ممارسة FENETRAGE مع زبائنه دون المساس بقواعد المرفق العام.

يمكن نظام FENETRAGE عمارات الخط المعني من الاستفادة من أسبقية الرسو بمركز الإرساء و بوسائل المناولة المخصصة للنوبة.

يقوم المستغل بالاتفاق مع المجهز أو الوكيل البحري .أو الأمين بتقديم طلب FENETRAGE الى السلطة المينائية ،في حالة الموافقة المبدئية للسلطة المينائية فيما يتعلق بالطلب السالف ذكره، وجب على المستغل تقديم مشروع اتفاقية FENETRAGE مع المجهز المعني بالأمر إلى السلطة المينائية وذلك قصد المصادقة عليه.

يمكن للسلطة المينائية أن تحدد عدد اتفاقيات المناوذة FENETRAGE برسم نفس المدة ،وذلك قصد تجنب استعمال الآلات ومراكز الرسو، في نفس الوقت ، من قبل العمارات ذات الأولوية والمستفيدة من نظام FENETRAGE.

لا بد أن تنص اتفاقية FENETRAGE الرابطة بين المستغل والمجهز على شروط وأشكال مراجعتها وذلك بشكل دوري بطلب من المستغل أو السلطة المينائية.

## **الباب السابع : إرشاد العمارات**

#### **المادة 49:**

الإرشاد إجباري بالنسبة للعمارات التي تدخل الميناء، أو تخرج منه، أو المتحركة فيه، باستثناء:

- العمارات الشراعية ذات 80 طن حتمي خام،
- المراكب البخارية او دات محرك والتي تقل عن 100 طن حتمي صافي،
- العمارات المغربية المجهزة للصيد،

➤ العمارات المغربية الخاصة بالخدمة المينائية، والعمارات الأجنبية والمستعملة في أورش البناء بالميناء،

➤ العمارات الحربية مهما كانت جنسيتها،

➤ العمارات المغربية المملوكة للإدارات العمومية،

#### **المادة 50:**

وجب على المرشدين ان يكونوا معتمدين وفق التشريع الوطني الجاري به العمل لكي يقوم بالمناورات المينائية.

#### **المادة 51:**

تقام مناورات دخول و خروج و تغيير مركز رسو العمارات تحت مسؤولية الربان الذي يعينه وجوبا المرشدين.

لا يرخص بإجراء حركات العمارات إلا اذا كان علو الماء تحت عارضة العمارة اقل او يساوي من عشر اكبر عمق بحري.

وجب على هذا العلو ان يكون يساوي على الاقل 15% من اكبر عمق بحري بالنسبة للناقلات tanker التي تخدم المحطة النفطية.

هذه القيم تمنح بصفة ارشادية قصد البرمجة.

يبقى الربانبة وحدهم من المقدرين لشروط مناورات عماراتهم.

#### **المادة 52:**

لغاية امن الميناء، الارشاد مؤمن 24/24 ساعة و 7/7 يوم مع احتساب أيام العطل والأعياد.

## **الباب الثامن : قطر العمارات**

#### **المادة 51 :**

يعتبر القطر في الميناء بالنسبة للعمارات الناقلة للمواد الخطرة و العمارات التي يساوى او يفوق طولها 100 متر، اجباريا عند الرسو و المغادرة.

يتم وضع شروط استعمال القاطرات من قبل السلطة المينائية.

تقام عمليات القطر المينائي أثناء الدخول إلى الميناء أو الخروج منه كما تقام في عرض البحر.

#### **المادة 54:**

لغاية امن الميناء تؤمن خدمة القطر 24/24 ساعة و 7/7 أيام مع احتساب أيام العطل والأعياد.

## الباب التاسع: ربط العمارات

### المادة 55 :

طبقا للعادات الجاري بها العمل في الميدان البحري، يتم ربط العمارات تحت مسؤولية الربان، و ذلك باحترام تام للتعليمات التي تعطى لهم من قبل ضباط الميناء.

يجب أن تتم عملية ربط العمارات من طرف المستخدمين المؤهلين و المجهزين بالآليات الضرورية.

يجب على ربانبة العمارات يرموا حبال تكون متطابقة مع مركز الرسو، وحدها تجهيزات الربط المعدة لهذا الغرض يمكن استعمالها.

### المادة 56:

يتم الربط على ظهر ناقلات النفط tanker و ناقلات الغاز وفقا لتوصيات المنظمة الدولية البحرية، و تماشيا مع المقتضيات التالية:

إذا ما تم استعمال الحبال المعدنية فلا يمكن تدويرها على سطح الصهاريح. إذا كانت الحبال على الملفاف بضغط ثابت treuil à tension constante او على الدولااب و جب ان يتم الربط عبر موجهة القلوس chaumard الموجودة لهذا الغرض مع الوضع على المكابح بعد الربط.

بمحطة النفط، تكون جميع الحبال معقودة على انياب قابلة للفصل largable crocs، و جب على ناقلات النفط ان تكون مقدمته مثل خلفيته:

✓ اربع حبال،

✓ مركبان عابران،

✓ اربع روافع كبيرة.

يمكن للقبطانية ان تخرج عن هذه القاعدة بالنسبة لبعض العمارات و ذلك حسب طولها و الشروط المناخية الموجودة.

هذا، و يجب على العمارات المتوجهة الى المحطة النفطية ان يكون لها على الاقل 6 حبال معدة للغيار.

يجب أن تكون وسائل الربط في حالة جيدة و تناسب خصائص العمارة. في حالة الضرورة، على كل ربان ان يشد وثاق العمارة و يأخذ جميع الاحتياطات التي يأمر بها ضباط الميناء، و يسهر هؤلاء على أن يكون توثيق العمارات قد تم بشكل بلانم طبيعة الشحنة، وضعية مركز الإرساء و الظروف المناخية.

يجب السهر على الربط و في حالة الضرورة و معاودته و ذلك طيلة مقام العمارة بالميناء. و يبقى في جميع الحالات تحت مسؤولية ربان العمارة.

#### **المادة 57:**

يتم وضع قلسين دو حبال معدنية (remorque) من جهة البحر في مقدمة و مؤخرة العمارة، و يجب ان تبقى عين القلس (remorque) بشكل دائم بمتر تحت الحوض.

#### **المادة 58:**

بالميناء الداخلي، يجب على العمارة ان تتصل على الرصيف بجسر سهل الولوج، مزود بحبل السلامة مصون بشكل جيد و منار بالليل.

بالمحطة المينائية، يتم الولوج على ظهر العمارات بواسطة جسر تلسكوبي مدار من قبل المستغل. يتم مده من قبل المستغل و ذلك تحت الطلب، و إلا بقي مطوي.

يمنع وضع او ترك سلم المرشد او الجسر، من الجهة المقابلة للرصيف دون ترخيص مسبق من القبطانية.

#### **المادة 59:**

لغاية امن الميناء، يتم تأمين خدمة الربط من قبل المستغل 24/24 ساعة و 7/7 ايام مع احتساب ايام العطل و الاعياد.

### **الباب العاشر: نهاية التوقف**

#### **المادة 60:**

يجب على الربان و الوكيل البحري و/او امين العمارة ان يتخذ جميع الاجراءات الضرورية، خاصة اتمام جميع المساطر الادارية التزود بالوقود، المؤونة، الماء العذب و باقي المعدات المختلفة، و بشكل يمكن من تجنب تأخير مغادرة العمارة بعد انتهاء عملياتها التجارية. لهذه الغاية و جب على المستغل ان يعلم، عبر الوسائل الممكنة، القبطانية VTS بالساعة المحددة لانتهاء العمارة.

مع مراعات احكام الباب 11 ادناه، لا يسمح باي احتلال لمركز الرسو، من قبل أي عمارة، يفوق مدة ساعتان بعد انتهاء العمليات التجارية و بعد الحصول من قبل القبطانية VTS على الترخيص بمغادرة الميناء.

#### **المادة 61:**

على الوكيل البحري و/او الامين ان يضع، بشكل مادي او عبر منصة تبادل المعلومات و المعطيات الالكترونية الخاصة بالميناء (بورنيت)، لدى السلطة المينائية و المستغل، 48 ساعة قبل مغادرة الميناء، نسخة من قائمة النهائية بحمولة العمارة، البيانات (الاستيراد و التصدير).

#### **المادة 62:**



يُلزم المستغل بإخبار قبطانية الميناء بدون أجل، عبر منصة تبادل المعلومات و المعطيات الالكترونية الخاصة بالميناء (بورنيت) او كتابةً عند الاقتضاء، وفقا للنموذج رقم 14 الملحق بهذا النظام، عن كل فارق وقف عليه بين البضائع التي تم افراغها فعليا و تلك المصرح بها.

## الباب الحادي عشر: أحكام لها علاقة بالعمارات غير المجهزة، المتخلي عنها، المحجوزة و الحطام

### المادة 63 :

بميناء المحمدية، يمنع التخلي على عمارة بدون طاقم بالرصيف، الاحواض و مداخل الميناء و عرض البحر.

### المادة 64 :

لا تمنح رخص الرسو بالميناء لكل غاية غير تجارية، الا في حالة الضرورة القصوى و لمدة محددة، و يكون على المجهز خلالها ان يؤمن للعمارة هيئة كافية للحراسة، تقوم بتنفيذ الحركات التي تأمر بها مصالح القبطانية.

### المادة 65 :

وجب على كل عمارة راسية بالميناء ان تكون صالحة للملاحة، العوم و ألا تكون في حالة تضرر بمنشآت الميناء، العمارات الاخرى، أمن الاشخاص و الممتلكات، و البيئة البحرية للميناء.

### المادة 66 :

لا يسمح بأي احتلال لمركز الإرساء بعد مرور الأجل الذي منحه قبطانية الميناء للعمارات الموجودة في حالة رسو عارض، انتظار أو غير مجهزة غير انه يمكن للعمارة أن تستمر في رسوها بالميناء للأسباب التالية :

- ❖ ترخيص خاص ممنوح من قبل قبطانية الميناء،
  - ❖ توقيفها من قبل السلطات المينائية وتبليغ ذلك كتابة إلى قبطانية الميناء،
  - ❖ المنع من المغادرة تم اتخاذه من قبل السلطة المينائية،
  - ❖ الاستيداع (نزع أجهزة العمارة) المرخص به من قبل السلطة المينائية لمدة محددة والتي خلالها وجب على المجهز أو مالك العمارة أن يمثل إلى تعليمات القبطانية،
  - ❖ الحجز المأمور به من قبل السلطات القضائية الوطنية وذلك بموجب أوامر قضائية.
- وفي جميع الأحوال وجب على العمارة أن تمتثل إلى أوامر ضباط الميناء الرامية إلى أمرها بمغادرة الميناء في أي الوقت.

تكون الشروط العملية لجريان الحركات بمختلف مراكز الرسو بالميناء موضوع قرار يوضع من قبل السلطة المينائية، يتم اتخاذه باقتراح من قبل اللجنة البحرية و يعرف بشكل خاص القواعد الخاصة بسلامة مناورات العمارات.

## الباب الثاني عشر : استعمال البنيات التحتية و المنشآت النفطية بالميناء

### المادة 67 :

لا احد يحق له أن يضر بالوضعية السليمة للمنشآت الميناء ونظافتها كما يمنع أيضا:

#### 1- الإضرار بالبنيات التحتية والملك العام المينائي

- عند جولان ووقوف أو توقف العربات على الأجزاء العلوية للأرصفة ومجاري الرافعات وبصفة عامة على كل المنشآت غير المخصصة لتلك الاستعمالات
- عند رمي البضائع من ظهر العمارات أو تركها أو إسالتها على الأرض أو بين الرصيف والعمارة
- عند شحن أو تفريغ البضائع التي تعرض المنشآت للتلف، خاصة الأجزاء العلوية للأرصفة أو الأراضي المسطحة، السكك الحديدية، المنشآت البترولية، المنشآت تحت أرضية، المزاريب، الجسور و غرف الصمامات دون أن يتم حماية هذه المنشآت مسبقا. لا تمنح امتيازات الاستغلال وكذلك رخص ممارسة نشاط داخل حدود الميناء لأصحابها أي حق بالتدخل في شرطة المحافظة، والجولان، أو استعمال الأرصفة.

#### 2- المس بالبنية التحتية، حوض الميناء و الحفاظ على عمقهما :

- عند رمي المواد الكيميائية، الرواسب وغيرها من المواد، عضوية كانت أم لا، يمكن أن تفسد بالبنيات التحتية.
- رمي أو ترك على الأرض المخلفات أو أي مادة مهما كان نوعها بمياه الميناء وتوابعه.

يجب التصريح لقبطانية الميناء بكل حالة تتعلق بإسالة ، رميها، سقوط المواد مهما كان مصدرها. يكون المسئول عن هذه المخالفات ملزما بإرجاع الملك العام على الحالة التي كان عليها و ذلك بتنظيف الحوض المائي و المنشآت التي تعرضت للتلوث، و ان اقتضى الحال إصلاح عمق الأحواض .

### المادة 68 :

يلزم على المستغل احترام الحمولة التي يمكن للبنيات التحتية والتجهيزات المينائية تحملها.

### المادة 69 :

يلزم على المستغل إشعار السلطة المينائية عن كل تلف يلحق بالمنشآت والتجهيزات المينائية.

#### **المادة 70 :**

لا تمنح امتيازات الاستغلال وكذلك رخص ممارسة نشاط داخل حدود الميناء لأصحابها أي حق بالتدخل في شرطة المحافظة، والجولان، أو الأرصفة.

#### **المادة 71 :**

يجب على المستغل أن يقوم سنويا بان يضع لدى السلطة المينائية وثيقة حديثة لسبر أعماق البحر خاصة بمنطقة الرصيف الموضوع تحت تصرفه.

إذا ما عاينت القبطانية أن مستوى أعماق الأحواض قد تدنى يمكن في هذه الحالة أن تقوم بخفض مستوى العمق البحري (الغطس) المقبول داخل تلك المناطق إلى حين إعادتها من قبل المستغل إلى حالتها العادية.

#### **المادة 72 :**

تكون الشروط العملية لجريان الحركات بمختلف مراكز الرسو بالميناء موضوع قرار يوضع من قبل السلطة المينائية، يتم اتخاذه باقتراح من قبل اللجنة البحرية و يعرف بشكل خاص القواعد الخاصة بسلامة مناورات العمارات.

#### **المادة 73 :**

يجب ان تكون على المنشآت المستقبلية لناقلات النفط و الغز مطابقة للمعايير الدولية الخاصة بسلامة و امن و حماية البيئة. كما يجب ان تكون مجهزة بوسائل الكشف على الحريق و تسربات الغاز و وسائل مكافحتها. يجب ان تكون ادرع les bras و خراطيم les flexibles المستعملة لغاية المناولة مستجيبة لمعايير المنتدى البحري الدولي لشركات النفط OCIMF.

#### **المادة 74 :**

في حالة عدم جاهزية واحد أو أكثر من منشآت أو تجهيزات المحطة، وجب على المستغل وقت الندوة إعلام السلطة المينائية بذلك برسم اليوم الموالي، مع تحديد مدة عدم جاهزية المنشآت والتجهيزات المعنية. ويقوم بنفس الأمر في حالة إعدادها.

#### **المادة 75 :**

يلزم على كل مستغل استعمال الأدوات المينائية في أفضل شروط الاستغلال وذلك باحترام تام لمعايير السلامة ، الأمن والصحة و حماية البيئة كما يلزم عليه السهر على استمرارية المرفق العام.

وجب على المستغل، نتيجة لما سبق، أن يضع تحت تصرف العمارة الاطعمة والأجهزة الكافية والملائمة وذلك تجنباً لضياع الوقت، تحت طائلة اتخاذ السلطة المينائية، إذا لزم الأمر ذلك، الإجراءات الضرورية لتأمين استمرارية المرفق العام في أداء مهامه.

#### **المادة 76 :**

على كل عمارة تتوقف بالميناء، البدء بالعمليات التجارية وذلك بمجرد ارتصافها بالرصيف.

#### **المادة 77 :**

على كل عمارة نظر(برفع النون) إلى عملها انه غير كافي بالمقارنة مع معايير الاستعمال الجاري بها العمل مغادرة الميناء وإخلاء مركز الرسو، و تفقد الاسبقية و دورها. يعتبر تاريخ وساعة مغادرتها لمركز الرسو هما تاريخ وساعة بداية احتساب دورها الجديد.

#### **المادة 78 :**

لا يجوز لعمليات تزويد العمارات بالوقود من العنابر، بالأطعمة، بالماء العذب وغير ذلك من الأجهزة المختلفة اضافة إلى خدمات استعادة الأربال، المخلفات أو البقايا، أن تعطل (بأي حال من الأحوال) العمليات التجارية للعمارات أو تأخيرها عن المغادرة.

### **الباب الثالث عشر : استغلال التجهيزات و المنشآت الخاصة**

#### **المادة 79 :**

يتم تنظيم استغلال موانئ الصيد والترفيه (الملحق 5)، منطقة جر السفن قصد الاصلاح (الملحق 6) وغيرها من التجهيزات الخاصة، بموجب أنظمة خاصة ملحقة بهذا النظام.

### **الباب الرابع عشر: مقتضيات خاصة متعلقة بعبور الصناديق الحديدية**

#### **المادة 80 :**

لكل توقف تجاري بالميناء، وجب أن يتضمن البيان وجوبا اسم مستلم البضائع تحت طائلة اعتبار البيان تضمن اسم المبلغ له.

يجب على الوكلاء البحريين و/او أمناء العمارات تضمين البيان، بعناوينهم الخاصة و عناوين المستلم أو المبلغ (الهاتف، الفاكس، العنوان الالكتروني).

#### **المادة 81 :**

إن البضائع المخصصة للاستيراد، موضوع البيان، و التي لا تحترم مقتضيات المادة 81 اعلاه، لا يتم افراغها من العمارة الا في حالة ما اذا إلتزم الوكيل البحري و/أو الامين بان يتحمل المسؤولية كاملة طيلة مراحل العبور المينائي، بدءا من افراغ البضائع وصولا الى اخراجها من الميناء.

في حالة الشحن من قبل تجمع المتدخلين المينائيين (pool) ، تطبق التعليمات المنصوص عليها بالفقرة الاولى من هذه المادة على الوكيل البحري و/أو الأمين الرئيسي chef de fil .

### **المادة 82 :**

يخضع قبول الصناديق الحديدية المملوءة و الخاصة بالتصدير و الموجودة بالمحطات التابعة للمستغل، الى جانب شروط الامن و السلامة المطلوبة، الى تقديم اصل التوصيل بالاستلام محرر على ورقة معنونة تابعة للوكيل البحري و/أو الامين تحدد على الخصوص: العلامة التجارية، الرقم، الابعاد، الوزن و وجهتها اضافة الى اسمها و رقم رحلة العمارة التي ستحمل الصناديق المذكورة.

### **المادة 83 :**

يلزم على الوكلاء البحريين و/أو الامناء ان يرسلوا عبر منصة تبادل المعلومات و المعطيات الالكترونية الخاصة بالميناء (بورنيت) الى المستغل المعني بالأمر:

✓ توالي الصناديق (مملوءة كانت ام فارغة) الموجهة للشحن على العمارة، و ذلك خلال 24 ساعة على الاقل قبل رسو العمارة المذكورة،

✓ لائحة الصناديق الحديدية التي سيتم إفراغها و مخطط الشحن عند الاستيراد و ذلك خلال 12 ساعة على الاقل قبل وصول العمارة،

✓ لائحة الصناديق الحديدية التي سيتم إفراغها و مخطط الشحن عند التصدير، و ذلك خلال ساعتان على الاقل بعد رسو العمارة.

غير انه يمكن للمستغل منح استثناءات للصناديق الحديدية المثلجة و البضائع الاستثنائية التي تحتاج الى الشحن المباشر.

### **المادة 84 :**

توجه لائحة الصناديق الحديدية التي تم تفريغها فعليا الى الوكلاء البحريين و/أو الامناء من قبل المستغل و ذلك داخل اجل اقصاه 3 ساعات بعد انتهاء عمليات التفريغ.

يرسل المستغل الى السلطة المينائية عبر منصة تبادل المعلومات و المعطيات الالكترونية الخاصة بالميناء (بورنيت)، لائحة الصناديق الحديدية التي تم تفريغها فعليا و تلك التي تم شحنها و ذلك حسب نوعها (20'، 40'، مملوءة، فارغة...) و حسب ميناء الوصول و ميناء المصدر.

## الباب الخامس عشر : معايير مناولة البضائع

### المادة 85

قبل بدء عملية الشحن أو الافراغ، يجب على المستقبلين أو المحملين أن يكونوا مستعدين من أجل إعطاء أو استقبال الحمولة فوراً و ذلك بعد:

✓ إجراء عملية استكشاف الصهاريح،

✓ التأكد من تفاصيل الحمولة و إعطاء برنامج الشحن أو الافراغ للمستغل أو السلطة المينائية.

### المادة 86

قبل بدء العمليات وجب على كل متدخل التحقق من الحالة الجيدة للمنشآت التي توجد تحت مسؤوليته و التأكد من أعمال معايير السلامة الخاصة به تجاه التشريعات الجاري بها العمل.

يجب على المستغل و الربان معاً، و بشكل خاص، التحقق من إحكام سد التوصيلات، وضع معدات السلامة، الاشتغال الجيد لوسائل الاتصال (الهاتف، راديو VHF ) و الانذارات.

### المادة 87 :

أثناء العمليات التجارية يجب تأمين الاتصال بواسطة الراديو VHF أو الهاتف بين العمارة و المستغل من جهة و بين هذا الاخير و الشاحن و المستقبل من جهة اخرى و هذا طول مدة الوقوف.

### المادة 88 :

تتم عملية الافراغ عبر مضخات العمارة ، يجب على ربانة العمارات ذات الصهاريح استعمال جميع وسائل الضخ لتأمين 75 % على الاقل من الصبيب الذي تسمح به المنشآت المينائية.

يتم الشحن بواسطة مضخات المرسلين، هؤلاء بدورهم يجب أن يؤمنوا صبيب 75 % على الاقل من الصبيب الذي تسمح به المنشآت المينائية.

في جميع الحالات، يتم تبليغ معايير الشحن و الافراغ (الضغط، الحرارة و الصبيب) كتابتاً الى ربانة العمارات او المرسلين عبر مصلحة المستغل قبل بداية العمليات التجارية.

يجب أن يتوفر المستغل المينائي، المستقبل والمحمل على المنشآت والتجهيزات التي تسمح بعبور البضائع في أحسن ظروف السلامة، الامن، الصحة، الجودة، حماية البيئة والمدة.

يجب إعلام السلطة المينائية بوسائل المناولة التي يستخدمها المستغل غير التي تخص هذه الاخيرة أو العمارة.

### المادة 89 :

يمنع منعاً كلياً شحن أو تفريغ المواد الخطرة الغير منظمة من فئة 2 و 3 حسب المدونة الدولية البحرية الخاصة بالبضائع الخطرة وتعديلاتها على ظهر العمارة عبر شاحنات الصهاريج .

يخضع شحن وتفريغ العمارات بواسطة الشاحنات الصهرجية المحملة ببضائع غير التي تم ذكرها سابقاً إلى ترخيص السلطة المينائية. تخضع المواد المفرغة إلى خروج مباشر.

#### **المادة 90 :**

تتم عمليات الشحن والتفريغ عن طريق التأشير الحضوري المتمثل في لوائح التأشير الممضية والمختومة من طرف المناول والعمارة أو ممثلها.

يعتبر التأشير حضوريا تجاه الطرف الذي لم يتم تمثيله خلال عمليات شحن وتفريغ البضائع.

يتحمل المشغل البضائع في الحالة التي تم تسليمها إليه.

#### **المادة 91 :**

يجب على المستغل أن يعلم السلطة المينائية بدون تاخير وكتابتاً، طبقاً للنموذج المعد لهذا الغرض من طرف القبطانية بكل فارق تم تسجيله بين تصريحات مجهز البضائع الخطرة والمعلومات المتعلقة بنفس البضاعة التي بحوزة المستغل.

### **الباب السادس عشر: مسافة البضائع**

#### **المادة 92 :**

لا تتم المسافة الا في جو صحو. لا تتم المساحة الا بالنهار. تتم عملية المسافة تحت مسؤولية ربانة العمارات. يتم توقيف عملية المسافة في حالة العاصفة أو الرياح التي تقل سرعتها عن 4 عقدات بالنسبة للعمليات التي تسرب الغاز.

### **الباب السابع عشر: مقتضيات خاصة بالبضائع المتخلي عنها بالميناء**

#### **المادة 93 :**

على الرغم من المقتضيات التشريعية والتنظيمية المنظمة للجمارك، تعتبر على الخصوص بضائع متخلي عنها بالميناء، تلك:

أ- البضائع بمعنى مدونة الجمر،

ب- المواد الغذائية متجاوزة الصلاحية أو غير المطابقة والتي بقيت بالميناء لأكثر من 30 يوم،

ت- المواد غير البضائع والتي تكون غير مطابقة للمعايير المغربية والتي بقيت بالميناء لمدة تزيد عن 30 يوم،

ث- الصناديق الحديدية الفارغة والتي توجد لمدة تزيد عن 30 يوم ابتداء من تاريخ :

1- دخول الصناديق الحديدية الفارغة والموجهة للتصدير، إذا كان دخولها إلى الميناء قد تم عن طريق البر،

2- شحن الصناديق الحديدية الفارغة والتي دخلت إلى الميناء عن طريق البحر،

3- تفريغ الصناديق الحديدية بالميناء والتي دخلت إليه عن طريق البر أو البحر.

#### المادة 94 :

تخضع البضائع المتخلي عنها بالميناء تخضع للإجراءات التالية :

✓ إزاحتها إلى منطقة ملائمة،

✓ البيع،

✓ الإتلاف،

✓ أو غيرها من الإجراءات المماثلة.

## **القسم الثالث: السلامة، الأمن و حماية البيئة**

### **قسم فرعي أول : السلامة المينائية**

#### **الباب الأول: اجراءات السلامة خلال مدة توقف العمارة**



#### **المادة : 95**

يجب على المستغل أن يكون مجهزا بإمكانيات محاربة الحريق والتلوث طبقا للتشريع الجاري به العمل مع الأخذ بعين الاعتبار طبيعة المواد المتداولة على كل رصيف.

#### **المادة : 96**

لا يمكن استكشاف الصهاريح إلا بعد إنهاء الرسو.

#### **المادة : 97**

يجب سد مصرف سطح السفينة (Dalot) بواسطة صمام عازل أو اسمنتي.

#### **المادة : 98**

يجب احكام سد صمامات اخذ الماء أو تصريفه الى البحر الخاصة بغرف الضخ.

#### **المادة : 99**

خلال مدة التوقف بالميناء، يجب أن تتوفر العمارة على وسائل محاربة الحريق والتلوث الممكنة والمهيأة للعمل في أي وقت.

#### **المادة : 100**

يجب إبقاء مداخل ومخارج غرف الضخ والمحرك وكذلك الكواة (sabords) الأبواب أو النوافذ المطلة على سطح الصهاريح محكمة الإغلاق طول مدة إقامة العمارة بالرصيف،  
يجب تركيب جهاز التهوية بشكل يمنع دخول الغاز في شقق السفينة والمحرك. في الحالة المخالفة يجب توقيف التهوية خلال مدة إقامة العمارة في الميناء.

#### **المادة : 101**

في حالة العواصف، يجب تعليق جميع العمليات ويجب أن تكون صمامات طرد الغازات ولوحات الصهاريح وأغطيتها مغلقة كما يجب توقف تشغيل العمارة.

#### **المادة : 102**

تمنع عمليات الإفراغ التي من شأنها أن تسبب إطلاق غاز المحروقات في الهواء الطلق في حالة الرياح الهادئة التي تقل سرعتها عن أربع عقدات.

#### **المادة : 103**

تعتبر الحراسة إجبارية بالنسبة للعمارات الراسية بميناء المحمدية.

يجب أن تتوفر شركات حراسة العمارات بالرصيف على رخصة المزاولة مسلمة من السلطة المينائية. يحدد عدد الحراس على ظهر العمارات التجارية حسب طبيعة الحمولة المنقولة وحسب درجة الامن المصرح بها من طرف العمارة أو الميناء.

يجب على الحراس أن يكونوا على استعداد لمد المساعدة بالنسبة لسلامة وامن العمليات التجارية طول مدة إقامة العمارة بالميناء.

تبقى مراقبة الولوج للعمارة تحت مسؤولية ربانها أو ضابط الامن (SSO) ويجب أن يقاد حسب مخطط الأمن بالعمارة طبقا لمقتضيات مدونة (ISPS).

#### **المادة 104 :**

يخضع لترخيص مسبق من القبطانية، كل عمل الصيانة أو إصلاح على سطح العمارة بالرصيف او في عرض البحر.

هذه الرخصة لا تتعلق إلا بالأعمال التي لا تهدد سلامة العمارة ومنشات الميناء أو شل حركة الرصيف.

#### **المادة 105 :**

يجب أن يتم شحن المؤونة والمواد الضرورية على ظهر العمارة طبقا لإجراءات مخطط الأمن بالميناء. لا يتم قبول بمنطقة الولوج المقيد ومناطق السلامة بالميناء، الا المركبات ذات محرك مازوت مضاد للانفجار. في جميع الحالات لا يمكن أن تقترب هذه المركبات بأقل من 6 متر من سور الرصيف.

#### **المادة 106 :**

- تخضع لترخيص القبطانية، عمليات إخراج الغاز ، غسل صهاريج العمارات.
- يمنع بالميناء الداخلي العمليات السابقة الذكر بالنسبة للصهاريج التي كانت تحتوي على مواد خطرة من فئة 2 و 3.
- يمنع منعاً كلياً غسل الصهاريج داخل ميناء النفط. تسمح القبطانية بشكل استثنائي باستخراج الغاز بالميناء النفطي. تعلق هذه العملية في حالة الرياح التي تقل سرعتها عن الأربع عقدات، او في حالة رسو عمارة مجاورة او مناورة أقل من 50 متر.
- إذا استدعى الأمر، يمكن أن يشرف خبير معتمد على حساب المجهز.
- يمكن أن تتم عمليات الغسل وعمليات التهوية واستخراج الغاز من الصهاريج التي كانت تحتوي على محروقات في عرض البحر طبقا لمقتضيات MARPOL.
- يتم تجميع النفايات السائلة من متبقيات النفايات SLOPS و يمكن افراغهم بمحطات تفريغ الصوابير déballastage الميناء.

- بالنسبة للسفن المبحرة بالقرب من الساحل (CABOTEUR) والتي لا تتوفر على صهاريج المخصصة لبقايا النفايات SLOPS يمكنها تنفيذ عملياتها في الميناء بترخيص من القبطانية بشرط ان لا تعرقل الاستغلال المينائي.
- يجب أن تخضع عمليات التهوية، استخراج الغاز، وإخلاء الصهاريج (INERTAGE) لمقتضيات SOLAS 1974 خاصة القواعد 55 و 59 من تعديلات 1978، كتاب استغلال العمارة وتعليمات القبطانية بالمواقع المختارة.

### **المادة 107 :**

تمنع منعاً كلياً العمليات التالية أثناء إقامة العمارة بالميناء :

- 1- كل استعمال للنار ذات لهب مكشوف خارج المقصورات المقفلة للمحرك و المطبخ.
  - 2- التدخين على السطح أو بالممرات أو خارج الأماكن الخاصة بالتدخين.
  - 3- كل عملية أو زيارة من شأنها توقيف معدات الوقاية ومحاربة الحريق.
  - 4- كل إصلاح من شأنه إيقاف المحرك أو ملففات الرفع و/أو يوجب استعمال النار باللهب المكشوف دون ترخيص القبطانية.
  - 5- فتح الصهاريج المملوءة أو الفارغة الخاصة بالحمولة أو العنابر، باستثناء السدادات الخاصة بإفراغ أو قبول الهواء داخل الصهاريج.
  - 6- يجب غلق كل فوهات المسابر في حالة إيقاف العمليات التجارية.
  - 7- جميع أعمال الصيانة على السطح والهيكل.
  - 8- جميع أعمال تنظيف المداخل ، قنوات الدخان، اسطوانات الانفلات الخاصة بالمحركات مع تصريف السخام في الهواء الطلق.
  - 9- كل تنظيف أو غسل بالبخار للصهاريج أو العنابر. هذه العملية يمكن ان تتم في عرض البحر بعد موافقة القبطانية في حدود التعليمات المتعلقة بالعواصف والجو الهادئ.
  - 10- كل زيارة لصهريج، عنبر أو مقصورة احتوت البخار القابل للاشتعال أو السام من طرف اعضاء الطاقم و/أو عمال شركة ارضية من أجل المراقبة أو اصلاح قبل الحصول على شهادة استخراج الغاز من طرف خبير معتمد وتسليم هذه الشهادة للقبطانية.
  - 11- كل رسو، وقوف جنب الى جنب ومغادرة جنباً الى جنب بواسطة (BARGE) أو مركب أثناء الشحن أو الرص (ballastage). كما ان التزود بالوقود عبر مراكب مسطحة (BARGE) لا يمكن أن يتم خلال العملية المعنية.
- هذه العملية يمكن ان ترخص بعد طلب يوجه الى القبطانية فقط خلال عملية الافراغ أو تفريغ الصوابير.
- 12- كل شحن أو رص من فوق الالواح.

- 13- فتح أي مخرج، باب منفذ مظل على سطح الصهاريج اثناء العمليات التجارية.
- 14- أي استخدام لمادة معدنية او طرد مباشرة فوق سطح الصهاريج اثناء عمليات الشحن أو الرص.
- 15- كل تجريب للألة في نقطة ثابتة خلال العمليات التجارية
- 16- كل اقاموا للعمارة بالرصيف خارج عملياتها التجارية، دون رخصة خاصة من القبطانية.
- 17- كل غسل بالماء للصهاريج التي احتوت NAPHTA البنزين وكل مادة تتبخر في الحرارة المحيطة.

#### **المادة 108 :**

لا يسمح بعملية تزود العمارة بالوقود بالميناء الداخلي الا بتصريح مسلم من القبطانية. هذا التصريح يحدد شروط ومعايير السلامة المتوخاة اثناء العملية.

يجب على عامل العمارة أن يضع طلب الترخيص بمصلحة القبطانية قبل رسو العمارة. تتم عمليات التزود بالوقود تحت مسؤولية ربان العمارة الذي طلبها.

يمنع منعاً كلياً تزويد ناقلات النفط بالميناء النفطي عبر الشاحنات الصهرجية.

#### **المادة 109 :**

يخضع لترخيص القبطانية كل استعمال للصارفة او صفارة الانذار داخل الميناء خارج حالات الاستعجال :

### **الباب الثاني : عمارات ذات الغاز الجامد**

#### **المادة 110 :**

تتم عملية الغسل بالبتترول الخام بالميناء طبقاً لمقتضيات اتفاقية MARPOL 73/78 وتكون موضوع طلب مسبق يوجه الى القبطانية قبل وصول العمارة.

لا يرخص الغسل بالبتترول الخام الا في العمارات التي تكون صهاريجها خالية من الغاز.

لا تعتبر الصهاريج خالية من الغاز الا في حالة الضغط الزائد ويكون مقدار غاز الاوكسجين التي تحتوي اقل من 7 بالمائة.

لضباط الميناء الصلاحية الدائمة لولوج أجهزة مراقبة السطح، ويمكنهم طلب مساعدة خبير معتمد وطاقم العمارة من اجل اخذ العينات التي يرونها ضرورية.

يمكن لهم كذلك تفتيش محلل خلاء الغاز الخاص بالآلة. في حالة توقف إنتاج الغاز الجامد تتوقف العملية.

ولا يمكن استئناف العمل إلا بعد استرجاع شروط إخلاء الغاز.

## الباب الثالث : تعليمات خاصة اثناء عمليات المناولة

### المادة 111 :

يجب ان يتواجد الطاقم دائما بالقرب من manifold ومن مقود المضخات بشكل يسمح لهم بإيقاف عمليات المناولة في حالة حادثة، بطلب من المستقبل، من المستغل، أو أخيرا في حالة العاصفة.

تواجد ضابط سطح مسؤول محل الحمولة يمكن الاتصال به في كل وقت.

كذلك على المستغل أن يضع مسؤولا مؤهلا على الرصيف مهمته أن يتتبع العمليات باستمرار ولا يبتعد عن موقعه مهما كان. وأن يكون قادرا على اتخاذ التدابير الأولية التي تلزم.

### المادة 112 :

لا يمكن للعمارات التي تقوم بشحن أو تفريغ virgin naphta أو الزيوت essences أو أي منتج مشابه أن تقوم بأية عملية إلا إذا توفرت الشروط الآتية :

- أعماق غرفة المضخات نظيفة و جافة.

- عدم اكتشاف أي تسرب في أي مكان

- اشتغال تهوية غرفة المضخات.

ترجع العمارة إلى عرض البحر على نفقة و تحت مسؤولية المجهز في حالة عدم توفر احد الشروط المذكورة.

### المادة 113 :

تتم مناورات الصمامات على ظهر العمارة خلال شحن ، تفريغ أو التموين بالوقود تحت المسؤولية الكاملة لربان العمارة الذي يجب أن يراقب على الدوام و بانتباه بواسطة مستخدمين مختصين حركات السائل داخل الصهاريج و ذلك لتفادي فيضان المواد و الحوادث الأخرى.

### المادة 114 :

يجب أن يتأكد ربان العمارة قبل بداية ballastage من صحة المسار المستعمل. يجب أيضا أن يناور صمامات الشفط في البحر لتفادي أي تسرب للمنتج.

### المادة 115 :

يجب أن تقاد عمليات الشحن التفريغ و/أو ballastage بطريقة تمكن من تفادي الاكراهات الخطرة على الهياكل، يجب أن تكون tankers مجهزة بوسيلة حساب المراحل الوسيطة efforts tranchants et moment fléchissant، يمكن للقبطانية في كل لحظة أن تلجا إلى خبير محلف لمراقبة هذه العناصر على نفقة العمارة.

#### **المادة 116 :**

يجب أن تكون العمارة جاهزة لقطع الشحن أو التفريغ، تعزيز الربط، ballasté بطريقة صحيحة و الآلات جاهزة للمناورة.

#### **المادة 117 :**

يمكن فصل العمارة بأمر من القبطانية و تطبيق إجراءات السلامة الضرورية بما في ذلك إزالة الجسور، وذلك في حلة إضراب على ظهر العمارة أو للمستخدمين على اليابسة.

### **الباب الرابع : الوقاية ومكافحة الحوادث**

#### **المادة 118 :**

يجب على كل ربان، رئيس أو حارس عمارة في حالة وقوع حادث ما على ظهر أو بالقرب من عمارته ، أن يشعر فوراً قبطانية الميناء بواسطة إذاعة VHF قناة 11 أو 16 أو أي وسيلة أخرى.

#### **المادة 119 :**

مع عدم المس بالمقتضيات التشريعية و التنظيمية الخاصة باختصاصات الوقاية المدنية، يرجع إلى السلطة المينائية العمل على وقاية و تنظيم مكافحة الحوادث التي تقع بحدود الميناء أو التي يمكن أن تصل إليه من طريق البر أو البحر، إضافة إلى تنسيقها لفرق الإنقاذ.

تبقى مجموعات الإنقاذ تحت مسؤولية المكلف بها إدارياً (وفق الترايبية الإدارية).

و تشتمل حسب الظروف على :

✓ فرق سلامة العمارات،

✓ فرق سلامة المقاولات، مستغل أجزاء الملك العام المينائي: المستغل، المقاولات المستفيدة من رخص استغلال أو احتلال مؤقت للملك العام،

✓ واحد أو أكثر من الملحقين التابعين للوقاية المدنية،

✓ واحد أو أكثر من الفرق العاملة لحساب السلطة المينائية.

✓ فرق المكلفة بالقطر التي تعمل بالميناء.

يتم تعويض رائد الميناء، ربان العمارة و كل مسؤول عن فرق الإنقاذ المشار إليها أعلاه، من قبل أعوانهم وفق التراتبية الإدارية الموجودين في أماكن الحادثة.

بالنسبة لكل الهيئات المشار إليها أعلاه، وجب تعيين هيئة مداومة، قصد السهر على ضمان الحد الأقصى من سلامة الميناء.

#### **المادة 120 :**

يحدد دور المستغل في تأمين الالتزامات الناشئة عن التشريع الخاص بالوقاية من المخاطر.

كما يعمل على تأمين:

✓ إجراءات السلامة، المنصوص عليها بالتشريعات الجاري بها العمل،

✓ إجراءات السلامة المنصوص عليها بدفتر التحملات الخاص بالامتياز،

✓ إجراءات السلامة التي يرى أنها ضرورية،

✓ إجراءات السلامة و التي تم تخصيصه بها من قبل السلطة المينائية، ومساهمته في إجراءات المخطط الاستعجالي.

✓ لهذه الغاية، وجب على المستغل تعيين ممثليه و الدين يكونون مؤهلين بخصوص السلامة قصد ضمان التنسيق بينهم و بين مختلف المتدخلين في إدارة السلامة.

يمكن للسلطة المينائية ان تطلب تغيير احد ممثلي المستغل، اذا نظر اليه ان لا يقوم بمهامه كما يجب.

#### **المادة 121 :**

يغطي المخطط الطوارئ الموضوع من قبل السلطة المينائية الوضعيات التالية :

✓ الحرائق التي تقع على الارض او على ظهر العمارات،

✓ الانقاذ البحري، داخل الميناء،

✓ الحوادث البحرية، داخل حدود الميناء،

✓ انقاذ المرضى او المصابين،

✓ الملوثات الجوية المفاجئة، وتصاعدات الغاز السام،

✓ التلوثات الواقعة بالوسط البحري المينائي،

✓ كل حالات الطوارئ الاخرى.

كما يحدد تكوين فرق السلامة بالميناء، و الفرق التي يجب عليها أعمال طرق ادارتهم و تنظيمهم و اطار تدخلاتهم.

يجب على مخطط الطوارئ المينائي أن يكون جزءا من المخطط الخاص بالتدخل على المستوى المحلي و من مخطط الطوارئ الوطني .

#### **المادة 122 :**

على كل شركة مرخص لها القيام بنشاط داخل الميناء يكون خاضعا لنظام الامتياز أو الرخصة، أن يكون لها مخطط خاص بالوقاية من المخاطر و مكافحة كل الحوادث، و الذي يعني في هذا النظام مخطط التنظيم الداخلي POI، يُحدث بحدود المناطق المينائية التي سمح للشركات المذكورة شغلها في إطار النشاط المذكور.

هذا المخطط يحدد، زيادة على مقتضيات مخطط الطوارئ المينائي، تكوين فرق السلامة و الفرق التي يجب عليها إعمال تلك المقتضيات.

يجب أن يكون متماشيا مع المخطط الطوارئ المينائي و مصادق عليه من قبل السلطة المينائية.

يكون مجموع مخطط التنظيم الداخلي جزءا من مخطط الطوارئ المينائي بالميناء.

#### **المادة 123 :**

بمجرد رسو العمارة تسلم القبطانية للربان مخطط النجدة والتدخل الذي يجرد وسائل التواصل، الأشخاص التي يجب إشعارها في حالة وقوع حادث ما و معدات مكافحة الحرائق و التلوث المتواجدة في الميناء، و أيضا إشعار بالسلامة محرر بالفرنسية و الانجليزي.

يجب إعلام جميع أفاد طاقم العمارة بهذا الإشعار.

#### **المادة 124 :**

في حالة وقوع حادث ما على ظهر العمارة مسلحة فان إدارة مكافحة ترجع لربان العمارة أو الباخرة.

يقوم المسؤول عن كل فريق للنجدة بمساعدة الربان أو الرئيس من خلال نصائحه ،و يضع الإمكانيات من مستخدمين و معدات من خلال توجيهات هذا الأخير .و يبقى حكما فيما لا يخص تنفيذ الإجراءات التي يمكن أن تجازف بسلامة الوسائل التي يقود (المستخدمين و المعدات).

تكون تكاليف الوسائل البشرية و المعدات المجندة لمكافحة الحادث على نفقة العمارة المنكوبة.

#### **المادة 125 :**

يبقى رائد الميناء حكما فيما يخص الإجراءات التي يجب اتخاذها لتفادي أو الحد من انتشار الحادث وأيضا الوقت المناسب لإزاحة العمارة المنكوبة أو العمارات المجاورة، وابعاد البضائع. لا يمكن اتخاذ أي إجراء كالإغراق، الجنوح، زيادة حمولة الماء التي يمكن إن تهدد ثبات العمارة ، و بصفة عامة أي فعل يمكن أن يؤثر على استغلال المنشآت المينائية إلا بأمره و موافقته.

#### **المادة 126 :**

تتخذ العمارات المجاورة للعمارة المنكوبة الإجراءات و الاحتياطات التي يرون انها ضرورية او التي يأمر بها رائد الميناء.



لا يمكنهم إزاحة عمارتهم إلا بأمر وموافقة رائد الميناء.

#### **المادة 127 :**

تبقى من اختصاص رائد الميناء الوقاية و تنظيم مكافحة أي حادث يقع داخل حدود الميناء كما هي معرفة في هذا النظام او التي تهدد بالانتشار و الآتية من البحر، وأيضاً تنسيق فرق النجدة.

يمكنه إن اقتضى الحال يؤسس هرمية بين المسؤولين عن فرق النجدة.

#### **المادة 128 :**

يقوم رائد الميناء بالتحكيم في كل نزاع يمكن أن يحدث ما بين ربان العمارة و المسؤول عن فرق النجدة.

يمكن أن يتدخل مباشرة على ظهر العمارة المنكوبة ليأمر او يمنع كل إجراء يهم حماية المنشآت المينائية أو العمارات الأخرى على الرصيف.

#### **المادة 129 :**

إذا وقع حادث ما داخل الميناء، في موضع غير العمارة، السفينة او الة عائمة يتم تنظيم الانقاذ طبقاً لمخطط الطوارئ المينائي.

#### **المادة 130 :**

يجب على الربان، الطاقم و حارس العمارة و/أو مصالح المستغل في حالة حادث على ظهر او بالقرب من العمارة أن يتخذوا فوراً إجراءات الحماية الضرورية، وان يخبروا قبطنية الميناء التي تندر بدورها رجال المطافي.

يقوم ضباط الميناء بتنسيق عمليات النجدة ويمكن لهم، إن اقتضى الحال أن يصادروا أي جهاز أو يطلبوا مساعدة أي شخص وأيضاً مساعدة طواقم العمارات الأخرى، ويجب أن يندروا فوراً قبطنية الميناء.

#### **المادة 131 :**

يجب ان تبقى، صنابير المخصصة لمكافحة الحريق، انذارات وجود الحريق، مخطط مكافحة الحريق وكل وسائل التدخل الأخرى، سهلة الولوج على ظهر العمارة، على الرصيف، وفي فضاءات الإيداع وعلى الأراضي المسطحة.

#### **المادة 132 :**

تطلق العمارة التي تتدلع بها النيران خمس صفارات مطولة، كإشارة بوجود الخطر، يمكن تكرار هذه الإشارة في حالة الضرورة، وذلك للإنذار بالخطر وإثارة الانتباه. تتراوح مدة الصفارة ما بين أربع وست ثواني. لا يجب استعمال هذه الإشارة في ظروف أخرى.

#### **المادة 133 :**

لضابط الميناء مطلق الحرية للولوج إلى العمارات وذلك للتأكد من إعمال تعليمات السلامة والأمن و الصحة المنصوص عليها من طرف القبطانية .

ويمكن له إن اقتضى الحال أن يضع على ظهر العمارة، وعلى نفقتها، حارس خاص أو أكثر من أجل مراقبة التنفيذ

لا تتحمل السلطة المينائية في أي حال من الاحوال أي مسؤولية عن فعل هذا الأخير في حالة وقوع حادث ناتج عن سوء تنفيذ التعليمات السابقة الذكر.

## الباب الخامس: الإجراءات الخاصة بالمواد المشعة (RADIOACTIVES)

أولاً: حالة الاستيراد

### المادة 134 :

بالإضافة للتشريعات التي تحكم المواد المشعة أو المشتبه في كونها مشعة فإن عبور هذه الأخيرة من الميناء يخضع للمواد الآتية:

### المادة 135 :

يجب على كل زبون و/ أو وكيله أن يخبر القبطانية و المركز الوطني للوقاية الإشعاعية بكل طلب ترخيص بدخول و مناولة مواد مشعة مستوردة, سبعة أيام على الأقل قبل وصول العمارة و ذلك عبر إيداع لدى قبطانية الميناء و لدى **CNRP** الوثائق التالية :

✓ طلب من أجل المناولة

✓ -شهادة من البلد المصدر تشير إلى طبيعة المصدر المشع و نشاطه، و تشهد أن الترخيص و التلخيص مطابقان لمقتضيات المنظمة البحرية الدولية

✓ -ترخيص بالاستيراد مسلم من طرف السلطات المختصة

✓ -تصريح خاص يتعلق بعبور المواد المشعة عبر الميناء مطابق للنموذج المرفق بالملحق رقم 3

علاوة على ذلك، يجب على الزبون أو وكيله أن يخبر كتابة السلطة المحلية, الجمارك و المستغل المينائي المعني.

### المادة 136 :

يجب أن يسلم الزبون للوكيل البحري التصريح المنصوص عليه في المادة 135 أعلاه، مملوء على الوجه المطلوب، من قبل CNRP و المتضمن لتعليماته و قراره النهائي المتعلق بعبور البضائع المعنية عبر الميناء و ذلك 48 ساعة على الأكثر بعد إيداع الملف كاملاً

#### **المادة 137 :**

يجب أن يودع الوكيل البحري و/ أو الأمين التصريح موضوع المادة 135 لدى المصالح الآتية :

- ✓ قبطنية الميناء
- ✓ مصالح المراقبة الصحية بالحدود
- ✓ -إدارة الجمارك
- ✓ -مستغل الرصيف المعني
- ✓ السلطة المحلية
- ✓ الوقاية المدنية
- ✓ دائرة الشرطة المينائية
- ✓ الدرك الملكي

#### **المادة 138 :**

تسمح القبطانية بمناولة هذه المواد داخل اجل 48 ساعة بعد إيداع و قبول الوثائق المذكورة في المادة أعلاه بالإضافة للتعليمات المملات من قبل CNRP يمكن للقبطانية ان تفرض إجراءات أمنية أخرى يجب تتبعها قبل و بعد رسو العمارة

#### **المادة 139 :**

تقوم قبطانية الميناء ببرمجة حركة رسو العمارة بعد الاطلاع على التصريح موضوع المادة 135 أعلاه و الوثائق التنظيمية مع احترام مسافات الأمان المتعلقة بهذا النوع من البضائع

#### **المادة 140 :**

يعتبر الإشراف على العمليات المتعلقة بالمواد المشعة على ظهر العمارة إلزامياً، إلى غاية إزالتها بالخروج المباشر.

تؤمن سلطات المراقبة المختصة هذه العمليات على نفقة المستغل.

#### **المادة 141 :**

لا يمكن إنزال الرزم من السفينة في حالة تلف التغليف إلا بأمر من سلطات المراقبة المختصة بعد ان تتم مراقبتها و فرض الإجراءات التكميلية التي يجب على المستورد أن يتخذها.

#### **المادة 142 :**

ينزل مستغل الرصيف البضاعة مباشرة من العمارة على وسيلة النقل الموضوعة تحت تصرفه من قبل الزبون بعد ترخيص المركز الوطني للوقاية الإشعاعية . ترسل البضاعة تحت حراسة الشرطة إلى غاية الماسح الضوئي scanner

#### **المادة 143 :**

تقوم السلطات المراقبة المختصة بمراقبة النشاط الإشعاعي

#### **المادة 144 :**

يعمل الزبون على إخراج البضاعة من الميناء مباشرة بعد إتمام الإجراءات الجاري بها العمل،

#### **المادة 145 :**

في حالة عدم مطابقة البضاعة يجب إرجاع هذه الأخيرة فوراً على ظهر العمارة على نفقة و تحت مسؤولية الكاملة للمستورد و ذلك إلى حين أن تقرر سلطات المراقبة المختصة مصيرها بتنسيق مع السلطة المينائية. إذا غادرت العمارة الميناء قبل اكتشاف عدم مطابقة المواد المستوردة فإن جميع المصاريف الناتجة المينائية الناجمة عن البضاعة الملوثة يتحملها المستورد المعني.

#### **ثانياً: حالة التصدير**

#### **المادة 146**

أ- يجب على الزبون أو وكيله أن يخبر CNRP. بكل طلب ترخيص بشحن المواد المشعة التصدير سبعة أيام على الأقل قبل وصول العمارة و ذلك بإيداع الوثائق التالية لدى م.و.ج.إ. :

✓ طلب مناولة البضائع من مكان شحنها إلى العمارة

✓ شهادة تشير إلى طبيعة المصدر المشع و نشاطه و تثبت أن التغليف و الترخيص مطابق لمقتضيات المنظمة البحرية الدولية (حالة التصدير السابق للقطعة)

✓ ترخيص بالتصدير صادر عن م.و.و.إ.

✓ -تصريح متعلق بعبور المواد المشعة عبر الميناء مطابق للنموذج المرفق بالملحق رقم 3

ب: علاوة على ذلك يجب على الزبون أن يخبر كتابة المصالح المختصة الآتية:

✓ -قبطانية الميناء

✓ -مصالح الرقابة الصحية في الميناء

✓ -إدارة الجمارك

✓ -مستغل الرصيف المعني

✓ -السلطة المحلية

✓ -الوقاية المدنية

✓ دائرة الشرطة المينائية

✓ الدرك الملكي

#### **المادة 147 :**

يجب أن يسلم الزبون للوكيل البحري و/أو أمين العمارة التصريح المنصوص عليه في المادة 146 أعلاه، مملوء على الوجه المطلوب، من قبل م.و.ح.إ و المتضمن لتعليماته و لقراره النهائي الخاص بعبور البضائع المعنية عبر الميناء و ذلك 48 ساعة على الأكثر بعد إيداع الملف كاملاً.

#### **المادة 148 :**

يجب أن يودع الزبون و/أو الأمين التصريح موضوع المادة 146 لدى الأجهزة الآتية:

✓ قبطانية الميناء

✓ مصالح الرقابة الصحية في الحدود

✓ إدارة الجمارك

✓ مستغل الرصيف المعني

✓ السلطة المحلية

✓ الوقاية المدنية

✓ دائرة شرطة الميناء

✓ الدرك الملكي

#### **المادة 149 :**

يخبر الوكيل البحري و/أو الأمين م.و.ح.إ، مصالح المراقبة الصحية في الحدود، إدارة الجمارك، السلطة المحلية، الدرك الملكي، الوقاية المدنية، دائرة شرطة الميناء، المستغل و المصدر بتاريخ و ساعة رسو العمارة.

#### **المادة 150 :**

يرخص للزبون أن يوجه بضاعته نحو الميناء بعد مراقبتها في موضعها من قبل سلطات المراقبة المختصة. لا يمكن القيام بذلك إلا بعد الحصول على ترخيص كتابي من سلطات المراقبة المختصة المشار إليه في التصريح موضوع المادة 150 أعلاه، و بعد اخذ جميع الإجراءات الأمنية المطلوبة و ذلك إلى غاية وصولها إلى معدات المراقبة المينائية أو في حالة شحنها مباشرة.

### المادة 151 :

في الحالات التي تكون فيها المراقبة بواسطة معدات المراقبة المينائية إلزامية، و إذا تبين أن البضاعة تطابق محتوى الوثائق المذكورة ، فان سلطات المراقبة تسمح للزبون بنقل بضاعته إلى مركز الشحن مع احترامه للإجراءات الأمنية المطلوبة.

يباشر مستغل الرصيف، عملية الشحن المباشر للبضاعة على ظهر العمارة حسب مخطط شحن هذه الأخيرة.

في حالة عدم التطابق ما بين المراقبة و ملف البضاعة، تأمر سلطات المراقبة المختصة بالإرجاع الفوري للبضاعة إلى زبونها و ذلك مع احترام إجراءات الأمنية المطلوبة مع إشعار السلطات و الأجهزة المذكورة في المادة 146

### ثالثا: حالات خاصة

#### **1-3: حالة النقل غير المتوقع لمواد مشعة**

### المادة 152 :

في الحالة الخاصة التي تصرح فيها عمارة بنقلها بصفة غير متوقعة لمصدر مشع أو بضاعة ملوثة بمواد مشعة يجب على المستورد المعني أو ممثله و الوكيل البحري و/أو الأمين أن ينذر CNRP و السلطات المينائية بهذه الوضعية

### المادة 153 :

يجب على الوكيل البحري و/أو الأمين أن يخبر CNRP و المستورد بتاريخ و ساعة وصول العمارة إلى عرض البحر،

يجب على المستورد المعني فورا بعد التصريح بالحالة أن يباشر المسطرة المشار إليها أعلاه (حالة الاستيراد) إذا كان باستطاعته الحصول على الوثائق الضرورية قبل وصول العمارة.

في غياب الوثائق يتم الفحص الأولي للبضائع في عرض البحر قبل دخول العمارة إلى الميناء من قبل السلطات المختصة.

يتحمل المستورد المعني المصاريف المتخلفة عن هذه العملية .

### المادة 154

على ضوء الفحص الذي قامت به سلطات المراقبة المختصة، تتخذ هذه الأخيرة قرار صريحا حسب الحالات التالية :

✓ -منع دخول العمارة إلى الميناء

✓ -الترخيص بدخول العمارة إلى الميناء مع منع تفريغ البضاعة المعنية

تحدد وفي جميع الحالات سلطات المراقبة المختصة الإجراءات الملائمة التي يتعين إتخاذها بالنسبة لكل حالة،  
2-3 : الإجراءات المطبقة في حالة بضاعة موجهة للتصدير مشتبه في احتوائها على مواد مشعة.

#### **المادة 155 :**

يقصد ببضاعة يشتبه في احتوائها على مصدر مشع أو آثار مشعة، حزم الخردة و أي بضاعة أخرى أدخلت إلى الميناء والموجهة للتصدير.

#### **المادة 156 :**

يجب أن يسلم الزبون للوكيل البحري التصريح المنصوص عليه في المادة 146 أعلاه المعبأ على الوجه المطلوب من قبل CNRP و المتضمن لتعليماته و لقراره النهائي لأجل عبور البضاعة المعنية عبر الميناء، و ذلك 48 ساعة على الأكثر بعد إيداع الملف كاملاً.

يجب على المصدر وفور دخول هذا النوع من البضاعة إلى الميناء، أن يقدم التصريح موضوع المادة 146 لل CNRP و ذلك لأجل فحصه.

#### **المادة 157 :**

يسجل قرار سلطات المراقبة على التصريح موضوع المادة 147 وذلك بعد الفحص القانوني للبضاعة

رابعاً: حالة عبور عمارة ذات دفع نووي

#### **المادة 158 :**

العمارات العابرة و التي تحمل على ظهرها مصدراً مشعاً:

تخضع هذه العمارات بالنسبة لولوج الميناء و الحراسة إلى نفس الشروط التي تخضع لها العمارات التي تشحن أو تفرغ طرود محتوية على مواد مشعة موضوع الفرع 3 أعلاه.

#### **المادة 159 :**

يجب على العمارات ذات الدفع النووي أن تتقدم للقبطانية و ل CNRP بطلب الولوج إلى الميناء مرفق بالوثائق و الشواهد المتعلقة بنمط هذا الدفع وذلك أسبوع على الأقل قبل وصولها لأجل الفحص.

خامساً: أحكام عامة

#### **المادة 160 :**

يجب على المستغلين المعنيين بمناولة المواد المشعة أن يجهزوا منطقة خاصة داخل محيط استغلالهم لأجل كل فحص أو تدخل للإدارات و الأجهزة المختصة.

يجب على الإدارات و المستغلين و الوكلاء البحريين و الأمناء المعنيين بهذا النوع من البضائع، أن يمتثلوا للأحكام المبينة في المواد أعلاه.

## الباب السادس: الإيداع على الأرصفة و الأراضي المسطحة

### المادة 161

لا يسمح بإيداع البضائع على الأرصفة و الأراضي المسطحة في ميناء المحمدية إلا بصفة استثنائية من قبل القبطانية، و يجب أن يتم طبقا للأحكام التشريعية المتعلقة بشرطة الموانئ.

تحدد القبطانية في هذه الحالة شروط السلامة التي يجب احترامها و ذلك حسب تموضع المنتج و وسائل المكافحة.

لا يمكن وضع البضائع إلا في الأماكن المخصصة لذلك.

غير انه للسلطة المينائية الصلاحية أن ترفض البضائع الخطرة التي سيتم تخزينها أو عبورها في المنطقة المينائية إذا كان وجودها سيعرض الحياة أو الممتلكات للخطر و ذلك بسبب طبيعتها، نمط نقلها أو خصوصية الميناء.

يجب في هذه الحالة على المسؤولين عن إيداعات التخزين داخل الحرم المينائي أن يشعروا القبطانية بكل دخول لمواد خطيرة، في مستودعهم و ذلك 24 ساعة قبل اقتيادها.

## الباب السابع: تنفيذ الأشغال

### المادة 162

يخضع تنفيذ جميع الأشغال داخل الميناء، بما في ذلك المستودعات و المناطق .الممنوحة، لترخيص مسبق تمنحه السلطة المينائية.

### المادة 163

يمكن للسلطة المينائية أن تفرض إشراف الوقاية المدنية على العمليات بالنسبة للأشغال التي تستعمل النار.

## القسم الفرعي الثاني: الأمن المينائي

### الباب الأول: تدبير الأمن

### المادة 164 :



يشتمل الميناء كما عرفته المادة 2 من قانون 02-15 على محطات مشيدة على شكل منشآت مينائية والتي يمكن أن تضم واحدة أو عدة مناطق ولوج.مقيد.

تمارس الوكالة الوطنية مهام السلطة المينائية بالنسبة لجميع الموانئ ما عدا ميناء طنجة المتوسطي، فهي تسهر بهذه الصفة على أمن الموانئ والمنشآت المينائية وتنسق التدابير الأمنية المتعلقة بها.

يعتبر مستغل منشأة مينائية مسؤولاً عن استعمال المخطط الأمني المطبق على منشأته وعن صيانة البنيات والمعدات الموضوعية برسم نفس المخطط.

إذا تقاسم عدة مستغلين منشأة مينائية واحدة، يتراضون ويحررون اتفاقية تشارك الالتزامات، الوسائل و تكاليف الأمن . وفي حالة عدم اتفاق الأطراف، تباشر الوكالة الوطنية التحكيم بينهم، وان اقتضى الحال تفرض مقتضيات اتفاقية التشارك.

### مسؤوليات السلطة المينائية المحلية :

#### المادة 165 :

يجب على مدير الميناء، بصفته السلطة المينائية المنتدبة أن :

- ✓ يقترح على السلطة المينائية تعيين عون امن مينائي (port security officer) من بين مستخدميها،
- ✓ تجسيد المنطقة المينائية التي لا يمكن دخولها بحرية من طرف العموم وذلك بواسطة سياج محيط مطابق للخصائص الموضوعية من قبل السلطة المينائية كما يسهر على صيانة هذا السياج.
- ✓ يمنع دخول الأشخاص غير المرخص لهم إلى الميناء،
- ✓ مراقبة أجزاء الميناء غير المستغلة، من قبل واحد أو عدة مستغلين، كيفما كان نظام الاستغلال (ترخيص أو امتياز)،
- ✓ إجراء تقييم لأمن الميناء بواسطة منظمة تعمل في المجال الأمني معترف بها RSO أو PSO.
- ✓ تحرير مخطط امن مينائي و التصديق عليه من قبل السلطة المينائية،
- ✓ تكوين وتحسيس مستخدمي الميناء بالأمن،
- ✓ جعل مستخدمي الميناء يقومون بتمارين وتدريبات منتظمة،
- ✓ ضمان فعالية الأمن عبر الزمن، تدقيق و مراجعة،

✓ السهر على أن يكون نظام تواصل امن الميناء موجود و ذلك بكل سرعة،

✓ المصادقة و السهر على تطبيق تصاميم امن المنشآت المينائية.

#### مسؤوليات مستغل المنشأة المينائية

#### المادة 166 :

يجب على مستغل منشأة مينائية أن :

✓ يعين، من ضمن مستخدميه، عون امن المنشأة المينائية (PESO – Post Facility Security Officer) ومساعديه المعتمدين من قبل السلطة المينائية.

✓ السهر على تنفيذ جميع المهام المتصلة بأمن المنشأة المينائية الموجودة تحت مسؤوليته،

✓ تجسيد المنشأة المينائية التي لا يمكن دخولها بحرية من طرف العموم، وذلك بواسطة سياج محيط مطابق للخصائص الموضوعه من قبل السلطة المينائية كما يسهر على صيانة هذا السياج.

✓ منع دخول الأشخاص غير المرخص لهم إلى المنشأة المينائية و مناطق ولوجها المقيد.

✓ تجسيد مناطق الولوج المقيد بواسطة سياج محيط مطابق للخصائص الموضوعه من قبل السلطة المينائية كما يسهر على صيانة هذا السياج.

✓ مراقبة السياجات و مناطق الولوج المقيد، والتأكد من انه لا يتم دخولها إلا من طرف الأشخاص المرخص لهم فقط،

✓ ممارسة الرقابة على أنشطة المنشآت المينائية،

✓ الإشراف على جميع العمليات التجارية وأيضا على مناولة البضائع، والمؤن الموجودة على ظهر السفينة،

✓ تكوين وتحسيس مستخدميه بالأمن،

✓ جعل مستخدميه يقومون بتمارين وتدابير منتظمة،

✓ ضمان فعالية الأمن عبر الزمن (AUDITS, REVUE, REVISION)،

✓ السهر على أن يكون نظام تواصل امن الميناء موجود و ذلك بكل سرعة،

✓ السهر على أن ترسل المعلومات الأمنية إلى عون الأمن المينائي طبقا لتعليمات السلطة المينائية،

✓ تسهيل مراقبة السلطة المينائية فيما يتعلق بتطبيق معايير الأمن.

#### مسؤوليات رئيس العمارة المتوقفة

#### المادة 167 :

لا يرخص للعمارات بدخول الميناء إلا بعد موافقة القبطانية،

ترسل العمارات قبل وصولها للميناء إلى PFSO المنشأة المينائية المعنية وإلى القبطانية مباشرة أو بواسطة وكلائها البحريين و/أو مستودعيها بطاقة ما قبل الوصول ، تعين هذه البطاقة جميع المعلومات الأمنية الضرورية طبقاً للقاعدة 9 من الفصل 2-XI من SOLAS وإلى التوصيات المنصوص عليها في المدونة ISPS (B/37 إلى B-40)

يجب على كل رئيس عمارة ستتوقف في الميناء أن :

✓ يسهر على تنفيذ جميع المهام المرتبطة بأمن وسلامة عمارته،

✓ مراقبة الدخول إلى عمارته،

✓ مراقبة ركوب الأشخاص وأغراضهم،

✓ حراسة مناطق الجسر والمناطق المجاورة للعمارة،

✓ الإشراف على مناولة الحمولة والمؤن على ظهر السفينة،

✓ السهر على أن يكون نظام تواصل امن الميناء موجود و ذلك بكل سرعة،

بما أن دخول العمارة هي مهمة مشتركة ما بين العمارة (الدخول على ظهر العمارة (accès abord) والمستغل (دخول العمارة عبر الرصيف)، يجب على ربان العمارة تنسيق أنشطة المراقبة مع المنشأة المينائية، وان اقتضى الحال إعداد تصريح بالأمن (DOS) ضمن الشروط المحددة في الفصل 5 من مدونة SIPS.

### الأنشطة الملحقة للعمارة

#### المادة 168 :

يرخص لعمليات تموين وتزويد العمارات مع احترام شروط الدخول إلى المحطات و كذلك تعليمات الأمن والسلامة المقررة من طرف السلطة المينائية.

يتم الإشراف على عملية تزويد و تموين تحت مسؤولية ربان العمارة بتنسيق مع المستغل.

### دخول وتجول الأشخاص الطبيعيين

#### المادة 169 : الترخيص بالدخول للميناء والمنشآت المينائية

باستثناء أي مقتضيات خاصة تعتمدها السلطة المينائية، يقتصر دخول الميناء على الأشخاص الحائزين على ترخيص بالدخول مسلم لهم من قبل السلطة المينائية. يجب أن يحمل هذا الترخيص بشكل دائم و ظاهر.

تخضع المركبات إلى نفس القواعد. يوضع صك تجول المركبة على الزجاج الأمامي طبقاً للتعليمات المعطاة عند تسليمه.

تتعلق الأحكام الاستثنائية المقررة من قبل السلطة المينائية بالركاب، رجال الأمن، مصالح الإنفاذ في حالة تدخل و كل شخص من شأنه أن يتدخل على وجه السرعة.

باستثناء أي مقتضيات خاصة تعتمد عليها السلطة المينائية يكون تدبير صكوك التجول بالنسبة لمجمل الميناء والمنشآت المينائية مركز على مستوى مصلحة امن الميناء التابعة للسلطة المينائية. تتكلف هذه الأخير ب:

✓ فحص ملفات طلب صك التجول،

✓ تحرير صكوك التجول،

✓ منح صكوك التجول،

✓ تتبع صكوك التجول (صلاحية، استرجاع، إلغاء، سرقة وضياع)،

✓ تتبع تسجيلات استعمال الشارات الالكترونية.

تميز وتفرق صكوك التجول بشكل مرئي بالكتابة والألوان مدة الترخيص بالدخول والمنطقة أو المناطق الممكن ولوجها.

تقدم طلبات صكوك التجول إلى السلطة المينائية من قبل مشغلي المستخدمين. فيما يخص تراخيص الولوج إلى المنشأة المينائية تقدم الطلبات إلى المستغل الذي يبعث الطلب ما قبل المصادقة عليه إلى السلطة المينائية قصد دراسته.

## الاستثناءات :

### المادة 170

#### 1.170: الحوادث

يشعر المسؤولون عن امن الميناء في حالة حدوث عارض امني، مركز قيادة امن الميناء الذي يضع معايير الاستقبال، و المصاحبة في نقطة الدخول المقررة لوصول قوات النظام العام أو النجدة.

يتم التكلف ومصاحبة قوات النظام العام والنجدة من نقطة الدخول إلى مكان وقوع الحادث و لا يطلب منهم ترخيص بالدخول.

#### 170-2 مصالح الدولة

يعفى من حمل الشارة خارج مناطق الولوج المقيد الرسميون عند ارتدائهم للزي الرسمي وتوفرهم على بطاقتهم المهنية و هم:

✓ ضباط الميناء،

✓ موظفي الأمن الوطني،

✓ أعوان وضباط الدرك الملكي.

إعفاء هذه الفئة من الأشخاص لا يعفيهم من الخضوع للمراقبات المحتملة.

### المادة 171 : نقط الدخول المعروفة

كل دخول لمنطقة تكون خاضعة لرخصة يتم عبر نقطة ولوج معروفة.  
نقطة الدخول المعروفة هي دخول عادي ومنظم للميناء أو لإحدى المناطق المراقبة.  
يمكن أن يتوفر الميناء على عدة نقط دخول معروفة.  
تحدد هذه المداخل بالنسبة لكل ميناء. طبيعة و وضعية الأشخاص و المركبات المرخص لهم.  
يجب أن تتكون كل نقطة دخول من :

✓ مركز تصفية poste de filtrage

✓ مناطق تفتيش المركبات والمستخدمين،

✓ جهاز إغلاق.

✓ يجب أن تمكن مناطق التصفية من :

✓ تجميع مختلف فئات المستعملين (الراجلون، الدراجات، المركبات الخفيفة أو المركبات الثقيلة )،

✓ التحقق من تراخيص الدخول ومن صلاحيتها،

✓ التحقق من هوية أصحاب الرخص،

✓ ضمان حماية دنيا للأعوان الساهرين على عملية التصفية.

يجب أن تمكن مناطق التفتيش من :

✓ الفحص البصري لمختلف أجزاء المركبة أو حمولتها قبل دخولها،

✓ تفتيش أي شخص وأمتعته الشخصية أو حقائبه.

يجب أن يمكن جهاز الإغلاق من:

✓ الحصول على وجه السرعة على جهاز مضاد لتسلل المركبات،

✓ إغلاق الدخول بدون إحداث ضعف في استمرارية السياج.

يجب أن تتوفر نقطة الدخول الرئيسية على شباك استقبال يقع قبل حدود الميناء:

✓ مزود بالعاملين التابعين للسلطة المينائية،

✓ له علاقة بمصلحة تدبير صكوك الدخول،

✓ له علاقة ب مركز قيادة الأمن.

لا يجب أن تعيق طريقة عمل الشباك عمليات التصفية سيولة المرور إلى المدخل.

تحدث نقط الدخول إلى المنشآت المينائية والى مناطق الولوج المقيد وفق النموذج أعلاه، و ذلك تحت مسؤولية المستغل .

يجب أن تنظم نقط دخول القوافل السكنية بشكل يسمح بالمراقبات طبقا للإجراءات المحددة في مخطط امن الميناء.

### **المادة 172 : مناطق الولوج المقيد ZAR**

تحدث في كل منشأة مينائية منطقة ولوج مقيد مخصصة لاستقبال عمارات الركاب، عمارات حمل الصناديق الحديدية او لاستقبال حاملات البترول، الغاز أو الناقلة للبضائع خطيرة، ما عدا في حالة وجود استحالة تقنية مثبتة.

يجب أن تمكن منطقة الولوج المقيد من منع الدخول غير المرخص به، للعمارات على الرصيف وذلك بإنشاء بنايات تحتية ومعدات وإعمال إجراءات الأمن الملائمة.

يقدم المستغل الذي يعتبر انه يتواجد في حالة استحالة تقنية مثبتة، ملف يبرر به طلبه للسلطة المينائية التي تتخذ قرارها بعد أخذ رأي اللجنة المحلية.

### **المادة 172-1 : شروط الدخول إلى ZAR**

تحدد السلطة المينائية بالنسبة لكل ZAR الشروط الخاصة لدخول وتجول الأشخاص، وتوقف المركبات وأيضا نمط الإشارة المتعلقة بها.

يجب أن توضح الإشارة بان أي ولوج غير مرخص به يعرض صاحبه للمتابعات.

يخضع تجول الأشخاص والمركبات داخل منطقة ولوج مقيد إلى حمل احد صكوك التجول المعتمدة وذلك بطريقة ظاهرة.

لا يرخص بولوج منطقة الولوج المقيد إلا للمستعملين ذوو النشاط المهني المرتبط بنشاط المنطقة المقيدة المعنية.

يشيد مستغل المنشأة المينائية ويصون السياج المحيط بكل منطقة ولوج مقيد، طبقا للخصائص التقنية المقررة من قبل السلطة المينائية ويتخذ بالنسبة لإجراءات المراقبة الخاصة بهذه المنطقة، التي تتماشى و مستوى الأمن المعمول به، كما يضع ألواح الإشارة المطابقة للخصائص المحددة من قبل السلطة المينائية.

### **172-2 : الأشخاص المرخص لهم :**

لا يرخص مستغل منشأة مينائية بولوج منطقة الدخول المقيد لهذه المنشأة، إلا للأشخاص المشار إليهم أدناه:

1. مستخدمي السلطة المينائية، مستخدمي مستغل المنشأة المينائية، وأيضا المستخدمون الذين يباشرون أنشطتهم المهنية حاملون لصك التجول المسلم لهم من قبل السلطة المينائية.

2. الموظفون والأعوان، المكلفون بصفة اعتيادية بممارسة مهمة الشرطة، السلامة والإسعاف في الميناء المرتدون للزي الرسمي، والحاملون لصك التجول المسلم لهم من قبل السلطة المينائية،

3. بحارة العمارات المستقبلية من قبل المنشأة المينائية، والأشخاص المتواجدين على ظهر هذه العمارات، والذين ينجزون أشغال مهنية مرتبطة باستغلال العمارة الحاملون لصك التجول المسلم لهم لهذا الغرض.

4. الأشخاص المقبولون لولوج منطقة الدخول المقيد لمدة قصيرة والحاملون لصك التجول المسلم لهم لهذا الغرض

5. ركاب العمارات المستقبلية من قبل المنشأة المينائية والحاملون لصك التنقل الملائم.

### **172-3: صك التجول في ZAR**

يمكن أن تمنح صكوك التجول المعرفة في المادة 169، ولوج مناطق الدخول المقيد للميناء أو للمنشآت المينائية ويجب أن تشير إلى ذلك بوضوح.

يسلم صك التجول المطالب به في 1 و 2 وبصفة استثنائية في 4 من المادة 2.172 من قبل السلطة المينائية، بعد موافقة مستغل المنشأة المينائية حيث تتواجد فيها منطقة الولوج المقيد ZAR .

يسلم الصك للأشخاص المعنية و ذلك للمدة اللازمة لممارسة نشاطهم في منطقة الولوج المقيد، دون أن تتجاوز هذه المدة 5 سنوات. يعتبر صك التجول شخصيا.

يحدد عند الاقتضاء القطاعات التي تتكون منها منطقة الولوج المقيد و التي رخص لصاحب الصك بولوجها.

يخبر مستغل المنشأة المينائية الأشخاص المشار إليهم في 1 و 2 وان اقتضى الحال المشار إليهم في 4 من المادة 172.2 بالمبادئ العامة للأمن والقواعد الخاصة للأمن الواجب احترامها داخل منطقة الولوج المقيد.

يسحب مستغل المنشأة المينائية صك التجول في حالة عدم استيفاء احد الشروط التي كانت وراء تسليمه و يجب أن يخبر بذلك فوراً السلطة المينائية.

### **172-4: ولوج ووقوف المراكب**

ينحصر ولوج وتوقف المراكب داخل مناطق الولوج المقيد في الاحتياجات المبررة لمستغل المنشأة المينائية وللعمارة ولممارسة مهام السلطة العمومية.

### **172.5 إدخال المواد إلى مناطق الولوج المقيد**

السلع التي يمنع إدخالها إلى مناطق الولوج المقيد هي :

✓ الأسلحة النارية،

✓ المتفجرات،

✓ مسببات الحرائق،

✓ السلع التي تمنع حيازتها، حملها أو نقلها إما بمقتضى القوانين الجاري بها العمل، أو بمقتضى اتفاقية دولية معمول بها ومصادق عليها من طرف المغرب.

### **172-6: مراقبة المواد المحظورة داخل مناطق الدخول المقيد**

يباشر عون الأمن المينائي أو مستغل المنشأة المينائية، من أجل ولوج منطقة الولوج المقيد الموضوعة تحت مسؤوليتهما، الفحص الأمني للأشخاص والمركبات المحترفة لمنطقة الدخول المقيد وأيضا الطرود، الأمتعة والبضائع التي يحملونها، وذلك وفق الشروط المقررة في الأنظمة الجاري بها العمل.

يباشر رئيس العمارة، وفق الشروط المقررة في الأنظمة الجاري بها العمل، الفحص الأمني للأشخاص والمركبات المخترقة للعمارة و كذلك الأمر بالنسبة للطرود والأمتعة والبضائع التي يحملونها.

يمكن أن تحدد السلطة المينائية، توزيع المهام ما بين مستغل المنشأة المينائية ومجهزي العمارات من أجل فحوص الأمن والحالات التي يتم الاستغناء فيها عن هذا التوزيع.

يتم الاتفاق و التنسيق بين المستغل و ربان العمارة على الإجراءات الواجب تطبيقها من قبل كليهما،

#### **172-7: رفض الخضوع للمراقبة**

يمنع مستغل المنشأة المينائية ولوج منطقة الدخول المقيد لأي شخص رفض الخضوع إلى فحوصات الأمن المقررة بمنطقة الولوج المقيد، ويشعر بذلك، بدون أجل، مصالح الشرطة أو الدرك المختصة محليا ويقدم تقريراً بذلك إلى مركز قيادة امن الميناء.

يمنع ربان العمارة الولوج إليها أي شخص امتنع عن الخضوع لفحوص الأمن المقررة لولوج العمارة. يشعر بذلك، وبدون أجل، مصالح الشرطة والدرك الملكي المختصة محليا ويقدم تقريراً ل مركز قيادة امن الميناء امن الميناء وأيضا PFSO منشآت الاستقبال.

#### **172-8: أعوان المراقبة**

يجب أن يكون الأشخاص المكلفون بفحوص الأمن المقررة لدخول منطقة الولوج المقيد والعمارات قد حصلوا على اعتماد من قبل السلطة المينائية. يمنح هذا الاعتماد لمدة لا تتعدى خمس سنوات قابلة للتجديد.

تسلم للأعوان المكلفين بفحوص الأمن والمعتمدين لهذه الغاية صك التجول، يحملون بشكل دائم و بطريقة ظاهرة بالإضافة إلى هذا الصك علامة مميزة لوظيفتهم.

يقوم مشغل الأشخاص المعتمدين بتكوينهم تكويناً أولياً و مستمراً، حول الأخلاقياتوتقنيات فحوص الأمن، والمبادئ العامة للأمن وكيفية استعمال المعدات التقنية للمراقبة وأيضا تداريب دورية لاكتشاف الأشياء والمواد الغير المشروعة. لا يمكن للمشغل ممارسة مهام المراقبة إلا بواسطة الأشخاص الذين تابعوا هذه التكوينات والتدريبات.

#### **172-9: المعدات والأنظمة الأمنية**

تصادق السلطة المينائية على لائحة المعدات والأنظمة المتعلقة بالأمن المينائي أو تلك التي تخص المنشآت المينائية، العمارات ، البضائع، المستخدمين أو الركاب، التي لا يمكن العمل بها داخل مناطق الدخول المقيد إلا إذا كانت تحترم الخصائص التقنية المطلوبة.



## الباب الثاني: أحكام متعلقة بمراقبة الأمن و السلامة الخاصة بالصناديق الحديدية و العربات المقطورة

### المادة 173:

تنظم مقتضيات الملحق 4 الشروط المتعلقة بالأمن و السلامة الخاصة بعبور الصناديق الحديدية و العربات المقطورة.

## القسم الفرعي الثالث : حماية البيئة

### الباب الأول: استقبال، جمع، تخزين النفايات وإخراجها من الميناء

### المادة 174

يجب على جميع العمارات قبل مغادرتها أن تخرج جميع النفايات، المياه الملوثة، الزيوت المستعملة طبقاً لأحكام اتفاقية MARPOL 78/73. يمنع إلقاء كل مادة أو نفايات في البحر و التي يمكن أن تلوث مياه الميناء أو عرض البحر.

تم جمع و ترتيب القاذورات المنزلية في أوعية أو أكياس مخصصة لذلك و تفرغ قبل مغادرة العمارة و ذلك طبقاً للملحق V من اتفاقية MARPOL 78/73.

يجب على العمارات وخلال كل مراقبة تقوم بها السلطة المينائية أن يزودوا هذه الأخيرة بالوثائق التي تثبت الإنزال القانوني للنفايات و القاذورات.

### المادة 175

يجب على ربانة العمارات المتوجهة نحو الميناء، أن يقوموا بتزويد القبطانية، إما مباشرة أو بواسطة وكلائهم البحريين و/أو الأمناء عبر منصة تبادل المعلومات و المعطيات الالكترونية الخاصة بالميناء (بورنييت)، بجميع المعلومات المتعلقة بنفايات الاستغلال، وبقايا الحمولة المتعلقة بالعمارة، وذلك ب 24 ساعة على الأقل قبل وصول العمارة، على ابعد تقدير وعند الانطلاق من آخر ميناء رسو إذا كان هذا الأخير يتواجد على بعد اقل من 24 ساعة.

نفايات الاستغلال: جميع النفايات بما في ذلك المياه المستعملة، و بقايا الحمولة غير تلك التي تم إنتاجها أثناء استغلال البناية و المنصوص عليها بالملحقات 1، 4، 5 من الاتفاقية الدولية لسنة 1973 من أجل الوقاية من التلوث بواسطة العمارات، المعدلة بمقتضى بروتوكول 17 فبراير 1978 (MARPOL 73/78)، وأيضا النفايات المتعلقة بالحمولة كما تم تعريفها من طرف المنظمة البحرية الدولية إعمالا للملحق 5 من الاتفاقية المذكورة.

بقايا الحمولة: بقايا الحمولة على ظهر السفينة المنصوص عليها في الملحقين 1 و 2 من الاتفاقية المشار إليها أعلاه المتبقية داخل العنابر أو في صهاريج الحمولة بعد نهاية عمليات التفريغ والتنظيف بما في ذلك الزوائد والكميات المنسكبة أثناء الشحن أو التفريغ.

#### **المادة 176**

يجب على ربانة العمارات الراسية في ميناء المحمدية أو/و الوكلاء البحريين و الأمناء أن يزودوا قبطانية الميناء بشهادة الإيداع المسلمة من طرف مقدمي الخدمة الذين قاموا بجمع نفايات الاستغلال وبقايا حمولة العمارة.

يمكن لسلطة الميناء أن تمنع خروج العمارة التي لم تضع نفاياتها الناتجة عن الاستغلال وبقايا الحمولة في التجهيزات الثابتة أو المتحركة المخصصة لذلك.

#### **المادة 177 :**

يجب على المستغل عند نهاية كل عملية شحن او تفريغ العمارات أو صيانة المنشآت أن يقوم بتنظيف الأرصفة وان يقوم بتفريغ des regards des gattes و المجاري المعنية بهذه العملية.

#### **المادة 178**

يجب على العمارات وخلال كل مراقبة تقوم بها السلطة المينائية أن يزودوا هذه الأخيرة بالوثائق التي تثبت الإنزال القانوني للنفايات و القاذورات.

#### **المادة 179**

تعتبر الخدمة المقدمة للعمارات بميناء المحمدية والمشتملة على جمع، نقل ومعالجة نفايات الاستغلال وبقايا الحمولة، نشاط ملحق تمارسه شركات خاصة مرخص لها بذلك من طرف السلطة المينائية.

#### **المادة 180 :**

يجب على كل واحدة من الشركات المذكورة في المادة 179 أعلاه أن تنجز مخطط تدبير النفايات مصادق عليه من طرف السلطة المينائية كما تتكلف بتحديثه.

يجب أن يتطرق هذا المخطط على الأقل إلى الفصول الآتية :

✓ نوع النفايات المتولدة عن النشاط العام للميناء،

✓ تقييم الاحتياجات من أجهزة استقبال النفايات داخل حدود الميناء،

✓ وصف الأجهزة الاستقبال المتحركة الموضوعة رهن إشارة المستعملين،

✓ إجراءات استقبال النفايات،

✓ نظام التسعيرة،

✓ تدبير عدم المطابقة وأعمال التحسين المستمرة،

✓ سلطات التشاور والتواصل،

✓ الإحصائيات،

✓ وصف إجراءات معالجة النفايات،

#### **المادة 181 :**

يمنع مطلقا رمي الصوابير ballasts الملوثة و مياه أوراش الآليات في مجمل الميناء ،مداخله و عرض بحره.

يجب إرجاع الصوابير إلى محطة déballastage du port

لا يمكن رمي إلا المياه النظيفة الموجودة داخل الصوابير المفترقة (ballasts séparés SBT segregated ballast tank) و المشحونة في المناطق الغير الملوثة. يمكن للقبطانية في حالة الشك أن تطلب تجديد الصوابير في الطريق.

#### **المادة 182 :**

يمنع رمي الأحجار و الأنقاض و الأزبال، أو أي مادة غير صحية خاصة المواد الصلبة والمفتتة داخل مياه الميناء وتوابعها.

#### **المادة 183 :**

يجب أن تكون مجمعات التفريغ المخصصة au ballastage مفرغة تماما في صهرنج فارغ و ذلك عند بداية ballastage و قبل فتح صمامات جلب مياه البحر.

يجب تفريغ مضخات الشفط و أيضا الأنابيب ووضعها ببطء قبل فتح صمامات البحر.

#### **المادة 184 :**

يجب أن يبقى مصرف سطح السفينة (les dalots) وفتحات الجسر مسدودة ،يجب أن توضع مبرم المرساة (gattes) في الأماكن التي تستلزم الاستعمال، وذلك لتفادي سيلان القطارة.

#### **المادة 185 :**

يجب أشعار القبطانية بكل حادث يتسبب أو يمكن أن يتسبب في تلوث ولو طفيف و ذلك عبر جميع الوسائل الممكنة.

#### **المادة : 186 :**

يجب على ربان العمارة في حالة فقدان معدات الإرساء (matériel de mouillage) أن يصرح بذلك فوراً للقبطنية وان يحدد بالضبط موقع المعدات المفقودة مع وضع العلامات الملائمة في المكان المعني.

يجب أن يتم انتشال المعدات من طرف صاحب الوحدة في اقرب الآجال.

#### **المادة 187 :**

يجب على المستغل أثناء ممارسة مهامه اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لتفادي انسكاب للمواد الملوثة من منشآته على الأرصفة و الحوض المائي .

#### **المادة 188 :**

يجب على المستغل أن يكافح التلوث العرضي ذات سعة ضعيفة اي من المستوى 1 و التي تحدث في الاحواض المائية و الأراضي المسطحة للموانئ و الأرصفة التي يستغلها.

يجب على المستغل في حالة الانسكاب العرضي لبضائع ملوثة في المناطق المذكورة ان يسير عمليات مكافحة التلوث و إعادة تأهيل البيئة المصابة و استعمال الوسائل الملائمة كما وكيفا والكافية، معدات الحبس، الاسترجاع، تخزين، التشتيت و التنظيف.

#### **المادة 189 :**

يجب على مستغلي الأرصفة أن يتخذوا أثناء مناولة أو تخزين البضائع الخطرة او الملوثة، الاحتياطات المناسبة لتفادي أي خطر تلوث أو عدوى المخازن والأرصفة و الشبكات والأراضي المسطحة.

وفي حالة تلوث الأماكن المذكورة، يجب على المستغل أن يتخذ فوراً وباتفاق مع السلطة المينائية الإجراءات اللازمة من اجل إعادة الوضع إلى طبيعته.

لا يمكن استعمال الأراضي المسطحة التي سبق وان استخدمت لتداول بضائع خطرة أو الملوثة إيداع المواد الأخرى إلا بعد أن يتم تنظيفها بالوسائل الملائمة التابعة لمستغل.الأرصفة أو المستودعات.

#### **المادة 190 :**

يجب على المنشآت المتواجدة داخل الحرم المينائي أن تكون مجهزة بوسائل تخزين النفايات السائلة الناتجة عن نشاطها و أن تتفادى بالتالي كل عدوى أو تلوث بيئي.

#### **المادة 191 :**

يمكن أن تتم معالجة مياه التطهير الملوثة بالمحروقات الناجمة عن المخازن النفطية التابعة للشركات النفطية المتواجدة داخل الميناء في محطة déballastage قبل إلقائها في البحر.

#### **المادة 192 :**

يجب أن يتم تداول المواد خارج الأنابيب داخل المستودعات و التي يمكن أن تعرض البيئة و/أو الصحة مع احترام شروط السلامة المطلوبة.

يجب أن يتم الترخيص قبلياً من قبل القبطانية للقيام بكل عملية من هذا النوع.

يجب على مستغلي المستودعات و الأرصفة أن يؤمنوا تنظيف أماكن العمل مباشرة بعد كل عملية أو في نهاية اليوم. يجب أن تبقى هذه الأماكن نظيفة و خالية من أية أكوام.

## **القسم الخامس: مقتضيات ختامية**

### **الباب الأول: معاينة وزجر المخالفات**

#### **المادة 193 :**

يلتزم المتدخلون المعنيون و مستخدميهم و وكلائهم، وكل مستعملي الميناء بمجرد كونهم يستعملون مصالح وتجهيزات الميناء أن يمتثلوا لأحكام هذا النظام وإجراءات الأمن والسلامة والحماية ومكافحة التلوث التي يمكن أن تتحددها السلطات المختصة بالميناء.

#### **معاينة المخالفات**

#### **المادة 194 :**

دون المساس بالاختصاصات العامة لضباط وأعوان الشرطة القضائية، يحق لضباط الميناء و الأشخاص المفوض لهم من قبل السلطة المينائية بمعاينة مخالفات مقتضيات هذا النظام و ذلك بواسطة محاضر.

#### **المادة 195 :**

لضباط الميناء والأعوان المكلفين من قبل السلطة المينائية، في حالة معاينتهم لمخالفة ما، الصلاحية تحديد هوية الشخص المعني بالمخالفة. و إذا رفض هذا الأخير أو استحال عليه التصريح بهويته يخبرون بذلك فوراً أي ضابط للشرطة القضائية المختصة ترابياً.

#### **جزر المخالفات**

#### **المادة 196 :**

يؤدي عدم احترام أحكام هذا النظام بمقتزف المخالفة إلى المنع المؤقت أو النهائي من الولوج إلى الميناء ومنشأته، وذلك بغض النظر عن العقوبات والغرامات والجزاءات المنصوص عليها في النصوص القوانين الجاري بها العمل.

تعلن السلطة المينائية عن هذا المنع بعد الاستماع للمخالف.

النزاعات التي يمكن أن تنتج عن تطبيق هذا النظام ، إذا لم تتم تسويتها حيباً تكون من اختصاص المحاكم المختصة.

## الباب الثاني: مقتضيات ختامية

### المادة 197 :

للسلطة المينائية الصلاحية، إذا اقتضى الحال و حسب الظروف، بان تتخذ القرارات الرامية إلى شرح بعض أحكام هذا النظام.

### المادة 198 :

تعتبر الأحكام أعلاه والملحقات جزء لا يتجزأ من هذا النظام.

## الملحقات

**الملحق رقم 1 :** لائحة الوثائق المتعلقة بنوع التوقف،

✓ نموذج اشعار بالرواج،

✓ نموذج check-list،

✓ نموذج التصريح الامن قبل الوصول،

✓ شهادة الوضع على الرصيف و بداية الاشتغال.

**الملحق رقم 2 :** نموذج تصريح بالبضائع الخطرة و الخاصة،

**الملحق رقم 3 :** نموذج تصريح البضائع المشعة،

✓ تصريح خاص بعبور البضائع المشعة عبر الميناء عند الاستيراد،

✓ تصريح خاص بعبور البضائع المشعة عبر الميناء عند التصدير،

**الملحق رقم 4 :** مقتضيات مراقبة امن و سلامة الخاصة بالصناديق الحديدية و شاحنات النقل الدولي،

**الملحق رقم 5 :** نظام استغلال مينائي الصيد و الترفيه،

**الملحق رقم 6 :** شروط استغلال و اجراءات السلامة الخاصة بحوض جر السفن قصد الصبابة.

## الملحق الاول: لائحة الوثائق المتعلقة بنوع التوقف

### 1- بالنسبة للتوقف التجاري:

- ✓ اللائحة التوقعية الاسبوعية لتوقيفات العمارات،
- ✓ تأكيد التوقف الصادر عن ربان العمارة،
- ✓ اشعار بالرواج،
- ✓ pre-arrival check-list،
- ✓ تصريح بالسلامة قبل الوصول،
- ✓ طلب الحصول على مركز رسو،
- ✓ البيان،
- ✓ مخطط الشحن،
- ✓ بطاقة معلومات حول بالبضائع الخطرة و/او الخاصة،
- ✓ تصريح بالمواد الخطرة،
- ✓ تصريح بدخول و خروج من و الى الميناء.
- ✓ طلب قاطرة مشفوع بتأكيد شركة القطر،

### 2- بالنسبة للتوقف العارض:

- ✓ اشعار بالرواج،
- ✓ pre-arrival check-list،
- ✓ تصريح بالسلامة قبل الوصول،
- ✓ طلب الحصول على مركز رسو، مع تحديد سبب و مدة التوقف،
- ✓ تصريح بالدخول و الخروج من و الى الميناء،
- ✓ شهادة إزالة الغاز dégazage بالنسبة للعمارات المعنية.



## نموذج اشعار بالرواج

Agence Nationale des Ports  
Direction du Port de Mohammedia  
Capitainerie du Port de Mohammedia

Mohammedia le :

### AVIS DE TRAFIC

CONSIGNATAIRE : .....

Numéro  
Lloyd :

Pavillon :

Armateur :   

Jauge Brute

Tirant Eau  
été

Armateur  
Disposant   

Armateur  
Propriétaire  

Nom Navire  ETA .....

Type Navire

Longueur  largeur  
Hors tout

Jauge Nette

Port Lourd  
(DWT)

TE Arrivée

[Valider](#)

[Retour](#)

PROVENANCE :

DESTINATION :

### IMPORT POUR MOHAMMEDIA

NATURE..... QUANTITE .....MT

### EXPORT A PARTIR DE MOHAMMEDIA

NATURE..... QUANTITE .....MT

### TRANSIT

NATURE..... QUANTITE .....MT

SIGNATURE ET CACHET DU CONSIGNATAIRE

## نموذج check-list

## TANKER PRE ARRIVAL CHECK-LIST

1. VSL's NAME/RGT/RNT/LHT/BEAM/SUMMER DRAUGHT/YEAR OF BUILT
2. ETA Mohammedia; max arrival draught and cargo
3. Grade of 2 previous cargoes, are tanks coasted,(y/n)
4. Whether tank is carrying segregated ballast, quantity and place or port at which was taken.
5. Ballast quantity to be pumped ashore and estimated deballasting time, ballast contained in CBT not permitted to be discharged into the harbour waters. Only ballast contained in SBT is permitted to be discharging to sea.
6. Slops to be pumped ashore if any, quantity and nature. (If any contaminants by chemical additives lube oils, etc).
7. Ships manifolds details, number and size, manifolds should comply with the latest OCIMF standards. Manifolds should be presented as class 150 ASA using ship's reducers.
8. Does the vessel have a fully operational IGS? If not, is there an IGS Exemption Certificate on board.
9. Vessel will be required to "close load" can you comply?
10. Any hull, bulkhead, valve or pipeline leaks which could affect cargo handling or cause pollution.
11. Any repairs which could delay the commencement of cargo operations? .Needless to say that in case vessel needs to perform any hot work or immobilise the M.E, you have to request permission from Mohammedia Port authority via the vessel's agents.
12. All navigation safety, anchoring and mooring equipment is to be fully operational and ready for use, if not specify.
13. Specify deck steam pressure at arrival in the winches and winches types.
14. Financial Responsibility Certificate number and expiry date.
15. Is vessel fitted with full engine power ahead and astern?
16. Type of vessel, year of build and last dry dock.
17. Is tanks gas free? Is ship ready to load?
18. Number of crew?
19. According to the mooring plan in Mohammedia Terminal, 20 ropes are required for mooring, plus a min of 6 spare ropes in good condition.
20. Is ship's crew certified according to STCW revised convention?
21. Clearly enumerate the breakdowns or incidents to be reported.
22. Owner's address.
23. Classification society name's.
24. P&CLUB name's.
25. Company document of compliance?

نموذج التصريح الامن قبل الوصول

## PRE-ENTRY I.S.P.S DECLARATION

SHIP'S NAME		
MMSI IDENTIFICATION		
IMO NUMBER		
CALL SIGN		
FLAG		
MASTER'S NAME/NATIONALITY		
SHIP'S SECURITY OFFICER/NATIONALITY		
DATE OF ISSUE OF INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE		
SHIP'S SECURITY LEVEL		
THE LAST 10 PORTS OF CALL & SECURITY LEVEL	NAME OF PORTS	SECURITY LEVEL
ANY PRACTICAL SECURITY RELATED INFORMATION		
NEXT PORT		
ARRIVAL DRAFT		
SAILING DRAFT		
ESTIMATED TIME OF ARRIVAL		

ISSC: INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

SSO: SHIP'S SECURITY OFFICER

شهادة الوضع على الرصيف و بداية الاشتغال

(Article 33 du règlement d'exploitation du port de Mohammedia)

**Consignataire**

L.H.T = .....

TGB = .....

T.E arrivée = .....

Nom du navire : .....

Armateur : .....

Pavillon : .....

Date et heure d'arrivée : .....

Nature et quantité des cargaisons : .....

Réceptionnaires : .....

En accord et à la demande des réceptionnaires/chargeurs, nous vous demandons de mettre le navire

.....à poste à compter du .....afin  
de lui permettre de décharger/charger(2) sa cargaison.

**L'agent Consignataire :****Réceptionnaires/Chargeurs(2) :**

Conformément aux dispositions de l'article 33 du règlement d'exploitation du port de Mohammedia, nous soussignés, réceptionnaires/chargeurs du navire..... Attestons par la présente être parfaitement en mesure de recevoir/expédier (2) la totalité des cargaisons citées ci- dessus.....MT dès l'accostage du navire.

Nous nous engageons en outre à utiliser les installations du port à leur plein rendement afin de libérer le poste dans le délai fixé en commun accord avec l'exploitant.

Poste Demandé	Dépôt de Stockage	Moyens de Manutention (bras, flexibles, camions)	Durée de l'escale (en heures)

Visa et signatures des Chargeurs/Réceptionnaires(2)  
l'exploitant

visa et signature de

N.B :(1) la signature de ce document engage les parties à respecter les clauses qui y sont portées

(2) Rayer les mentions inutiles

**الملحق رقم 2 : نموذج تصريح بالبرئان الخطرة و الخاصة،**

# Déclaration des Produits dangereux et/ou Inflammables/Conventionnel/ Conteneur/etc.....

## SPECIALE

N° BL	Emballage		Appellation Technique Exacte	Poids (KG) Brut	Classification IIMO				Consigne Capitainerie		
	Matricule	Nombre			Page COD IMDG	N° ONU	Classe IMO	Réceptionnaire	Nécessite Le F.V	Ne Nécessite Pas le F.V	F.V reçu

Navire		E.T.A		Pavillon	
Etabli le :					
Par :					

## Déclaration des Produits dangereux et/ou Inflammables/Conventionnel/Conteneur/etc.....

N° BL	Emballage		Appellation Technique Exacte	Poids (KG) Brut	Classification IMO				Consigne Capitainerie			
	Matricule	Nombre			Page COD IMDG	N° ONU	CLASSEIMO	Réceptionnaire	STAT NOR	STAT 4J	SORTIE DIRECTE	ZONE STOCKAGE

Navire		E.T.A		Pavillon	
Etabli le :					
Par :					

**الملحق رقم 3 : نموذج تصريح البضائع المشعة،**



## Déclaration relative au transit par le port des marchandises radioactives à l'import

Navire ..... ETA : le .....  
à ..... Provenance .....

Consignataire  
.....  
.....

### 1- INFORMATIONS SUR LA MARCHANDISE :

Nature de la  
marchandise : .....N  
° DU CONTENANT : .....

B.L (Connaissance)	Propriétés de la Matière	Poids (Kgs)	Conditionnement d'emballage	Etiquetage	IT (Indice de Transport)	Catégorie	Observation et autres propriétés supplémentaires
	..... ..... ..... ..... ..... ..... .....						..... ..... ..... ..... ..... ..... .....

### 2- INFORMATIONS SUR LES ORGANISMES AYANT INTERVENUS OU A INTERVENIR SUR L'OPERATION DE TRANSIT DE LA MARCHANDISE

Nom de l'organisme		Nom du responsable	Téléphone	Fax	E-mail
Fournisseur	..... .....	..... .....	..... .....	..... .....	..... .....
Réceptionnaire	..... .....	..... .....	..... .....	..... .....	..... .....
Organisme ayant délivré le certificat d'emballage	..... .....	..... .....	..... .....	..... .....	..... .....

Déclaration déposée (en 10 exemplaires) par l'importateur..... au CNRP le,  
..... à ..... Contre accusé de réception.

## PARTIE RESERVEE AU CNRP

### 3- ETUDE DOCUMENTAIRE ET DECISION DU CRNP

Consignes réglementaires	Consignes particulières
<p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p>	<p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p>
Décision finale	Signature et cachet du CNRP
<p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p>	<p>Faite par</p> <p>Mr. .... à ..... L</p> <p>e. ....</p>

**N.B :** Cette déclaration doit être immédiatement communiquée par l'importateur au consignataire. Ce dernier doit déposer un exemplaire original à la capitainerie du port et auprès des autres autorités compétentes concernées, au moins 48h avant l'arrivée du bâtiment en rade.

# Déclaration relative au transit par le port des marchandises radioactives à l'export

**Navire** ..... **ETA : le** .....  
**à** ..... **Provenance** .....

**Consignataire** ..... **Destination** .....

**1- INFORMATIONS SUR LA MARCHANDISE :**

**Nature de la  
marchandise :**.....N  
° DU CONTENANT :.....

[illegible]

**4- INFORMATIONS SUR LES ORGANISMES AYANT FABRIQUE OU UTILISE LA SOURCE RADIOACTIVE, OBJET DE LA DECLARATION**

Nom de l'organisme		Nom du responsable	Téléphone	Fax	E-mail
L'Expéditeur	..... .....	..... .....	..... .....	..... .....	..... .....
Expéditeur Actuel	..... .....	..... .....	..... .....	..... .....	..... .....
Destinataire	..... .....	..... .....	..... .....	..... .....	..... .....

*Déclaration déposée (en 10 exemplaires) par  
l'importateur.....au CNRP  
le,.....à....., Contre accusé de réception.*

## PARTIE RESERVEE AU CNRP

## 5- ETUDE DOCUMENTAIRE ET DECISION DU CRNP

Consignes réglementaires	Consignes particulières
<p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p>	<p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p>
Décision finale	Signature et cachet du CNRP
<p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p> <p>- ..... .....</p>	<p style="text-align: center;">Fait par</p> <p>Mr. .... à ..... L</p> <p style="text-align: center;">e.....</p>

**N.B :** Cette déclaration doit être immédiatement communiquée par l'exportateur au consignataire. Ce dernier doit déposer un exemplaire original à la capitainerie du port et auprès des autres autorités compétentes concernées, au moins 48h avant l'arrivée du bâtiment en rade.

## الملحق الرابع: مقتضيات خاصة بمراقبة سلامة وأمن الصناديق الحديدية و شاحنات النقل الدولي

### • مقتضيات عامة

#### المادة الاولى :

- ا- يتم دخول الصناديق الحديدية، مملوءة كانت أم فارغة أو شاحنات النقل الدولي، إلى ميناء المحمدية من المداخل المخصصة لهذا الغرض.
- ب- لا يتم قبول الصناديق الحديدية، المختومة أو شاحنات النقل الدولي، سواء كانت فارغة أو مملوءة، إلا إذا كانت حاملة لاسم الشركة البحرية، الرقم الوحيد، مع إحضار DUM وبطاقة التسليم.
- ج- تراعى نفس مقتضيات هذه المادة حين يتعلق الأمر بالصناديق الحديدية أو شاحنات النقل البحري الفارغة وغير المختومة (تكون أبوابها مفتوحة).
- دخول الصناديق الحديدية و شاحنات النقل الدولي المملوءة والموجهة إلى التصدير.

#### المادة 2:

عند دخول الصناديق الحديدية أو شاحنات النقل الدولي إلى محطة النفط وجب على المستغل أن يراجع رقم ختم الصندوق الحديدي أو شاحنات النقل الدولي والظاهر ببطاقة التسليم.

#### المادة 3:

إن انتقال المسؤولية من الناقل إلى المستغل، يكون بمحطة الصناديق الحديدية، وقت إفراغ الشاحنة. ويتم انتقال المسؤولية عند التوقيع على بطاقة التسليم (حضوريا) من قبل الناقل والمستغل.

#### المادة 4 :

تكون حالة ورقم ختم الصندوق الحديدي أو شاحنات النقل الدولي المملوءان والموجهان إلى التصدير وغير الخاضعين للمراقبة المادية، خاضعة للتحقق قبل إفراغها تحت الرافعات البحرية، بالنسبة للصناديق الحديدية وقبل الشحن بالنسبة لشاحنات النقل الدولي. يتم هذا التحقق من قبل المجهز وبحضور المستغل والجمارك.

إن انتقال المسؤولية بين المجهز والمستغل، يتم حين تكون تلك الصناديق تحت الرافعات البحرية وقت ابتداء عملية الشحن، أو على الرصيف قبل الشحن بالنسبة لشاحنات النقل الدولي. إن انتقال المسؤولية يكون بالتوقيع على إرسالية التخطيط من قبل المستغل والمجهز (حضوريا).

#### المادة 5 :

يتم التحقق من حالة ورقم إقبال الصندوق الحديدي أو شاحنات النقل الدولي عند التصدير، و الخاضعة للزيارة الميدانية، من قبل المستغل والمعشر. كما تكون خاضعة، قبل إزالة الرصاص، للتحقق من قبل المعشر بحضور باقي مصالح المراقبة المعنية.

إن انتقال المسؤولية بين المستغل والمعشر، سيتم من خلال توقيعها بشكل حضوري، على دفتر المعاوضة Bulletin inter-change.

بعد الزيارة المادية للصندوق الحديدي أو شاحنات النقل الدولي، يجب على المعشر أن يضع ختم جديد من الفولاذ ويكون حاملا لاسم الشركة البحرية والرقم الوحيد.

إن انتقال المسؤولية بين المعشر والمستغل يتم من خلال توقيعها بشكل حضوري، على دفتر المعاوضة Bulletin inter-change.

يجب على أرقام أختام الصندوق الحديدي أو شاحنات النقل الدولي المملوءة قبل وبعد الزيارة المادية، أن يتم تضمينها دفتر المعاوضة Bulletin inter-change وعلى بطاقة التسلم.

#### **المادة 6 :**

تكون حالة ورقم ختم الصندوق الحديدي أو شاحنات النقل الدولي المملوءة والموجهان إلى التصدير والخاضعان للزيارة المادية، موضوع تحقق من قبل المجهز وبحضور المستغل والجمارك وذلك قبل وضع الصندوق الحديدي تحت الرافعات البحرية، وقبل الشحن بالنسبة لشاحنات النقل الدولي.

يتم انتقال المسؤولية بين المجهز والمستغل تحت الرافعات البحرية وقت ابتداء عملية الشحن بالنسبة للصناديق الحديدية، وعلى الرصيف قبل الشحن بالنسبة لشاحنات النقل الدولي. إن انتقال المسؤولية يتم من خلال التوقيع بشكل حضوري، على إرسالية التנקيط bordereau de pointage من قبل المستغل والمجهز.

#### **المادة 7 :**

بالنسبة للصناديق الحديدية أو شاحنات النقل الدولي المفرغة والمتوجهة سواء إلى المسح الإلكتروني scanage أو الوزن، وجب توقيع دفتر المعاوضة Bulletin d'inter-change وبشكل حضوري من قبل المستغل والمعشر قبل وبعد المسح و الوزن بمنطقة المعاوضة Zone d'inter-change المعنية.

• إدخال الصناديق الحديدية الفارغة أو المجهزة إلى التصدير إلى الميناء

#### **المادة 8 :**

يلزم على المستغل مراقبة، وقت دخول المحطة، باطن الصناديق الحديدية الفارغة أو شاحنات النقل الدولي الفارغة.

#### **المادة 9 :**

تتم مراقبة حالة وباطن الصناديق الحديدية الفارغة وشاحنات النقل الدولي الفارغة، تحت الرافعات البحرية وذلك قبل الشحن من قبل المجهز وحضور المستغل والجمارك. بعد هذه المراقبة المشتركة، يتم وضع الأختام.

• الصناديق الحديدية وشاحنات النقل الدولي عند الاستيراد

#### **المادة 10 :**

يلزم على المستغل التحقق من رقم إقفال الصندوق الحديدي أو شاحنات النقل الدولي تحت الرافعات، وذلك بمعية المجهز.

#### **المادة 11 :**

إن نقل المسؤولية بين المجهز والمستغل، تتم تحت الرافعات البحرية بالنسبة للصناديق الحديدية، أو قبل التفريغ بالنسبة لشاحنات النقل الدولي.

## **المادة 12 :**

يتم التحقق من حالة ورقم أختام الصندوق الحديدي أو الشاحنات النقل الدولي، وقت الشحن، من قبل الناقل و المستغل، وذلك بمنطقة المعاوضة Zone d'inter change الكائنة بالمحطة.

إن نقل المسؤولية بين المستغل والناقل تكون داخل منطقة المعاوضة Zone d'inter change الكائنة بالمحطة. وتتم عبر إرجاع وصل الترخيص بالخروج بالنسبة للصندوق الحديدي وشاحنات النقل الدولي.

## **المادة 13 :**

يتم التحقق من حالة ورقم أختام الصندوق الحديدي أو شاحنات النقل الدولي عند الاستيراد والخاضعة للزيارة الميدانية، من قبل المستغل و المعشر.

اما تكون خاضعة قبل إزالة الرصاص للتحقق من قبل المعشر وبحضور الجمارك وباقي مصالح المراقبة المعنية.

ان انتقال المسؤولية بين المستغل والمعشر، يتم من خلال توقيعها على دفتر المعاوضة Bulletin d'inter-change.

بعد الزيارة المادية للصندوق الحديدي أو شاحنات النقل الدولي، يجب على المعشر أن يضع ختم جديد من الفولاذ يكون حاملا لاسم الشركات البحرية و الرقم الوحيد.

إن انتقال المسؤولية بين المعشر والمستغل يتم من خلال توقيعها بشكل حضوري على دفتر المعاوضة Bulletin d'inter-change ويجب على أرقام أختام الصندوق الحديدي أو شاحنات النقل الدولي قبل وبعد الزيارة المادية، أن يتم تضمينها دفتر المعاوضة Bulletin d'inter-change وعلى بطاقة التسلم.

## **المادة 14 :**

تكون وقت الشحن حالة ورقم ختم الصندوق الحديدي أو شاحنات النقل الدولي الخاضعين للزيارة المادة 2، موضوع تحقق من قبل الناقل وبحضور المصالح التابعة للمستغل وذلك بمنطقة المعاوضة Zone d'inter change التابعة للمحطة.

إن انتقال المسؤولية بين المستغل والناقل تكون بمنطقة المعاوضة التابعة للمحطة. وتتم من خلال إعادة وصل الترخيص بالخروج.

## **المادة 15 :**

بالنسبة للصناديق الحديدية وشاحنات النقل الدولي التي تفرغ بمحطة الصناديق الحديدية والموجهة الى المسح أو الوزن، وجب توقيع دفتر المعاوضة Bulletin d'inter-change و بشكل حضوري، من قبل المستغل والمعشر، وذلك قبل وبعد المسح والوزن بمنطقة المعاوضة Zone d'inter change التابعة للمحطة.

## **المادة 16 :**

يتم التحقق من أختام الصناديق الحديدية أو شاحنات النقل الدولي عند الخروج المباشر من قبل المستغل والناقل وذلك بحضور المجهز.

إن نقل المسؤولية بين كل من المجهز ، المستغل والناقل، تتم تحت الرافعات البحرية بالنسبة للصناديق الحديدية، وقبل التفريغ بالنسبة لشاحنات النقل الدولي.

يتم انتقال المسؤولية بين المجهز والمستغل بمجرد التوقيع وبشكل حضوري على إرسالية التنقيط، وبين المشغل والناقل بمجرد التوقيع وبشكل حضوري على وصل الترخيص بالخروج.

#### **المادة 17 :**

يجب على المعشّر ختم جديد على مستوى منطقة الافراغ بالنسبة للصناديق الحديدية او شاحنات النقل الدولي.  
يجب ان يبرز رقم الخاتم على دفتر الاستلام.

#### **المادة 18:**

وجب على المعشّر بالنسبة للصناديق الحديدية او شاحنات النقل الدولي المفرغة جزئيا، ان يضع خاتم جديد على مستوى منطقة الافراغ. يجسد انتقال المسؤولية ما بين المستغل و المعشّر قبل و بعد الافراغ بالتوقيعات الحضرورية للدفتر المعاوضة Bulletin d'inter-change لكليهما.

يجب ان يكون الختم من الفولاذ و أن يحمل لإسم المقابلة البحرية و رقمها الوحيد.



## الملحق الخامس مقتضيات خاصة متعلقة بمينائي الصيد و الترفيه

### المادة: 1

يجب على بواخر الصيد و الترفيه الداخلين او الخارجين من ميناء المحمدية ان يعلموا القبطانية بحركاتهم.

### المادة: 2

ان الرسو بواخر بمينائي الصيد و الترفيه مخصص حصريا لبواخر الصيد و النزهة التي تتوفر على رخص الملاحة و المسجلة لدى السلطة البحرية.

### المادة: 3

كل ربان عمارة اجنبية يرغب بالرسو عرضيا بمينائي الصيد و الترفيه، يلزم عليه، مسبقا، طلب الترخيص بذلك من السلطة المينائية.

### المادة: 4

لدخول ميناء الصيد، يجب على العمارات ألا تحتفظ على ظهرها بالآلات الخطرة، باستثناء الالعاب النارية أو الاليات النظامية و المحروقات أو الوقود، و التي تحتاجها عند الاستعمال.

### المادة: 5

منع دخول العمارات التي تبين ان من بين تجهيزات الصيد التابعة لها توجد تجهيزات متفجرة خطيرة، او تشي بان تصبح كذلك.

### المادة: 6

تحدد اسبقية رسو البواخر وفق الشكل التالي:

- 1- البواخر التي تقوم بعمليات تفريغ السمك،
- 2- البواخر التي تقوم بعمليات التموين،
- 3- البواخر التي تقوم بعمليات شحن ادوات الصيد.

### المادة: 7

اثناء انتظارهم الخروج الى الصيد، على البواخر ان ترسو بأرصفة الانتظار إما داخل حوص الميناء الداخلي الموجود بين الرصيفين رقمي 4 و 5، و خارج المكان المخصص لحركات السفن، و ذلك دون ان ينتج عنه أي عرقلة مهما كان نوعها لمناورات العمارات التجارية.

لا يتم رسو عمارات الصيد بالزوج بالرصيف رقم 4، الى بناء على ترخيص القبطانية.

### المادة: 8

يتوفر ميناء المحمدية على مارينا خاصة، و التي يرسوا بها، بالأسبقية، البواخر التابعة لأعضائها.  
لغايات حماية الارواح البشرية، او صعوبات تقنية، لا يمكن للبواخر الاجنبية ان تقوم بالرسو العرضي  
إلا في حدود الاماكن المتوفرة.

#### **المادة: 9:**

يجب على باوخر النزهة إذا ارادت الملاحة على مدخل الميناء او الممرات الحصول على اذن مسبق من  
قبل القبطانية.

#### **المادة: 10:**

داخل حدود الميناء تحدد سرعة البواخر في 3 عقد.

#### **المادة: 11:**

يجب على مراكب التجديف الابتعاد ما امكنها عن العمارات المتحركة. اما في حالة تنظيم أي تظاهرة  
سباق مرخص لها من قبل السلطة المينائية، وجب على المنظمين، قبل انطلاق المراكب المشاركة،  
الاستعلام من قبطانية الميناء VTS عن الحركات المحتملة للعمارات التي ستقع على نفس مسار  
التظاهرة. على المراكب غير المجهزة براديو VHF احترام الاحكام العامة ذات العلاقة.

#### **المادة: 12:**

لا يتم ربط باوخر الصيد و النزهة، إلا على الاعمدة و النقط الثابتة و المخصصة لهذه الغاية.

#### **المادة: 13:**

يمنع منعا مطلقا الربط على منشآت التشوير العائمة، او قياسات الاوقيانوغرافيةocéanographique.

#### **المادة: 14:**

يمنع منعا مطلقا ان يتم القيام بالمناورات على عرض البحر مداخل الولوج و المنطقة المخصصة  
لحركات العمارات.

#### **المادة: 15:**

ما عدا ترخيص مسبق صادر عن السلطة المينائية، يمنع منعا كليا القيام بالصيد، السباحة، الغطس،  
جولان المنشآت و الالواح الشراعية بالأحواض، على الطرق المؤدية الى مداخل الميناء ومنطقة الرسو.

#### **المادة: 16:**

يمنع دون الحصول على اذن من القبطانية، تحريث باخرة او قارب صيد على منحدر احواض الميناء، الا في حالة وجود تسرب للماء و الذي يهدد إغراق الالة بالحوض.

#### **المادة: 17**

يمنع منعاً مطلقاً القيام بنشر او اصلاح شباك الصيد على سطح الرصيف. هذه العمليات لا تتم الا في الاماكن المخصصة لهذا الغرض.

#### **المادة: 18**

كل شباك الصيد، آلات أو أشياء مهما كان نوعها، تم التخلي عنها داخل الميناء، وجب إزالتها من قبل ملكيها، بعد أوامر ضباط الميناء و في حالة تماطل المعني بالأمر القيام بذلك يتم إزالتها من قبل السلطة المينائية وذلك تحت نفقة مسؤولية و عهدة المالك.

#### **المادة: 19**

لا تتم اشغال الصيانة الاستعجالية و التي تحتاج لاستعمال التلحيم او التفكيك الكهربائي، إلا بعد اذن من قبل القبطانية و في الاماكن التي تعينها.

#### **المادة: 20**

يمنع منعاً مطلقاً القيام بعمليات الترميم داخل الميناء، بل يجب ان تتم تلك العمليات بحوض جر السفن قصد الصيانة او بالأماكن المعينة لهذا الغرض من قبل السلطة المينائية.

#### **المادة: 21**

يمنع منعاً مطلقاً بالميناء رمي المخلفات الصلبة، و الزيوت المستعملة او المواد الناتجة عن غسل تجهيزات الصيد.

#### **المادة: 22**

ان التزود بالمواد يتم حصرياً بالمراكز المخصصة لهذا الغرض و التي يجب ان تكون مطابقة للمقتضيات التشريعية الجاري بها العمل.

تتم عمليات التزود بالوقود مع اخذ جميع الاحتياطات اللازمة و ذلك لتجنب مخاطر التلوث، الحريق و الانفجار.

#### **المادة: 23**

يجب ان تكون لكل عمارة مربعة بميناء الصيد، هيئة للحراسة كافية بان تقوم بالمناورات التي يأمر بها ضباط الميناء.

تقوم الماريننا بتأمين هيئة جماعية للحراسة لمجموع بواخر النزهة.

**الملحق السادس: نظام استغلال و اجراءات السلامة الخاصة بحوض جر  
سفن الصيد للصيانة**

## **المادة: 1**

يتوفر ميناء الصيد بالمحمدية على حوض جر السفن الصيد للصيانة، يمكّن من بناء و اصلاح وحدات الصيد.

يوضع حوض جر السفن الصيد للصيانة تحت تصرف البواخر وفق دور الطلبات المقدمة من قبل الزبائن الى المستغل.

## **المادة: 2**

على الرغم من الاحكام اعلاه الخاصة بترتيب القبول، يمكن منح حق الاسبقية الى البواخر التي تحتاج الى دخول مستعجل الى حوض جر السفن قصد الصيانة.

يتم تأكيد حالة الاستعجال بموجب شهادة صادرة عن مندوب الصيد البحري لميناء المحمدية.

في حالة وجود عدة وحدات لها في نفس الوقت شهادات تسرب الماء، وجب ان تتضمن تلك الشهادات من له الحق في الأسبقية ، يتم هذا التأكيد من قبل مندوب السلطة البحرية المختصة.

تختص اللجنة المكونة من الاطراف ادناه بالفصل في النزاعات التي تنشأ عن تطبيق هذا الفصل:

✓ السلطة المينائية،

✓ السلطة البحرية المختصة،

✓ السلطة المحلية.

## **المادة: 3**

لأسباب الامن، السلامة و الصحة يمكن للمستغل ان يقوم بإلزام الزبون بان يفيد أي شهادة او وثيقة تمنح من قبل السلطات المختصة و ذلك تحت نفقته.

## **المادة: 4**

تتم عمليات تسنيد الباخرة بالألواح الخشبية، جرها او وضعها على الماء تحت المسؤولية الكاملة للزبون و على نفقته.

## **المادة: 5**

تكون الباخرة طيلة مقامها بحوض جر السفن قصد الصيانة ان تكون موضوع حراسة دائمة و كافية، مؤمنة، تحت نفقة الزبون، من قبل واحد او اكثر من الحراس، و الذي يكون عددهم محدد من قبل مصالح حوض جر السفن قصد الصيانة، و الذي يأخذ (أي تحديد عدد الحراس) بعين الاعتبار حجم الباخرة او الاخطار التي تمثلها.

نتيجة لذلك، لا يتحمل المستغل أي مسؤولية فيما يخص أية سرقة، ضياع، هلاك، عوار، حريق او انفجار قد يقع على السطح او على ظهر الباخرة.

#### **المادة: 6**

طيلة وجود الباخرة بالحوض المذكور، وجب ألا تكون منافذ الموقع الذي تشغله مزدحم، و نفس الامر بالنسبة لاستعمالات باقي مواقع حوض جر السفن للصيانة، و التي يجب ألا تعيق الاشغال المقامة على ظهر الباخرة.

#### **المادة: 7**

طيلة شغل الباخرة للمكان الذي خصص لها، وجب على حوض جر السفن للصيانة ان يقوم بإخراج الفضلات و كذلك المواد الناتجة عن الاشغال (ترميم....الخ) ..

في حالة الضرورة (كمثال وجود ازدحام موجود بالحوض جر السفن قصد الصيانة او وجود خطر) يمكن للمستغل ان يفرض الاشتغال على الباخرة المعنية خارج الاوقات العادية بما فيها الليل و الاحاد و ايام العطل.

#### **المادة: 8**

باستثناء تصريح خاص و مكتوب، يأخذ بعين الاعتبار الاجراءات الخاصة بالسلامة الموضوع من قبل المستغل، لا يمكن رمي الات الباخرة الا بعد وضع الباخرة كلياً على الماء.

باستثناء الاستحالة التي تكون مبررة من قبل الزبون لدى المستغل 24 ساعة قبل تاريخ الوضع على الماء، لا يمكن للباخرة ان يتجاوز احتلالها للمكان الذي خصص لها الاجل الذي منح لها.

#### **المادة: 9**

لا تتم عملية اعادة التعويم الا بعد موافقة مستغل حوض جر السفن قصد الصيانة و بعد ترخيص مسبق من قبل مندوبية الصيد البحري و السلطة المينائية.

بعد انتهاء الاشغال المنجزة على الباخرة، و قبل تعويمها، وجب على الزبون ان يقوم بتنظيف الموثق الذي كان يشغله كما يجب عليه اخراج كل النفايات و الفضلات الموجودة، تحت طائلة ان يقوم المستغل بهذا الامر و ذلك تحت نفقة الزبون.

ان طلبات تعويم السفينة يتم وضعها من قبل الزبون لدى المستغل و ذلك بشكل مسبق ب 48.

#### **المادة: 10**

طيلة مقامها بحوض جر السفن قصد الصيانة، يبقى الزبون مسؤولاً عن الاضرار التي تحدث بسبب باخرته، ملحقاتها، الاتها او مستخدميها للبواخر الغير اضافة الى البنيات التحتية و المنشآت المينائية.

#### **المادة: 11**

في حالة التخلي عن الباخرة حوض جر السفن قصد الصيانة، يرسل المستغل، خلال 24 ساعة، الى المحكمة المختصة قصد الحصول على امر يمكّن من تحويل الباخرة، تعويمها او ربطها بأحد مراكز الرسو المتوفرة و ذلك تحت نفقة و عهدة و مسؤولية الزبون.

و بالموازاة مع ذلك و قصد استخلاص مجموع ديون المستحقة على الباخرة المتخلي عنها، تقام دعوى قضائية من قبل المستغل ضد الزبون و ذلك بعد انذار هذا الاخير بموجب انذار واحد بقي بدون متابعة من قبل الزبون.