

ROYAUME DU MAROC — REINO DE MARRUECOS

Bulletin Officiel - Boletín Oficial

Paraît le mercredi — Se publica los miércoles

Prix du numéro (édition partielle) : 0,80 DH

Precio del número (edición parcial) : 0,80 DH

L'édition complète comprend :

- 1° Une première partie ou édition partielle : lois, décrets royaux, décrets-loi, décrets, arrêtés, ordres, décisions, circulaires, avis, informations, statistiques, etc. ;
- 2° Une deuxième partie : publicité réglementaire, légale et judiciaire (immatriculation des immeubles, délimitation des terres domaniales et collectives, avis d'adjudication, d'enquête, etc.).

Avis — Pour tous renseignements concernant la vente au numéro, les tarifs et conditions d'abonnement : voir à la fin du « Bulletin officiel ». Les abonnements partent du 1^{er} de chaque mois.

La edición completa comprende:

- 1.° Una primera parte o edición parcial que inserta: leyes, reales decretos, decretos-leyes, decretos, acuerdos, órdenes, decisiones, circulares, avisos, informaciones, estadísticas, etc.;
- 2.° Una segunda parte en la que viene: publicidad reglamentaria, legal y judicial (registro de inmuebles, deslindes de terrenos patrimoniales y colectivos, avisos de subastas, de informaciones, etc.).

Aviso. — Para informes referentes a la venta por número, a los tarifas y condiciones de abono: ver al final del «Boletín oficial». Las suscripciones parten del primero de cada mes.

Les annonces judiciaires et légales prescrites pour la publicité et la validité des actes, des procédures et des contrats doivent être obligatoirement insérées au « Bulletin officiel ».

Los anuncios judiciales y legales prescritos para la publicidad y valides de los actos, procedimientos y contratos deben ser publicados obligatoriamente en el «Boletín Oficial».

ABONNEMENTS ADMINISTRATIFS**AVIS IMPORTANT**

Il est rappelé aux divers services que les abonnements au « Bulletin officiel » ne sont pas renouvelés d'office. Il leur appartient donc de se réabonner chaque année.

Ils sont invités à le faire dès maintenant afin d'éviter toute interruption dans le service du journal.

Il est recommandé par ailleurs d'indiquer d'une façon très précise, sur la demande d'abonnement ou de réabonnement, l'intitulé et l'adresse du destinataire.

Les abonnements administratifs se distinguent par l'inscription sur la bande d'envoi de la mention « Ad. P. — N° » ou « Ad. G. — N° ». Ils arrivent tous à expiration le 31 décembre 1965.

Toutes les souscriptions administratives au « Bulletin officiel » doivent faire l'objet des bons de commande réguliers visés préalablement par la direction centrale des approvisionnements des administrations publiques.

SOMMAIRE

Pages

TEXTES GÉNÉRAUX**Cour spéciale de justice.**

Décret royal n° 562-65 du 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965) portant loi modifiant les dispositions de la loi n° 4-64 du 17 kaada 1384 (20 mars 1965) portant création d'une Cour spéciale de justice chargée de la répression des crimes de concussion, corruption et trafic d'influence commis par des fonctionnaires publics 1757

Aérodromes. — Réglementation des redevances à percevoir.

Décret royal n° 843-65 du 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965) portant réglementation des redevances à percevoir sur les aérodromes et fixant leur montant 1757

Code de commerce maritime.

Décret royal n° 441-65 du 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965) portant loi modifiant l'article 5, de l'annexe I du dahir du 28 joumada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime 1760

Arrêté conjoint du ministre des travaux publics et des communications et du ministre de la défense nationale n° 480-65 du 11 décembre 1965 portant règlement pour prévenir les abordages en mer 1761

Importations de marchandises.

Arrêté conjoint du ministre des finances, du ministre du commerce et de l'artisanat, du ministre de l'industrie et des mines et du ministre des travaux publics et des communications n° 688-65 du 1^{er} juillet 1965 complétant l'arrêté conjoint du ministre de l'économie nationale et des finances et du ministre du commerce, de l'industrie, des mines, de l'artisanat et de la marine marchande n° 699-61 du 5 janvier 1962 fixant les conditions d'application de l'arrêté du ministre de l'économie nationale et des finances n° 478-61 du 31 août 1961 relatif aux importations de marchandises originaires et en provenance de la France, des pays ou territoires de la zone franc 1767

Arrêté du ministre des finances n° 689-65 du 1^{er} juillet 1965 complétant l'arrêté du ministre de l'économie nationale et des finances n° 700-61 du 5 janvier 1962 fixant les modalités d'application du décret n° 2-61-507 du 19 rebia I 1381 (31 août 1961) relatif aux importations de marchandises 1768

Office national des transports. — Organisation comptable et financière.

Arrêté du ministre des finances n° 652-65 du 2 novembre 1965 fixant l'organisation comptable et financière de l'Office national des transports 1768

TEXTES PARTICULIERS

- Tanger. Mise en valeur touristique de la baie.
Décret royal n.º 887-65 du 12 chaabân 1385 (11 décembre 1965) portant loi instituant une procédure spéciale pour accélérer la mise en valeur touristique de la baie de Tanger .. 1769
- Société kénitréenne d'aconage et de manutention. — Fin de la convention de gérance.
Arrêté du ministre des travaux publics et des communications n.º 749-65 du 5 octobre 1965 mettant fin à la convention de gérance de la Société kénitréenne d'aconage et de manutention (S.K.A.M.) au port de Mehdiâ-Kenitra .. 1770
- P.T.T. — Fermeture d'un établissement postal à Barrakate-Er-Radi.
Arrêté du ministre des postes, des télégraphes et des téléphones n.º 771-65 du 21 octobre 1965 portant fermeture d'un établissement postal 1770
- P.T.T. — Fermeture d'un établissement postal à Dar-Bouazza.
Arrêté du ministre des postes, des télégraphes et des téléphones n.º 774-65 du 24 novembre 1965 portant fermeture d'un établissement postal 1770
- Hydraulique.
Arrêté du ministre des travaux publics et des communications n.º 784-65 du 14 décembre 1965 portant ouverture d'enquête sur le projet d'autorisation de prise d'eau par pompage dans la nappe phréatique (1 puits), d'un débit continu de 12,5 l/s. au profit de M. Karli Mokhtar, demeurant à l'Hermitage, 65, rue Vizek à Casablanca .. 1770
- Nador, Farkhana, Had-Beni-Chekir, Beni-Anzar et Sengangane. — Prix de vente de l'énergie électrique.
Arrêté du ministre des travaux publics et des communications n.º 785-65 du 17 décembre 1965 fixant les prix de vente de l'énergie électrique dans la ville de Nador et les centres de Farkhana, Had-Beni-Chekir, Beni-Anzar et Sengangane 1770

ORGANISATION ET PERSONNEL
DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

MOUVEMENTS DE PERSONNEL ET MESURES DE GESTION

- Nominations et promotions 1771

AVIS ET COMMUNICATIONS

- Accord commercial entre le Royaume du Maroc et la République algérienne démocratique et populaire 1773

SUSCRIPCIONES ADMINISTRATIVAS

AVISO IMPORTANTE

Se recuerda a los diversos servicios que las suscripciones al «Boletín oficial» no son renovadas de oficio. Dichos servicios tienen, pues, que volver a suscribirse cada año.

Se les invita a que lo hagan cuanto antes, con el fin de evitar toda interrupción en el servicio del periódico.

Se recomienda, además, que en las solicitudes de suscripción o de renovación de la suscripción se indique con toda claridad el título y la dirección del destinatario.

Las suscripciones administrativas se distinguen por llevar en la faja de envío la indicación: «Ad. P. - N.º» o «Ad. C. - N.º». Todas ellas caducan el 31 de diciembre de 1965.

Todas las suscripciones administrativas al Boletín oficial deben ser hechas mediante bonos de pedido regulares visados previamente por la dirección central de aprovisionamientos de las administraciones públicas.

SUMARIO

Páginas

TEXTOS GENERALES

- Ratificación de las actas de la Unión postal universal, firmadas en Viena.
Real decreto n.º 499-65 de 17 de chaabân de 1385 (11 de diciembre de 1965) por el que se ratifican las actas de la Unión postal universal, firmadas en Viena, el 10 de julio de 1964 1776
- Adhesión del Reino de Marruecos al convenio de la Unión árabe de telecomunicaciones.
Real decreto n.º 104-65 de 17 de chaabân de 1385 (11 de diciembre de 1965) sobre la adhesión del Reino de Marruecos al convenio de la Unión árabe de telecomunicaciones .. 1776
- Tribunales del trabajo.
Real decreto n.º 566-65 de 17 de chaabân de 1385 (11 de diciembre de 1965) por el que se modifica el dahir n.º 1-57-225 de 7 de yumada II de 1377 (30 de diciembre de 1957) sobre creación de tribunales del trabajo 1776
- Pesca marítima. — Reglamentación.
Real decreto n.º 796-65 de 17 de chaabân de 1385 (11 de diciembre de 1965), con fuerza de ley, por el que se modifica el anexo 3 del dahir de 28 de yumada II de 1337 (31 de marzo de 1919) sobre reglamentación de la pesca marítima 1776
- Permanencia de ciertas personas en Marruecos.
Real decreto n.º 206-65 de 17 de chaabân de 1385 (11 de diciembre de 1965), con fuerza de ley, por el que se modifica el dahir de 21 de caadâ de 1358 (2 de enero de 1940) reglamentando la permanencia de ciertas personas en Marruecos 1777
- Hoteles de turismo. — Clasificación.
Acuerdo del ministro de turismo n.º 746-65, de 19 de noviembre de 1965, por el que se fija la clasificación de los hoteles de turismo 1777
- Campaña vinícola 1965 y condiciones de venta de los vinos.
Acuerdo del ministro de agricultura y de la reforma agraria n.º 769-65, de 4 de diciembre de 1965, por el que se reglamenta la campaña vinícola 1965 y se fijan las condiciones de venta de los vinos de la cosecha de dicho año. 1780

TEXTOS PARTICULARES**Delegación de firma.**

Acuerdo del director general adjunto de seguridad nacional número 668-65, de 14 de octubre de 1965, otorgando delegación de firma 1781

AVISOS Y COMUNICACIONES

Aviso de puesta al cobro de listas cobradoras de impuestos directos 1781

TEXTES GÉNÉRAUX

Décret royal n° 562-65 du 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965) portant loi modifiant les dispositions de la loi n° 4-64 du 17 kaada 1384 (20 mars 1965) portant création d'une Cour spéciale de justice chargée de la répression des crimes de concussion, corruption et trafic d'influence commis par des fonctionnaires publics.

LOUANGE A DIEU SEUL !

Nous, Amir Al Mouminine, Roi du Maroc
(*Sceau de Sa Majesté Hassan II.*)

Vu le décret royal n° 136-65 du 7 safar 1385 (7 juin 1965) proclamant l'état d'exception ;

Vu la loi n° 4-64 du 17 kaada 1384 (20 mars 1965) portant création d'une Cour spéciale de justice chargée de la répression des crimes de concussion, corruption et trafic d'influence commis par des fonctionnaires publics,

DÉCRÉTONS :

ARTICLE PREMIER. — L'article premier de la loi susvisée n° 4-64 du 17 kaada 1384 (20 mars 1965) est modifié et complété ainsi qu'il suit :

« **Article premier.** — Il est créé, pour l'ensemble du Royaume, « une Cour spéciale de justice qui est chargée de connaître, à l'exclusion de toute autre juridiction, des crimes et délit prévus par les « articles 30 à 36 inclus de la présente loi, sous réserve lorsque ces « infractions portent sur une somme d'argent, des avantages ou des « faveurs que cette somme d'argent, ces avantages ou ces faveurs « soient d'une valeur égale ou supérieure à deux mille dirhams.

Seront également de la compétence de cette juridiction les « crimes ou délits connexes aux crimes et délit visés aux articles « 30 à 36 inclus.

« La Cour siège à Rabat, son président peut, toutefois, sur ré- « quisition du ministère public, décider par ordonnance que la « Cour se réunira en tout autre lieu situé sur le territoire du « Royaume. »

ART. 2. — Le 2° alinéa de l'article 30 de la loi précitée n° 4-64 du 17 kaada 1384 (20 mars 1965) est abrogé.

ART. 3. — Les procédures dont est actuellement saisie la Cour spéciale de justice et qui cessent d'être de la compétence de cette juridiction par application de l'article premier du présent décret royal seront immédiatement transmises à la juridiction normalement compétente pour en connaître.

ART. 4. — Le ministre de la justice est chargé de l'exécution du présent décret royal portant loi, qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965).

Décret royal n° 843-65 du 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965) portant réglementation des redevances à percevoir sur les aérodromes et fixant leur montant.

LOUANGE A DIEU SEUL !

Nous, Amir Al Mouminine, Roi du Maroc
(*Sceau de Sa Majesté Hassan II.*)

Vu le décret royal n° 136-65 du 7 safar 1385 (7 juin 1965) proclamant l'état d'exception ;

Vu le dahir n° 1-63-326 du 21 joumada II 1383 (9 novembre 1963) portant loi organique des finances et notamment son article 17 ;

Vu le dahir n° 1-61-051 du 28 moharrem 1381 (12 juillet 1961) portant création d'une direction de l'air et relatif à la réglementation de l'aéronautique civile, des bases aériennes et de la météorologie nationale et notamment son article 2 ;

Vu le décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) portant réglementation de l'aéronautique civile, notamment ses articles 57 et 58 ;

Sur la proposition du ministre des travaux publics et des communications et du ministre des finances,

DÉCRÉTONS :**TITRE PREMIER.****Dispositions générales.**

ARTICLE PREMIER. — Le présent décret royal a pour objet de fixer la réglementation des taxes et redevances à percevoir sur les aérodromes et de déterminer leur montant.

ART. 2. — Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique les redevances et taxes suivantes peuvent être perçues :

Taxe d'atterrissage ;

Taxe supplémentaire pour un atterrissage ou un envol de nuit ;

Taxe d'abri commun ;

Taxe de stationnement ;

Redevance pour utilisation de l'outillage ;

Taxe sur les passager ;

Taxe sur le fret ;

Redevance pour occupation d'immeubles du domaine public ;

Taxe pour les visiteurs.

TITRE II.**Taxes d'atterrissage.****CHAPITRE PREMIER.****Taxe d'atterrissage.**

ART. 3. — Sous réserve des exemptions prévues à l'article 5, tout aéronef atterrissant sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est passible d'une taxe d'atterrissage fixée en fonction du poids maximum porté sur le certificat de navigabilité de l'aéronef et en fonction de la nature du trafic défini comme suit :

Trafic international. — Trafic aérien comportant au moins un atterrissage ou un décollage sur le territoire d'un Etat étranger.

Trafic national. — Trafic aérien comportant exclusivement un transport entre deux points du territoire national.

ART. 4. — Le taux de la taxe d'atterrissage est fixé comme suit :

a) Pour les aéronefs effectuant un trafic aérien international :

5 dirhams par tonne les 25 premières tonnes ;

10 dirhams par tonne de la 26^e à la 75^e tonne ;

15 dirhams par tonne au-delà de la 75^e tonne.

Toute fraction de tonne est comptée pour une tonne.

b) Pour les aéronefs effectuant un trafic aérien national :

1,5 dirham par tonne pour les 14 premières tonnes ;

5 dirhams par tonne de la 15^e à la 25^e tonne ;

10 dirhams par tonne au-delà de la 25^e tonne.

Toute fraction de tonne est comptée pour une tonne.

Pour les aéronefs de tourisme c'est-à-dire utilisés uniquement dans un but privé ou de plaisance, exclusif de rémunération et d'un poids inférieur ou égal à 2 tonnes, le taux de la taxe est fixé à 3 dirhams.

Sur demande faite par les intéressés, des abonnements mensuels comportant une réduction de la redevance d'atterrissage peuvent être accordés à des entreprises de transport ou de travail aérien sans qu'il puisse en résulter une discrimination entre entreprises similaires.

Ces abonnements sont accordés par décision du ministre des travaux publics et des communications sur avis conforme du ministre chargé des finances.

Art. 5. — Sont exemptés de la taxe d'atterrissage :

1° Les aéronefs d'État marocains n'effectuant pas de transport aérien payant ;

2° Les aéronefs d'État étrangers en visite officielle ;

3° Les aéronefs d'État étrangers lorsque les États dont ils relèvent accordent les mêmes exemptions aux aéronefs d'État marocains ;

4° Les aéronefs accomplissant des vols d'essais à condition que :
Le vol s'effectue autour de l'aérodrome ;

Seules prennent place à bord les personnes chargées de contrôler ces essais.

Sont considérés comme vols d'essais : les vols de vérification de bon fonctionnement effectués après transformation, réparation ou réglage des cellules, des moteurs ou des instruments de bord ;

5° Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aérodrome en raison d'incidents techniques ou des circonstances atmosphériques défavorables ;

6° Les aéronefs des aéro-clubs lorsqu'ils atterrissent sur leur aéroport d'attache et à condition qu'ils n'effectuent aucun vol rémunéré ;

7° Les aéronefs d'école de pilotage ou de centre d'entraînement officiellement autorisés ;

8° Les aéronefs participant à un rallye aérien.

CHAPITRE II.

Taxe supplémentaire pour un atterrissage ou un envol de nuit.

Art. 6. — Tout aéronef effectuant un atterrissage ou un décollage sur un aérodrome dont les dispositifs d'éclairage ont été allumés soit de nuit, c'est-à-dire entre le coucher et le lever du soleil, soit par mauvaise visibilité, à la demande du pilote commandant de bord ou pour raisons de sécurité sur l'ordre de l'autorité responsable, est passible d'une taxe distincte de la taxe d'atterrissage, fixée en fonction des caractéristiques des dispositifs lumineux définis comme suit :

Aérodromes dotés d'un balisage de piste et de dispositifs lumineux d'approche à haute intensité ;

Aérodromes dotés d'un balisage lumineux utilisable seulement par condition de bonne visibilité.

Les aérodromes sont classés en fonction de l'importance des installations de balisage par décision du ministre des travaux publics et des communications.

Sont exemptés de la taxe pour utilisation des dispositifs d'éclairage les aéronefs bénéficiant de l'exemption de la redevance d'atterrissage.

Art. 7. — Le taux de la taxe pour atterrissage ou envol de nuit est fixé comme suit :

a) Sur les aérodromes dotés d'un balisage de piste et de dispositifs lumineux d'approche à haute intensité 60 dirhams

b) Sur les aérodromes dotés d'un balisage lumineux utilisable seulement par condition de bonne visibilité 45 —

TITRE III.

Taxe d'abri commun et de stationnement.

CHAPITRE PREMIER.

Redevance d'abri.

Art. 8. — Tout aéronef de passage garé sous un abri commun est passible d'une taxe d'abri fixée en fonction de la nature du trafic effectué et suivant le poids maximum porté au certificat de navigabilité.

Art. 9. — Le taux de la taxe d'abri est fixé comme suit :

a) Pour les aéronefs effectuant un trafic commercial :

3,50 dirhams par tonne et par jour pour les 25 premières tonnes ;

1,80 dirham par tonne et par jour au-delà de la 25^e tonne.

Toute fraction de tonne ou de jour est comptée pour une tonne ou un jour.

b) Pour les aéronefs de tourisme :

0,50 dirham par demi-tonne et par jour.

Toute fraction de demi-tonne ou de jour est comptée pour une demi-tonne ou un jour.

Des abonnements mensuels peuvent être accordés par décision du ministre des travaux publics et des communications sur avis conforme du ministre chargé des finances. Leur montant est égal à vingt fois la taxe journalière.

Art. 10. — Sont exemptés des taxes d'abri :

Les aéronefs d'État civils ou militaires ne faisant pas de transport aérien payant ;

Les aéronefs d'État étrangers en visite officielle ;

Les aéronefs prêtés par l'État aux aéro-clubs.

Toutefois, les aéronefs ainsi exemptés ne seront admis dans les hangars d'abri que dans la limite des places disponibles.

CHAPITRE II.

Taxe de stationnement.

Art. 11. — Tout aéronef en stationnement sur les aires de trafic est passible d'une taxe de stationnement exprimée en dirhams par tonne et par jour. Le tonnage à considérer est le poids maximum au décollage inscrit au certificat de navigabilité.

La taxe de stationnement n'exclut pas la possibilité d'établir une redevance particulière pour équipements spéciaux tels que prises d'électricité, de téléphone, d'air comprimé, etc.

Art. 12. — Le taux de la taxe de stationnement est fixé comme suit :

a) Pour les aéronefs effectuant un trafic commercial :

0,75 dirham par tonne et par jour pour les 25 premières tonnes ;

0,35 dirham par tonne et par jour au-delà de la 25^e tonne.

Toute fraction de tonne ou de jour est comptée pour une tonne ou un jour.

b) Pour les aéronefs de tourisme :

0,30 dirham par demi-tonne et par jour.

Toute fraction de demi-tonne et de jour est comptée pour une demi-tonne ou un jour.

Les trois premières heures de stationnement sont gratuites.

Des abonnements mensuels peuvent être accordés par décision du ministre des travaux publics et des communications sur avis conforme du ministre chargé des finances.

Art. 13. — Ont seuls droit au stationnement gratuit dans la mesure des places disponibles les aéronefs d'État n'effectuant pas de transport payant et les aéronefs d'État étrangers en visite officielle.

Toutefois, les aéronefs de tourisme sont exemptés de la taxe de stationnement lorsqu'ils utilisent certaines aires spécialement désignées par le commandant de l'aérodrome.

ART. 14. — Des aires de garage ou d'entretien peuvent être mises, à titre privatif, à la disposition des usagers qui en font la demande.

Dans ce cas, les usagers supportent une redevance d'occupation domaniale fixée par le ministre des travaux publics et des communications, dans les conditions de l'article 26, titre VII.

TITRE IV.

Redevance pour l'outillage des aérodromes.

ART. 15. — Lorsqu'un aéronef ou une entreprise de transport ou de travail aérien utilise un engin, une machine-outil ou de l'outillage faisant partie de l'équipement d'un aérodrome ainsi que du personnel spécialisé de cet aérodrome, des redevances sont dues en fonction de l'engin ou de l'outillage utilisé, du travail effectué ou de la main-d'œuvre fournie.

ART. 16. — Les tarifs d'utilisation de l'outillage des aérodromes sont les suivants :

1° Par quart d'heure d'utilisation :

Tracteur de moins de 20 CV	6,00 dirhams
Tracteur de 20 CV et au-dessus	7,20 —
Camion-grue jusqu'à 3 tonnes	8,50 —
Camion-grue de 5 tonnes et au-dessus	11,00 —

2° Par kilomètre parcouru (minimum de perception : 10 km) :

Voiture de liaison	0,90 dirham
Ambulances automobiles	0,90 —
Camion jusqu'à 1.500 kilogrammes	0,90 —
Camion de 1.500 à 4.000 kilogrammes	1,10 —
Camion de 4.000 à 10.000 kilogrammes	1,50 —
Autocar	1,60 —
A l'arrêt et par quart d'heure de stationnement.	1,20 —

La main-d'œuvre supplémentaire qui pourrait être fournie par l'administration sera facturée en quart d'heure, au prix du salaire normal de l'ouvrier de la catégorie, majoré de 200 % pour frais généraux et charges sociales, avec minimum de perception d'une demi-heure.

Toute fraction de quart d'heure, kilomètre ou tonne est comptée pour un quart d'heure, un kilomètre ou une tonne.

TITRE V.

Taxe sur les passagers.

ART. 17. — Tout passager s'embarquant sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique est passible d'une taxe d'utilisation de cet aérodrome fixée en fonction de la nature et de la destination du trafic.

ART. 18. — La taxe est payée par le transporteur qui est autorisé à s'en faire rembourser le montant par le passager lors de son embarquement.

Par arrêté du ministre des travaux publics et des communications pris sur avis conforme du ministre chargé des finances, il pourra être décidé de percevoir une taxe au débarquement lorsque la nature particulière du trafic le justifiera et dont le taux sera fixé par le même arrêté.

ART. 19. — Les taux maxima de la taxe sur les passagers sont fixés comme suit :

a) Passagers à destination d'aérodromes situés à l'intérieur du Maroc	4 dirhams
b) Passagers à destination d'aérodromes situés en Afrique ou en Europe	8 —
c) Passagers à destination de tous aérodromes étrangers	25 —

Un arrêté du ministre des travaux publics et des communications définira la liste des aérodromes sur lesquels cette taxe est perçue et en fixera le montant.

ART. 20. — Sont exemptés de la taxe d'utilisation définie ci-dessus :

a) Les membres de l'équipage de l'aéronef effectuant le transport et les passagers voyageant sous la mention « service ».

b) Les passagers en transit :

Qui au cours d'une escale ne quittent pas l'enceinte de l'aéroport ;

Que les conditions de transport obligent à quitter l'aérodrome en vue d'être hébergé pendant la durée de l'escale ;

Qui n'ont pas fait un arrêt volontaire.

c) Les passagers d'un aéronef qui effectue un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de conditions défavorables.

d) Les enfants de moins de deux ans.

TITRE VI.

Taxe sur le fret.

ART. 21. — Toute marchandise embarquée ou débarquée sur un aérodrome est passible d'une taxe pour l'utilisation des installations de chargement, déchargement et manutention des marchandises.

ART. 22. — La taxe est perçue à l'occasion du chargement ou déchargement de la marchandise.

La taxe est due par le transporteur qui est autorisé à s'en faire rembourser le montant par l'expéditeur ou le destinataire de la marchandise.

ART. 23. — Le taux de la taxe est fixé à 0,03 dirham par kilogramme ou fraction de kilogramme.

Un arrêté du ministre des travaux publics et des communications définira la liste des aérodromes sur lesquels cette taxe est perçue.

TITRE VII.

Redevance pour occupation temporaire d'immeubles du domaine public.

ART. 24. — Les occupations temporaires d'immeubles du domaine public des aérodromes et de leurs dépendances sont autorisées par arrêté du ministre des travaux publics et des communications.

Les dispositions du dahir du 24 safar 1337 (30 novembre 1918) relatif aux occupations temporaires du domaine public sont applicables sous réserve des dispositions particulières édictées en application du dahir susvisé n° 1-61-051 du 28 moharrem 1381 (12 juillet 1961).

Toute occupation temporaire du domaine public des aérodromes et de leurs dépendances comportera le paiement au profit du Trésor d'une redevance fixée notamment en fonction de la valeur de l'immeuble occupé, ou du capital investi dans l'immeuble et de l'intérêt qu'offre au permissionnaire l'occupation des lieux.

La redevance pour occupation temporaire du domaine public des aérodromes peut comporter un élément variable proportionnel aux revenus que le bénéficiaire de l'autorisation tire de l'exploitation des lieux occupés.

Toute occupation temporaire du domaine public des aérodromes pour l'installation de dépôts ou de systèmes de distribution de carburants pour aéronefs donnera lieu à la perception d'une redevance particulière.

En application de l'article 182 du décret susvisé n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962) des réductions de redevances domaniales peuvent être consenties aux aéro-clubs agréés.

ART. 25. — Les autorisations accordées par arrêté du ministre des travaux publics et des communications pourront également porter sur :

Toute autre partie des aérodromes, affectés ou non à l'usage aéronautique, dès lors que l'objet de l'occupation paraît compatible avec la destination des lieux, le ministre des travaux publics et des communications en demeurant seul, juge. Dans ce cas, la redevance sera fixée dans chaque titre d'autorisation, ainsi qu'il est prévu à l'article 7 du dahir précité du 24 safar 1337 (30 novembre 1918).

ART. 26. — Le taux des redevances prévues à l'article 24 est fixé comme suit :

Hangars pour l'abri des aéronefs :

Redevance fixée conformément à l'article 24 sans être inférieure à 8 dirhams par mètre carré et par an.

Hangars à usage d'atelier, garage de véhicules :

Redevance fixée conformément à l'article 24 sans pouvoir être inférieure à 9 dirhams par mètre carré et par an.

Locaux divers à usage de bureaux, magasins, logements :

Redevance fixée conformément à l'article 24 sans pouvoir être inférieure à 10 dirhams par mètre carré et par an.

Locaux à usage de bureaux et de commerce dans une aérogare :

Redevance variable tenant compte du capital investi dans l'immeuble et de l'intérêt qu'offre au permissionnaire l'occupation des lieux sans pouvoir être inférieure à 50 dirhams par mètre carré et par an.

Locaux à usage commercial hors de l'aérogare :

Redevance variable tenant compte du capital investi dans l'immeuble et de l'intérêt qu'offre au permissionnaire l'occupation des lieux sans pouvoir être inférieure à 10 dirhams par mètre carré et par an.

Terrains aménagés et revêtus :

Redevance variable conformément à l'article 24 sans pouvoir être inférieure à 1,5 dirham par mètre carré et par an.

Terrains nus naturels ou sommairement aménagés :

Redevance variable en fonction de l'article 24 ci-dessus sans pouvoir être inférieure à 1 dirham par mètre carré et par an.

ART. 27. — Toute occupation temporaire du domaine public des aérodromes pour l'installation de dépôts ou de systèmes de distribution de carburants pour aéronefs donne lieu à la perception d'une redevance particulière comportant deux éléments calculés en fonction, le premier de la capacité des dépôts, le second de la quantité de carburants et lubrifiants distribués.

ART. 28. — Les taux de cette redevance sont fixés comme suit :

a) Pour le premier élément :

1 dirham par hectolitre de capacité de dépôts.

Le taux est appliqué séparément à chaque élément de capacité constituant le dépôt.

b) Pour le deuxième élément :

0,65 dirham par hectolitre pour les carburants pour moteur à piston ;

0,40 dirham par hectolitre pour les carburants pour réacteurs ;

0,05 dirham par litre pour les lubrifiants.

Des réductions de redevances peuvent être accordées pour tenir compte des conditions particulières à certains aérodromes par arrêté du ministre des travaux publics et des communications sur avis conforme du ministre chargé des finances.

TITRE VIII.

Taxe sur les visiteurs.

ART. 29. — L'accès des visiteurs à certaines zones réservées ou plate-forme d'observation des aérodromes peut être soumis au paiement d'un droit d'entrée.

ART. 30. — Le droit d'entrée est fixé par arrêté du ministre des travaux publics et des communications pris sur avis conforme du ministre chargé des finances, sans pouvoir être supérieur à 1 dirham.

Des décisions du ministre des travaux publics et des communications désignent les aérodromes ainsi que leurs zones sur lesquels la taxe sur les visiteurs est perçue et en fixe le montant.

TITRE IX.

Dispositions diverses.

ART. 31. — A moins d'arrangement particulier avec les entreprises de transport ou de travail aérien, notamment :

Les taxes prévues aux articles 3, 6, 8 et 11 du présent décret royal sont acquittées avant le départ de l'aéronef par le pilote commandant de bord entre les mains du régisseur de recettes établi sur l'aérodrome ;

Les redevances ou taxes prévues aux articles 15, 17 et 21 du présent décret royal sont acquittées chaque mois respectivement par les entreprises de transport aérien entre les mains du régisseur de recettes établi sur l'aérodrome, sur le vu des justifications nécessaires.

Les régisseurs de recettes reçoivent également le produit de la taxe d'entrée à percevoir sur les visiteurs, définie à l'article 29.

Les régisseurs de recettes donnent reçu de toute somme encaissée à charge par eux d'en reverser mensuellement le montant aux comptables du Trésor qui en feront recette aux produits divers du budget général.

ART. 32. — Tout usager d'aérodrome qui ne paie pas les taxes et redevances qui lui incombent en vertu du présent décret royal ou contrevient aux dispositions dudit décret royal ou des arrêtés pris en application est passible de poursuites exercées selon la procédure instituée par le dahir du 20 jourmada I 1354 (21 août 1935) portant règlement sur les poursuites en matière d'impôts directs, taxes assimilées, produits et revenus domaniaux et autres créances recouvrées par les percepteurs.

La résiliation d'un abonnement ou le retrait d'une autorisation d'occupation temporaire peut être prononcé moyennant un préavis de quinze jours contre tout usager en retard dans ses paiements ou contrevenant aux consignes générales de l'aérodrome.

Le retrait temporaire ou définitif de la licence du pilote commandant de bord peut être opéré à titre de sanction supplémentaire.

ART. 33. — Les taux des taxes et redevances fixés par le présent décret royal seront appliqués trois mois après la publication dudit décret royal au *Bulletin officiel*.

ART. 34. — Sont abrogées toutes dispositions contraires au présent décret royal et notamment le dahir du 20 chaoual 1366 (6 septembre 1947) portant réglementation des taxes à percevoir sur les aéroports chérifiens, le décret n° 2-59-0401 du 23 moharrem 1379 (29 juillet 1959) fixant les tarifs des taxes à percevoir sur les aéroports chérifiens et les arrêtés résidentiels en date des 26 décembre 1950, 5 août 1953, 22 avril et 9 décembre 1954, autorisant respectivement la perception des taxes sur les aérodromes de Casablanca-Anfa ex-Cazes, Casablanca-Nouasseur et Agadir.

ART. 35. — Le ministre des travaux publics et des communications et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret royal portant loi qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965).

Décret royal n° 441-65 du 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965) portant loi modifiant l'article 57 de l'annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) formant code de commerce maritime.

LOUANGE A DIEU SEUL !

Nous, Amir Al Mouminine, Roi du Maroc

(Sceau de Sa Majesté Hassan II.)

Vu le décret royal n° 136-65 du 7 safar 1385 (7 juin 1965) proclamant l'état d'exception ;

Vu l'annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919), telle qu'elle a été modifiée et notamment son article 57,

DÉCRETONS :

ARTICLE UNIQUE. — L'article 57 de l'annexe I du dahir du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) susvisé est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 57. — Les règles pour prévenir les abordages en mer, « auxquelles sont soumis les navires et hydravions battant pavillon « marocain, sont déterminées par arrêté conjoint du ministre de la « défense nationale et du ministre chargé de la marine marchande. »

Fait à Rabat, le 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965).

Arrêté conjoint du ministre des travaux publics et des communications et du ministre de la défense nationale n° 480-65 du 11 décembre 1965 portant règlement pour prévenir les abordages en mer.

**LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES COMMUNICATIONS,**

LE MINISTRE DE LA DÉFENSE NATIONALE,

Vu l'article 57 de l'annexe I du dahir du 28 joumada II 1337 (31 mars 1919) formant code du commerce maritime, tel qu'il a été modifié par le décret royal n° 44-65 du 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965),

ARRÊTENT :

ARTICLE PREMIER. — Tous les navires et hydravions battant pavillon marocain devront se conformer au règlement pour prévenir les abordages en mer annexé au présent arrêté.

ART. 2. — Le ministre des travaux publics et des communications et le ministre de la défense nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Rabat, le 11 décembre 1965.

Le ministre des travaux publics
et des communications,

AHMED LASKY.

Le ministre de la défense nationale,

GÉNÉRAL MOHAMED MÉZIAN.

*
*
*

**Annexe à l'arrêté conjoint
du ministre des travaux publics et des communications
et du ministre de la défense nationale n° 480-65 du 11 décembre 1965
portant règlement pour prévenir les abordages en mer.**

PARTIE A.

PRÉLIMINAIRES ET DÉFINITIONS.

Règle 1.

a) Les présentes règles devront être suivies par tous les navires et hydravions, dans les hautes mers et dans toutes les eaux atteintes accessibles aux bâtiments de mer, sauf exceptions prévues à la règle 30. Lorsque, en raison de leur construction spéciale, les hydravions ne peuvent pas se conformer intégralement aux dispositions des règles relatives aux feux et aux marques, ils doivent observer ces dernières dispositions d'aussi près que les circonstances le permettent.

b) Les prescriptions des règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle on ne doit montrer aucun autre feu que ceux ne pouvant être confondus avec les feux prescrits, ou ne gênant pas leur visibilité ou leur caractère distinctif et n'empêchant pas d'assurer une veille extérieure satisfaisante. Les feux prescrits par les présentes règles peuvent également être montrés, du lever au coucher du soleil, par visibilité réduite et dans toutes les autres circonstances où cette mesure est jugée nécessaire.

c) Dans les règles suivantes, sauf autres dispositions contraires résultant du contexte :

(i) Le mot « navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, autre qu'un hydravion améri, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau ;

(ii) Le mot « hydravion » désigne un bateau volant et tout autre appareil volant susceptible de manœuvrer sur l'eau ;

(iii) L'expression « navire à propulsion mécanique » désigne tout navire mû par une machine ;

(iv) Tout navire à propulsion mécanique marchant à la voile et non au moyen d'une machine, doit être considéré comme un navire à voile et tout navire qui marche au moyen d'une machine, qu'il

porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à propulsion mécanique ;

(v) Un navire ou un hydravion améri « fait route » lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué ;

(vi) L'expression « hauteur au-dessus du plat-bord » désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé ;

(vii) La longueur et la largeur d'un navire doivent être sa longueur hors tout et sa plus grande largeur ;

(viii) La longueur et l'envergure d'un hydravion doivent être la longueur et l'envergure maxima données par un certificat de navigabilité aérienne. En l'absence d'un tel certificat, les dimensions seront celles prises directement ;

(ix) Deux navires sont considérés comme étant « en vue l'un de l'autre » seulement lorsque l'un peut être observé visuellement par l'autre ;

(x) Le mot « visible », lorsqu'il s'applique aux feux, signifie visible par une nuit noire avec une atmosphère pure ;

(xi) L'expression « son bref » désigne un son d'une durée d'environ une seconde ;

(xii) L'expression « son prolongé » désigne un son d'une durée de 4 à 6 secondes ;

(xiii) Le mot « sifflet » signifie tout appareil capable de reproduire les sons brefs et prolongés qui sont prescrits ;

(xiv) L'expression « en train de pêcher » signifie en train de pêcher avec des filets, lignes ou chaluts, mais ne s'applique pas à la pêche avec des lignes traînantes.

PARTIE B.

FEUX ET MARQUES.

Règle 2.

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route, doit porter :

(i) Au mât de misaine ou en avant de ce mât, ou bien si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant de ce navire, un feu blanc, disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 22,5 degrés (20 quarts du compas), soit 112,5 degrés (10 quarts) de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers de chaque bord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles ;

(ii) Soit à l'avant, soit à l'arrière du feu blanc prescrit à l'alinéa (i), un deuxième feu blanc de construction et de caractère semblable. Le deuxième feu blanc n'est pas obligatoire pour les navires de longueur inférieure à 45,75 mètres (ou 150 pieds), mais ils peuvent le porter ;

(iii) Ces deux feux blancs doivent être placés dans un plan vertical au-dessus de la quille, de manière que l'un d'eux soit plus élevé que l'autre d'au moins 4,57 mètres (ou 15 pieds) et dans une position telle que le feu avant se trouve toujours à un niveau inférieur à celui du feu arrière. La distance horizontale entre ces deux feux blancs doit être au moins le triple de la distance verticale. Le plus bas de ces feux blancs ou, le cas échéant, le feu unique doit se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord qui ne soit pas inférieure à 6,10 mètres (ou 20 pieds) et, si la largeur du navire dépasse 6,10 (ou 20 pieds) à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur dépasse 12,20 mètres (ou 40 pieds). En toute circonstance, les feux ou le feu, selon le cas, doivent être éloignés et placés au-dessus des autres feux et des superstructures pouvant gêner leur visibilité ;

(iv) A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 112,5 degrés (10 quarts du compas), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers à tribord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles ;

(v) A babord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 112,5 degrés (10 quarts du compas), c'est-à-dire depuis l'avant jus-

qu'à 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers à babord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles ;

(vi) Lesdits feux vert et rouge doivent être munis du côté du navire d'écrans s'avancant au moins de 0,91 mètre (ou 3 pieds) en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de babord devant pour le feu vert.

b) Un hydravion faisant route sur l'eau doit porter :

(i) A l'avant et dans le plan longitudinal milieu, à l'endroit où il peut être le plus visible, un feu blanc disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 220 degrés du compas, soit 110 degrés de chaque côté de l'hydravion ; c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord ; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 3 milles ;

(ii) Sur l'extrémité de l'aile droite ou aile tribord un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110 degrés du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20 degrés sur l'arrière du travers à babord ; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins deux milles ;

(iii) Sur l'extrémité de l'aile gauche ou aile babord un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110 degrés du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20 degrés sur l'arrière du travers à babord ; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins deux milles ;

Règle 3.

a) Un navire à propulsion mécanique remorquant ou poussant un autre navire ou hydravion doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs placés verticalement l'un au-dessus de l'autre à 1,83 mètre (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre. Lorsqu'il remorque et que la longueur de la remorque mesurée entre l'arrière du remorqueur et l'arrière du dernier navire remorqué dépasse 183 mètres (600 pieds), il doit porter trois feux blancs placés verticalement l'un au-dessus de l'autre de telle sorte que le feu supérieur et le feu inférieur se trouvent à la même distance du feu du milieu et que cette distance soit au moins égale à 1,83 mètre (6 pieds). Chacun de ces feux doit être de même construction, de mêmes caractéristiques, et être placés dans la même position que le feu blanc prescrit à la règle 2 a) (i). Aucun de ces feux ne devra se trouver à une hauteur inférieure à 4,27 mètres (ou 14 pieds) au-dessus du plat-bord. Les navires à un seul mât peuvent porter ces feux sur ce mât.

b) Le navire remorquant doit aussi montrer soit le feu de poupe prescrit à la règle 10, soit au lieu de ce feu, un petit feu blanc en arrière de la cheminée ou du mât arrière sur lequel gouvernent les navires remorqués, mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur.

c) Entre le lever et le coucher du soleil, un navire à propulsion mécanique qui remorque doit, si la longueur de la remorque dépasse 183 mètres (600 pieds), porter à l'endroit le plus visible une marque noire biconique (deux cônes opposés par la base) d'au moins 0,61 mètre (2 pieds) de diamètre.

d) Un hydravion améri lorsqu'il remorque un ou plusieurs hydravions ou navires doit porter les feux prescrits à la règle 2 b) (i) (ii) et (iii) ; il doit, en outre, porter un second feu blanc de même construction et caractéristiques que le feu blanc prescrit à la règle 2 b) (i). Ce second feu doit être situé sur une même ligne verticale que le premier feu, au moins à une distance de 1,83 mètre (ou 6 pieds) au-dessus ou au-dessous de ce dernier.

Règle 4.

a) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit, pendant la nuit, porter à l'endroit où ils seront le plus apparents et, si ce navire est à propulsion mécanique, au lieu des feux prescrits à la règle 2 a) (i) et (ii), deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 1,83 mètre (ou 6 pieds). Ils doivent être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins deux milles. De jour, ce même navire doit porter sur une ligne verticale et à 1,83 mètre (ou 6 pieds) au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils sont le plus apparents deux ballons ou marques noires, de 0,61 mètre (ou 2 pieds) au moins de diamètre chacun.

b) Un hydravion améri qui n'est pas maître de sa manœuvre peut porter à l'endroit où ils sont le plus apparents, à la place du feu prescrit par la règle 2 b) (i), deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 0,92 mètre (ou 3 pieds) ; ils doivent être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins deux milles. Pendant le jour, l'hydravion peut porter sur une ligne verticale à 0,92 mètre (ou 3 pieds) au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux ballons ou marques noires de 0,61 mètre (ou 2 pieds) de diamètre minimum.

c) Un navire en train de poser ou de relever un câble sous-marin ou une bouée, ou un navire effectuant des opérations d'hydrographie ou des travaux sous-marins, ou un navire effectuant un ravitaillement en mer ou occupé à des opérations de décollage ou d'appontage d'avions et qui, en raison même de ces travaux, ne peut s'écarter de la route des navires qui s'approchent, doit porter, au lieu des feux prescrits à la règle 2 a) (i) et (ii) ou à la règle 7 a) (i), trois feux placés l'un au-dessus de l'autre sur une ligne verticale, de telle sorte que le feu supérieur et le feu inférieur se trouvent à la même distance du feu central et que cette distance soit au moins égale à 1,83 mètre (ou 6 pieds). Le feu supérieur et le feu inférieur doivent être rouges, le feu du milieu blanc. Ils auront des caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon, d'une distance d'au moins deux milles. De jour, le navire doit porter sur une même ligne verticale, à 1,83 mètre (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre, et placées dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 0,61 mètre (ou 2 pieds) au moins de diamètre, dont la plus haute et la plus basse seront de forme sphérique et de couleur rouge, celle du milieu de forme biconique et de couleur blanche.

d) (i) Un navire effectuant des opérations de dragage de mines doit porter un feu vert à la poupe du mât de misaine et un ou deux feux verts au bout ou aux bouts de la vergue de misaine du bord ou des bords où le danger est signalé. Ces feux doivent être portés en plus des feux prescrits par la règle 2 a) (i) ou la règle 7 a) (i), selon le cas, et doivent avoir des caractéristiques telles qu'ils soient visibles tout autour de l'horizon à une distance de deux milles au moins. De jour, il doit porter trois boules noires d'un diamètre d'au moins 0,61 mètre (ou 2 pieds), placées aux mêmes endroits que les feux verts.

(ii) Le port de ces feux ou boules indique qu'il est dangereux pour d'autres navires de s'approcher à moins d'un demi-mille de l'arrière du dragueur de mines ou à moins d'un quart de mille du bord ou des bords où le danger est signalé.

e) Les navires et les hydravions mentionnés dans la présente règle, lorsqu'ils n'ont pas d'erre, ne doivent montrer ni les feux de côté ni le feu arrière, mais ils doivent les montrer lorsqu'ils ont de l'erre.

f) Les feux et marques de jour prescrits par la présente règle doivent être considérés par les autres navires comme des signaux indiquant que le navire qui les montre n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut, en conséquence, s'écarter de la route.

g) Ces derniers signaux ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Ces derniers sont mentionnés à la règle 31.

Règle 5.

a) Tout navire à voile qui fait route et tout navire ou hydravion remorqué doit porter les feux respectivement prescrits dans la règle 2 pour un navire à propulsion mécanique ou hydravion faisant route, à l'exception des feux blancs prescrits dans ladite règle qu'ils ne doivent jamais porter. Ils doivent aussi porter les feux arrière prescrits à la règle 10, étant entendu que les navires remorqués, à l'exception du dernier navire remorqué, peuvent porter au lieu de ce feu arrière, un petit feu blanc ainsi qu'il est prescrit à la règle 3 b).

b) En plus des feux prescrits au paragraphe a) un navire à voile peut porter à la partie supérieure du mât de misaine deux feux disposés verticalement l'un au-dessus de l'autre et suffisamment écartés pour être nettement distingués. Le feu supérieur sera rouge et le feu inférieur sera vert. Ces deux feux doivent être construits et fixés comme il est prescrit à la règle 2 a) (i) et doivent être visibles à une distance d'au moins deux milles.

c. Un navire poussé en avant par un remorqueur doit porter à l'extrémité avant, un feu vert à tribord et un feu rouge à babord, présentant les mêmes caractéristiques que les feux décrits à la règle 2 a) (iv) et (v) et munis d'écrans tels que ceux prescrits par la règle 2 a) (vi) ; étant entendu que si des navires, quel qu'en soit le nombre, sont poussés en avant en groupe, ils montreront les mêmes feux que s'il n'y avait qu'un seul navire.

d. Du lever au coucher du soleil, un navire qui est remorqué doit porter, si la longueur de la remorque dépasse 183 mètres (600 pieds), une marque noire à forme bicoque d'au moins 0,61 mètre de diamètre (2 pieds) placée à l'endroit le plus apparent.

Règle 6.

a) Lorsqu'il est impossible, du fait du mauvais temps ou pour une autre cause valable, de mettre à poste fixe les feux vert et rouge, ces feux doivent être tenus sous la main, allumés et prêts à être montrés immédiatement. A l'approche d'un autre navire ou si l'on s'approche d'un autre navire, on doit montrer ses feux à leur bord respectif, suffisamment à temps pour prévenir la collision, de telle sorte qu'ils soient bien apparents et que le feu vert ne puisse être aperçu de babord, ni le feu rouge de tribord, et, s'il est possible, de telle sorte qu'ils ne puissent être vus au-delà de 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers de leur bord respectif.

b) Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les fanaux doivent être peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent respectivement, et doivent être munis d'écrans convenables.

Règle 7.

Les navires à propulsion mécanique de moins de 19,80 mètres (65 pieds) de long et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 12,19 mètres (40 pieds) de long ainsi que les embarcations à l'aviron, lorsqu'ils font route, ne sont pas astreints à porter les feux prescrits aux règles 2, 3 et 5 ; mais s'ils ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants :

a) Sous réserve des dispositions des paragraphes b) et c), les navires à propulsion mécanique de moins de 19,80 mètres (65 pieds) doivent porter :

(i) Sur la partie avant du navire et à l'endroit le plus apparent, à 2,75 mètres (9 pieds) au moins au-dessus du plat-bord, un feu blanc construit et fixé comme il est prescrit à la règle 2 a) (i) et d'une intensité suffisante pour être visible à une distance d'au moins 3 milles ;

(ii) Des feux de côté, vert et rouge, construits et fixés comme il est prescrit à la règle 2 a) (iv) et (v) et d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 1 mille ou un fanal combiné pour montrer un feu vert et un feu rouge depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Ce fanal ne doit pas être placé à moins de 0,91 mètre (3 pieds) au-dessus du feu blanc.

b) Quand ils remorquent ou poussent un autre navire, les navires à propulsion mécanique de moins de 19,80 mètres (65 pieds) de longueur doivent porter :

(i) En plus des feux de côté ou du fanal combiné prescrits à l'alinéa a) (ii), deux feux blancs placés sur une ligne verticale, à 1,22 mètre (4 pieds) au moins l'un de l'autre. Chacun de ces feux doit être de même construction et de mêmes caractéristiques que le feu blanc prescrit à l'alinéa a) (i), et l'un d'eux doit être placé dans la même position. Les navires à un seul mât peuvent porter ces feux sur ce mât ;

(ii) Soit le feu de poupe prescrit à la règle 10, soit au lieu de ce feu un petit feu blanc en arrière de la cheminée ou du mât arrière sur lequel gouvernent les navires remorqués, mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers.

c) Les navires à propulsion mécanique de moins de 12,19 mètres (40 pieds) peuvent porter le feu blanc à moins de 2,75 mètres (9 pieds) au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être porté au moins à 0,91 mètre (3 pieds) au-dessus des feux de côté ou du fanal combiné prescrits au paragraphe a) (ii).

d) Sauf dans les cas prévus au paragraphe f), les navires de moins de 12,19 mètres (40 pieds) à l'aviron ou à la voile s'ils ne portent pas les feux de côté, doivent porter à l'endroit le plus apparent, un fanal montrant un feu vert d'un côté et un feu rouge de

l'autre, de caractéristiques suffisantes pour être visibles à une distance d'au moins 1 mille et placé de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de babord, ni le feu rouge de tribord. Toutefois, s'il n'est pas possible de fixer ce fanal, il doit être maintenu allumé, sous la main et montré assez à temps pour prévenir une collision et de telle façon que le feu vert ne puisse être vu de babord, ni le feu rouge de tribord.

e) Lorsqu'ils sont pris en remorque, les navires mentionnés dans la présente règle doivent porter, selon le cas, les feux de côté ou le fanal combiné prescrits aux paragraphes a) ou d) de la présente règle et un feu de poupe, conformément aux prescriptions de la règle 10, soit, à l'exception du dernier navire remorqué, un petit feu blanc, conformément aux prescriptions de l'alinéa b) (ii). Lorsqu'ils sont poussés en avant, ils doivent porter à l'extrémité avant, selon le cas, les feux de côté ou le fanal combiné prescrits aux paragraphes a) ou d) de la présente règle, étant entendu que si les navires auxquels s'applique cette règle, quel qu'en soit le nombre, sont poussés en avant en groupe, ils montreront les mêmes feux que s'il n'y avait qu'un seul navire régi par cette même règle, sauf si la longueur totale du groupe dépasse 19,80 mètres (65 pieds) auquel cas, les prescriptions de la règle 5 c) doivent être appliquées.

f) Les petites embarcations à l'aviron ou à la voile ne sont soumises qu'à l'obligation d'avoir sous la main une lampe électrique ou un fanal blanc allumé, prêts à être montrés à temps pour prévenir une collision.

g) Les navires et embarcations mentionnés dans la présente règle ne sont pas obligés de porter les feux ou marques prescrits par les règles 4 a) et 1 e) et la dimension des signaux de jour peut être moindre que celle qui est prescrite dans les règles 4 c) et 11 c).

Règle 8.

a) Un bateau-pilote à propulsion mécanique quand il est en service de pilotage et fait route, doit :

(i) Porter un feu blanc en tête de mât qui ne doit pas être placé à une hauteur inférieure à 6,10 mètres (20 pieds) au-dessus du plat-bord et doit être visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins 3 milles, et porter à 2,40 mètres (8 pieds) au-dessus dudit feu, un feu rouge de même construction et mêmes caractéristiques. Si le bateau-pilote a une longueur de moins de 19,8 mètres (65 pieds) il peut porter le feu blanc à une hauteur qui ne soit pas inférieure à 2,65 mètres (9 pieds) au-dessus du plat-bord et le feu rouge à une distance de 1,22 mètre (4 pieds) au-dessous du feu blanc ;

(ii) Porter les feux de côté et les fanaux prescrits à la règle 2 a) (iv) et (v) ou à la règle 7 a) (ii) ou d), selon le cas, ainsi que le feu de poupe prescrit à la règle 10 ;

(iii) Montrer un ou plusieurs feux provisoires intermittents « flare-up lights » à des intervalles ne dépassant pas 10 minutes. Un feu blanc intermittent visible sur tout l'horizon peut être utilisé au lieu des « flare-up lights ».

b) Un bateau-pilote à voile quand il est en service de pilotage et fait route doit :

(i) Porter en tête de mât un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins 3 milles ;

(ii) Être équipé de feux de côté ou du fanal prescrit à la règle 5 a) ou 7 d) selon le cas. S'il s'approche d'un autre navire ou s'il en voit un s'approcher, il doit avoir ces feux prêts à servir et doit les démasquer à de courts intervalles, pour indiquer la direction de son cap ; mais le feu vert ne doit pas paraître de babord ni le feu rouge de tribord. Ce navire doit également porter le feu de poupe prescrit à la règle 10 ;

(iii) Montrer un ou plusieurs « flare-up lights » à des intervalles ne dépassant pas 10 minutes.

c) Un bateau-pilote en service de pilotage lorsqu'il ne fait pas route, doit porter les feux et montrer les « flare-up lights » prescrits aux paragraphes a) (i) et (iii) ou b) (i) et (iii), selon le cas. Lorsqu'il est mouillé, il doit porter également les feux de mouillage prescrits à la règle 11.

d) Un bateau-pilote doit, lorsqu'il n'est pas en services de pilotage, porter les feux ou marques prescrits pour les navires semblables de même longueur.

Règle 9.

a) Les bateaux de pêche lorsqu'ils ne sont pas en train de pêcher doivent montrer les feux ou marques prescrits pour les navires semblables de leur longueur.

b) Les bateaux en train de pêcher doivent, lorsqu'ils font route ou lorsqu'ils sont au mouillage, montrer seulement les feux ou marques prescrits à la présente règle qui doivent être visibles au moins à une distance de 2 milles.

c) (i) Les bateaux occupés à chaluter, c'est-à-dire traînant un chalut ou autre appareil immergé doivent porter deux feux disposés verticalement l'un au-dessus de l'autre et séparés par une distance de 1,22 mètre (4 pieds) au moins et de 3,65 mètres (12 pieds) au plus. Le feu supérieur doit être vert et le feu inférieur blanc, chacun d'eux devant être visible tout autour de l'horizon. Le feu inférieur doit être placé au-dessus des feux de côté, à une hauteur au moins double de la distance qui sépare les deux feux disposés verticalement ;

(ii) Ces bateaux peuvent, en outre, porter un feu blanc de même construction que le feu blanc prescrit à la règle 2 a) (ii) mais ce feu doit être porté à une hauteur inférieure aux feux vert et blanc visibles sur tout l'horizon et sur l'arrière de ces feux.

d) Les bateaux en train de pêcher, à l'exception des bateaux qui chalutent, doivent porter les feux prescrits au paragraphe c) (i) ; toutefois, celui des deux feux placés verticalement qui occupe la position supérieure doit être rouge. Ces bateaux si leur longueur est inférieure à 12,19 mètres (40 pieds) peuvent porter le feu rouge à une hauteur d'au moins 2,74 mètres (9 pieds) au-dessus du plat-bord, le feu blanc étant placé à 0,91 mètre (3 pieds) au moins au-dessous du feu rouge.

e) Les bateaux mentionnés aux paragraphes c) et d) lorsqu'ils ont de l'erre doivent porter les feux de côté ou fanaux prescrits par la règle 2 a) (iv) et (v) ou par la règle 7 a) (ii) et d), selon le cas, ainsi que le feu de poupe prescrit par la règle 16. Lorsqu'ils n'ont pas d'erre, ils ne doivent montrer ni les feux de côté ni le feu de poupe.

f) Les bateaux mentionnés au paragraphe d) ayant un appareil au dehors s'étendant horizontalement à une distance supérieure à 153 mètres (500 pieds) doivent porter un feu blanc additionnel, visible sur tout l'horizon, à une distance horizontale de 1,83 mètre (6 pieds) au moins et de 6,10 mètres (20 pieds) au plus en dehors des feux disposés verticalement et dans la direction de l'appareil qui s'étend au dehors. Ce feu blanc additionnel doit être placé à une hauteur qui ne sera pas supérieure à celle du feu blanc prescrit au paragraphe c) (i) ni inférieure à celle des feux de côté.

g) Outre les feux qu'ils sont tenus de porter, aux termes de la présente règle, les bateaux en train de pêcher peuvent, en cas de nécessité en vue d'attirer l'attention d'un navire qui s'approche, montrer un « flare-up light » ou peuvent orienter le faisceau de leur projecteur en direction du danger qui menace le navire qui s'approche, de telle façon que ce faisceau ne puisse gêner les autres navires. Ils peuvent en outre faire usage des feux de travail ; les pêcheurs doivent tenir compte du fait que les feux de travail particulièrement lumineux ou insuffisamment masqués risquent de diminuer la visibilité des feux prescrits par la présente règle ou de rendre moins net leur caractère distinctif.

h) De jour, les bateaux en train de pêcher doivent indiquer qu'ils sont en opération en montrant à l'endroit le plus visible une marque noire formée de deux cônes ayant chacun au moins 61 centimètres (2 pieds) de diamètre et réunis par la pointe, l'un au-dessus de l'autre. S'ils ont moins de 19,80 mètres (65 pieds) de long, ces navires peuvent remplacer cette marque noire par un panier. Si leur appareil s'étend horizontalement au dehors à une distance de plus de 153 mètres (500 pieds), les bateaux en train de pêcher doivent montrer en plus un cône noir, la pointe en haut dans l'alignement de l'appareil qui se trouve dehors.

Règle 10.

a) Sauf dispositions contraires des présentes règles, un navire qui fait route doit porter à son arrière un feu de poupe blanc construit, fixé et muni d'écrans, de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 135 degrés (3/4 quarts) du compas-

soit 67,5 degrés (6 quarts) de chaque bord à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'au moins deux milles.

b) A bord des petits-bâtimens, lorsqu'il n'est pas possible à cause du mauvais temps ou pour toute autre raison suffisante de maintenir ce feu en place, on devra avoir sous la main et prêt à servir une lampe électrique ou un fanal blanc allumé, qui sera montré suffisamment à temps pour éviter un abordage à l'approche de tout navire qui le rattrape.

c) Un hydravion améri et faisant route doit porter sur sa queue un feu blanc établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 130 degrés, placé de telle façon qu'il puisse être visible sur 70 degrés de chaque bord et à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins deux milles.

Règle 11.

a) Un navire de moins de 45,75 mètres (150 pieds) de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à l'avant à l'endroit le plus apparent, un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins 2 milles. Ce navire peut également porter un second feu blanc à l'endroit prescrit au paragraphe b) de la présente règle, mais n'est pas obligé de le faire. Dans le cas où il est porté, le second feu blanc doit être visible à une distance d'au moins 2 milles et placé de telle façon qu'il soit autant que possible visible sur tout l'horizon.

b) Un navire de 45,75 mètres (150 pieds) de longueur ou plus, lorsqu'il est au mouillage, doit porter près de l'étrave à une hauteur au-dessus du plat-bord de 6,10 mètres au moins (ou 20 pieds) un feu blanc semblable à celui mentionné au paragraphe précédent, et à l'arrière, ou près de l'arrière, un second feu semblable, qui doit être à une hauteur telle qu'il ne se trouve pas à moins de 4,57 mètres (15 pieds) au-dessous du feu avant. Ces deux feux doivent être visibles à une distance d'au moins 3 milles et placés de telle façon qu'ils soient autant que possible visibles sur tout l'horizon.

c) Du lever au coucher du soleil, tout navire au mouillage doit porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, une boule noire de 0,51 mètre (2 pieds) de diamètre au moins.

d) Tout navire posant ou relevant un câble sous-marin, une bouée, ou effectuant des opérations hydrographiques ou autres opérations sous-marines, lorsqu'il est mouillé, doit porter les feux et marques prescrits par la règle 4 c) en plus de ceux qui sont prescrits suivant le cas par les autres alinéas précédents de la présente règle.

e) Tout navire échoué doit porter le ou les feux prescrits aux paragraphes a) ou b), ainsi que deux feux rouges prescrits à la règle 4 a). De jour, il doit porter à l'endroit le plus apparent, trois boules noires de 0,61 mètre (2 pieds) de diamètre au moins chacune, placées l'une au-dessus de l'autre sur une même ligne verticale et distantes l'une de l'autre de 1,83 mètre (ou 6 pieds) au moins.

f) Un hydravion améri et au mouillage, d'une longueur inférieure à 45,75 mètres (ou 150 pieds) doit porter, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc visible de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 2 milles.

g) Un hydravion améri et au mouillage, d'une longueur égale ou supérieure à 45,75 mètres (150 pieds) doit porter, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière tous deux visibles de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 2 milles. En outre, si l'hydravion a plus de 45,75 mètres (150 pieds) d'envergure, il doit porter un feu blanc de chaque côté pour indiquer l'envergure maxima, ces feux étant visibles dans la mesure du possible de tout l'horizon et d'une distance d'au moins un mille.

h) Un hydravion échoué doit porter un feu de mouillage ou les feux prévus aux paragraphes f) et g) ; en outre, il portera deux feux rouges placés sur une même ligne verticale, distants l'un de l'autre d'au moins 0,91 mètre (3 pieds) placés de manière à être visibles de tout l'horizon.

Règle 12.

Tout navire ou hydravion améri peut, pour appeler l'attention et si nécessaire, montrer en plus des feux prescrits par les présentes règles, un « flare-up light » ou faire usage de tout signal détonnant ou de tout autre signal sonore efficace ne pouvant être confondu avec aucun autre signal autorisé par ailleurs dans les présentes règles.

Règle 13.

a) Rien dans les présentes règles ne doit gêner l'exécution de prescriptions spéciales édictées par un Gouvernement quelconque quant à un plus grand nombre de feux de positions ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre, navires naviguant en convoi ou des bateaux en train de pêcher et constituant une flottille de pêche ou des hydravions amerris.

b) Toutes les fois que le Gouvernement intéressé considère qu'un navire de la marine de guerre ou tout autre navire militarisé, ou qu'un hydravion améri de construction spéciale ou affecté à des buts spéciaux ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux ou des marques, sans gêner les fonctions militaires du navire ou de l'hydravion, ce navire ou cet hydravion doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques jugées par son Gouvernement susceptibles, dans ces cas, de permettre d'appliquer ces règles d'aussi près que possible.

Règle 14.

Tout navire faisant route à la voile et en même temps au moyen d'une machine, doit porter, de jour, à l'avant, à l'endroit où il sera le plus apparent, un cône noir d'au moins 0,61 mètre (2 pieds) de diamètre à la base, la pointe en bas.

PARTIE C.

SIGNAUX SONORES ET CONDUITE A TENIR PAR VISIBILITÉ RÉDUITE.

Préliminaire.

Le fait de disposer de renseignements obtenus au moyen du radar ne dégage aucun navire de l'obligation d'observer strictement les règles et notamment, les prescriptions contenues dans les règles 15 et 16.

Règle 15.

a) Un navire à propulsion mécanique d'une longueur de 12,19 mètres (40 pieds) ou plus doit être pourvu d'un sifflet d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou par tout autre moyen pouvant la remplacer et placé de telle sorte que le son ne puisse être arrêté par aucun obstacle. Il doit être aussi pourvu d'un cornet de brume actionné mécaniquement, ainsi que d'une cloche, l'un et l'autre suffisamment puissants. Un navire à voile d'une longueur de 12,19 mètres (40 pieds) ou plus, doit avoir un cornet de brume et une cloche, comme il est indiqué plus haut.

b) Pour les navires faisant route, tous les signaux prescrits dans le présent article doivent être émis :

(i) Au moyen de sifflet à bord des navires à propulsion mécanique ;

(ii) Au moyen du cornet de brume à bord des navires à voile ;

(iii) Au moyen de sifflet ou du cornet de brume à bord des navires remorqués.

c) Tant de jour que de nuit, par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, les signaux prescrits par la présente règle seront employés comme suit :

(i) Un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de deux minutes au plus ;

(ii) Un navire à propulsion mécanique faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle d'une seconde environ ;

(iii) Un navire à voile faisant route doit faire entendre à des intervalles n'excédant pas une minute, un son quand il est à tribord amures, deux sons consécutifs quand il est à babord amures, et trois sons consécutifs quand il a le vent de l'arrière du travers ;

(iv) Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles n'excédant pas une minute. Sur les navires d'une longueur supérieure à 106,75 mètres

(ou 350 pieds) on devra sonner la cloche sur la partie avant du navire et, de plus, sur la partie arrière, à des intervalles ne dépassant pas une minute, faire entendre un gong ou tout autre instrument dont le son et le timbre ne peuvent être confondus avec ceux de la cloche. Tout navire au mouillage peut, en outre, conformément à la règle 12, faire entendre trois sons consécutifs, à savoir : un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position, et la possibilité d'une collision à un navire qui s'approche ;

(v) Un navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à relever un câble sous-marin ou une bouée, tout navire faisant route et ne pouvant s'écarter de la route d'un navire qui s'approche parce qu'il n'est pas maître de sa manœuvre ou est incapable de manœuvrer comme l'exigent les présentes règles doit, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes (i), (ii) et (iii) faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas une minute, trois sons consécutifs, à savoir : un son prolongé suivi de deux sons brefs ;

(vi) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi seulement, s'il a un équipage à bord, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas une minute, quatre sons consécutifs, à savoir : un son prolongé suivi de trois sons brefs. Dans la mesure du possible, ce signal sera émis immédiatement après le signal donné par le navire remorqueur ;

(vii) Un navire échoué doit faire sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong comme il est prescrit à l'alinéa (iv) ; de plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre cette sonnerie rapide de la cloche ;

(viii) Un bateau en train de pêcher, qu'il fasse route ou qu'il soit au mouillage, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas une minute le signal prescrit à l'alinéa (v). Un navire qui pêche avec des lignes traînantes et fait route, doit faire entendre les signaux prescrits selon le cas aux alinéas (i), (ii) et (iii) ;

(ix) Un navire d'une longueur inférieure à 12,19 mètres (40 pieds), une embarcation à l'aviron ou un hydravion améri n'est pas astreint à faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas une minute ;

(x) Un navire-pilote à propulsion mécanique, lorsqu'il est en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux alinéas (i), (ii) et (v) faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

Règle 16.

a) Tout navire ou hydravion hydroplanant se trouvant dans une zone de brume, brouillard, bruine, neige, ou forts grains de pluie, ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, doit marcher à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

b) Tout navire à propulsion mécanique qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger de collision soit passé.

c) Tout navire à propulsion mécanique qui détecte la présence d'un autre navire sur l'avant du travers, avant d'avoir entendu ses signaux de brume ou d'être en contact visuel avec lui, peut manœuvrer de bonne heure et franchement pour éviter de se trouver en position très rapprochée. Mais, si cette dernière position ne peut être évitée, il doit, dans toute la mesure où les circonstances le permettent, stopper sa machine en temps utile afin d'éviter l'abordage et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger d'abordage soit passé.

PARTIE D.

RÈGLE DE BARRE ET DE ROUTE.

Préliminaires.

Toute manœuvre décidée en application ou par suite de l'interprétation des présentes règles, doit être exécutée franchement, largement et rapidement, et comme doit le faire un bon marin.

2° Le risque de collision peut, quand les circonstances le permettent, être constaté par l'observation attentive du relèvement au compas d'un navire qui s'approche. Si ce relèvement ne change pas d'une façon appréciable, on doit en conclure que ce risque existe.

3° Les marins doivent tenir compte du fait qu'un hydravion qui amériqué ou décolle ou qui manœuvre dans des conditions atmosphériques défavorables, peut se trouver dans l'impossibilité de modifier au dernier moment la manœuvre qu'il a envisagée.

4° Les règles 17 à 24 ne s'appliquent qu'aux navires qui sont en vue les uns des autres

Règle 17.

a) Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre, de manière à faire craindre une collision, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme il suit, savoir :

(i) Quand chacun des navires reçoit le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord, doit s'écarter de la route de l'autre ;

(ii) Quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent, doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent ;

b) Pour l'application de la présente règle, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grande voile, ou, dans le cas d'un navire à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique (ou triangulaire).

Règle 18.

a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées, ou à peu près opposées, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur tribord, de manière à passer par bâbord l'un de l'autre. Cette règle ne s'applique qu'au cas où les navires ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre en suivant des directions opposées, de telle sorte que la collision soit à craindre ; elle ne s'applique pas à deux navires qui, s'ils continuent leurs routes respectives, se croisent sûrement sans se toucher. Les seuls cas que vise cette règle, sont ceux dans lesquels chacun des deux navires a le cap l'un sur l'autre, ou presque l'un sur l'autre, en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque navire voit les mâts de l'autre navire l'un par l'autre ou à très peu près l'un par l'autre, et tout à fait ou à très peu près dans le même alignement que les siens ; et pendant la nuit, le cas où chaque navire est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre. Il ne s'applique pas, pendant le jour, au cas où un navire en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route, ni, pendant la nuit, au cas où chaque navire présentant son feu rouge voit le feu de même couleur de l'autre ou chaque navire présentant son feu vert, voit le feu de même couleur de l'autre ; ni, aux cas où un navire aperçoit droit devant lui un feu rouge sans voir de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge ; enfin, ni au cas où un navire aperçoit à la fois un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit devant ou à peu près.

b) Pour l'application de la présente règle et des règles 19 à 29 inclusivement, à l'exception des règles 20 c) et 28, un hydravion amériqué doit être considéré comme un navire et l'expression « navire à propulsion mécanique » doit être interprétée en conséquence.

Règle 19.

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent, de manière à faire craindre une collision, le navire qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

Règle 20.

a) Lorsque deux navires l'un à propulsion mécanique et l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire à propulsion mécanique doit s'écarter de la route du navire à voiles, sauf exceptions prévues aux règles 24 et 26.

b) Cette règle ne donne pas à un navire à voiles le droit de gêner le libre passage dans un chenal étroit d'un navire à propulsion mécanique qui ne peut naviguer qu'à l'intérieur d'un tel chenal.

c) Un hydravion amériqué, doit, autant que possible, se tenir à l'écart de tout navire et éviter de gêner sa navigation. Toutefois, lorsqu'il y a danger de collision, cet hydravion doit se conformer aux présentes règles.

Règle 21.

Lorsque d'après les présentes règles, l'un des deux navires doit changer sa route, l'autre navire doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse. Quand pour une cause quelconque, ce dernier navire se trouve tellement près de l'autre qu'une collision ne peut être évitée par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire telle manœuvre qu'il jugera la meilleure pour éviter la collision (voir règles 27 et 29).

Règle 22.

Tout navire qui est tenu, d'après les présentes règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement pour répondre à cette obligation et doit, si les circonstances le permettent, éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci.

Règle 23.

Tout navire à propulsion mécanique qui est tenu d'après les présentes règles de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, s'il s'approche de celui-ci, réduire au besoin sa vitesse ou même stopper ou marcher en arrière si les circonstances le rendent nécessaire.

Règle 24.

a) Quelles que soient les prescriptions des présentes règles, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

b) Tout navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés (2 quarts) sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire qui est rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci doit être considéré comme un navire qui en rattrape un autre ; et aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne pourra faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre des présentes règles, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré.

c) Si le navire qui en rattrape un autre ne peut pas toujours reconnaître avec certitude s'il est sur l'avant ou sur l'arrière de cette direction par rapport à ce dernier, il doit s'il y a doute, se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et s'écarter de la route de celui-ci.

Règle 25.

a) Tout navire à propulsion mécanique faisant route dans un chenal étroit doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger, prendre la droite du chenal ou du milieu du passage.

b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique s'approche d'un coude dans un chenal étroit où il ne peut voir un autre navire s'approchant en sens inverse, le premier navire doit, au moment où il arrive à la distance d'un demi mille ($\frac{1}{2}$ mille) du coude, faire entendre un son prolongé de son sifflet. Tout navire à propulsion mécanique entendant ce signal de l'autre côté du coude doit répondre par un signal analogue. Qu'il ait ou non entendu un signal en réponse au sien, le premier navire doit passer ce coude avec précaution et en conservant une bonne veille.

c) Dans un chenal étroit, un navire à propulsion mécanique de moins de 19,80 mètres (65 pieds) ne doit pas gêner le libre passage d'un navire qui ne peut naviguer qu'à l'intérieur d'un tel chenal.

Règle 26.

Tout bateau qui n'est pas en train de pêcher, à l'exception de ceux auxquels s'appliquent les prescriptions de la règle 4, doit lorsqu'il fait route s'écarter de la route des navires en train de pêcher. La présente règle ne donne pas aux bateaux en train de pêcher le droit d'obstruer un chenal fréquenté par des navires autres que des bateaux de pêche.

Règle 27.

En appliquant et en interprétant les présentes règles, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et d'abordage, ainsi que de toutes circonstances particulières, y compris les possibilités des navires et hydravions en jeu, qui peuvent entraîner la nécessité de s'écarter des règles ci-dessus pour éviter un danger immédiat.

PARTIE E.

SIGNAUX SONORES POUR NAVIRES EN VUE L'UN DE L'AUTRE.

Règle 28.

a) Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions des présentes règles indiquer ce changement par les signaux suivants émis au moyen de son sifflet :

Un son bref pour dire : « Je viens sur tribord » ;

Deux sons brefs pour dire : « Je viens sur bâbord » ;

Trois sons brefs pour dire : « Mes machines sont en arrière ».

b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique qui, conformément aux présentes règles doit conserver sa route et maintenir sa vitesse, est en vue d'un autre navire et ne se sent pas assuré que l'autre navire prend les mesures nécessaires pour éviter l'abordage, il peut exprimer son doute en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal ne doit pas dispenser un navire des obligations qui lui incombent conformément aux règles 27 et 29 ou à toute autre règle, ni de l'obligation de signaler toute manœuvre effectuée conformément aux présentes règles, en faisant entendre les signaux sonores appropriés, prescrits par la présente règle.

c) Tout signal au sifflet qui est mentionné à la présente règle peut être, en outre, indiqué par un dispositif visuel de signalisation consistant en un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance d'au moins 5 milles et conçu de telle façon que son fonctionnement soit synchronisé avec celui du mécanisme du sifflet et qu'il demeure allumé et visible pendant toute la durée du fonctionnement du signal sonore.

d) L'application des présentes règles ne devra en aucune façon gêner celle des règles spéciales établies par le Gouvernement de toute nation concernant l'emploi des signaux supplémentaires par coups de sifflet entre navire de guerre ou navires faisant partie d'un convoi.

PARTIE F.

DIVERS.

Règle 29.

Rien de ce qui est prescrit dans les présentes règles ne doit exonérer un navire ou un hydravion améri, ou son propriétaire ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit dans la mise en œuvre d'une veille appropriée, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

Règle 30.

Réserve relative aux règles de navigation dans les ports et à l'intérieur des terres.

Rien dans les présentes règles ne doit entraver l'application des règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque, y compris les plans d'eau réservés aux hydravions.

Règle 31.

Signaux de détresse.

a) Lorsqu'un navire ou un hydravion améri est en détresse et demande des secours à d'autres navires ou à la terre, il doit faire usage des signaux suivants, ensemble ou séparément, à savoir :

(i) Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ ;

(ii) Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume ;

(iii) Fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles ;

(iv) Un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe ...—... du code morse ;

(v) Un signal radiotéléphonique consistant dans le mot « may-day » ;

(vi) Le signal de détresse N.C. du code international ;

(vii) Un signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou objet analogue ;

(viii) Flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.) ;

(ix) Une fusée à parachute ou un feu à main produisant un feu rouge ;

(x) Un signal fumigène produisant une quantité de fumée de couleur orange ;

(xi) Mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté.

NOTE : Les navires en détresse peuvent utiliser le signal radiotélégraphique d'alarme ou le signal radiotéléphonique d'alarme pour attirer l'attention sur les appels et messages de détresse. Le signal radiotélégraphique d'alarme qui est destiné à déclencher les auto-alarmes radiotélégraphiques des navires équipés de ce dispositif, se compose d'une série de douze traits d'une durée d'une minute, la durée de chaque trait étant de quatre secondes et l'intervalle entre deux traits consécutifs étant d'une seconde. Le signal radiotéléphonique d'alarme se compose de deux tonalités émises alternativement pendant une durée allant de trente secondes à une minute.

b) Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer qu'un navire ou un hydravion est en détresse, ainsi que l'usage de tout signal susceptible d'être confondu avec l'un des signaux ci-dessus.

Arrêté conjoint du ministre des finances, du ministre du commerce et de l'artisanat, du ministre de l'industrie et des mines et du ministre des travaux publics et des communications n° 688-65 du 1^{er} juillet 1965 complétant l'arrêté conjoint du ministre de l'économie nationale et des finances et du ministre du commerce, de l'industrie, des mines, de l'artisanat et de la marine marchande n° 699-61 du 5 janvier 1962 fixant les conditions d'application de l'arrêté du ministre de l'économie nationale et des finances n° 478-61 du 31 août 1961 relatif aux importations de marchandises originaires et en provenance de la France, des pays ou territoires de la zone franc.

LE MINISTRE DES FINANCES,

LE MINISTRE DE L'INDUSTRIE ET DES MINES,

LE MINISTRE DU COMMERCE ET DE L'ARTISANAT,

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES COMMUNICATIONS,

Vu l'arrêté du ministre de l'économie nationale et des finances n° 478-61 du 31 août 1961 relatif aux importations de marchandises originaires et en provenance de la France, des pays ou territoires de la zone franc et notamment son article 3,

ARRÊTÉ :

ARTICLE UNIQUE. — Sont dispensés de l'obligation de domiciliation un mois avant l'importation, les engagements d'importation se rapportant aux marchandises ci-après :

NUMÉRO de la nomenclature douanière	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES
05-03-01.	Soies de porcs.
22-03-01.	Bière en futailles.

Rabat, le 1^{er} juillet 1965.

Le ministre des finances,

MAMOUN TAHIRI.

Le ministre de l'industrie
et des mines,

YAHIA BENSLIMANE.

Le ministre du commerce
et de l'artisanat,

ABDELHAMID ZEMMOURI.

Le ministre des travaux publics
et des communications,

AHMED LASKY.

Arrêté du ministre des finances n° 689-68 du 1^{er} juillet 1965 complétant l'arrêté du ministre de l'économie nationale et des finances n° 700-61 du 5 janvier 1962 fixant les modalités d'application du décret n° 2-61-507 du 19 rebia I 1381 (31 août 1961) relatif aux importations de marchandises.

LE MINISTRE DES FINANCES,

Vu le décret n° 2-61-507 du 19 rebia I 1381 (31 août 1961) relatif aux importations de marchandises, tel qu'il a été complété et modifié ;

Vu l'arrêté du ministre de l'économie nationale et des finances n° 700-61 du 5 janvier 1962 fixant les modalités d'application du décret ci-dessus,

ARRÊTE :

ARTICLE UNIQUE. — La liste des marchandises reprises dans l'arrêté n° 700-61 du 5 janvier 1962 susvisé est complétée ainsi qu'il suit :

NUMÉRO de la nomenclature douanière	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES
22-03-01.	Bière en futailles.

Rabat, le 1^{er} juillet 1965.

MAMOUN TAHIRI.

Arrêté du ministre des finances n° 632-65 du 2 novembre 1965 fixant l'organisation comptable et financière de l'Office national des transports.

LE MINISTRE DES FINANCES,

Vu le dahir n° 1-63-260 du 24 joumada II 1383 (13 novembre 1963) relatif aux transports par véhicules automobiles sur route ;

Vu le dahir n° 1-59-271 du 17 chaoual 1379 (14 avril 1960) organisant le contrôle financier de l'État sur les offices, établissements

publics et sociétés concessionnaires ainsi que sur les sociétés et organismes bénéficiant du concours financier de l'État ou de collectivités publiques, tel qu'il a été modifié par le dahir n° 1-61-402 du 27 moharrem 1382 (30 juin 1962),

ARRÊTE :

TITRE PREMIER.

Organisation comptable.

ARTICLE PREMIER. — Les opérations en deniers et en matières de l'Office national des transports sont constatées dans des écritures tenues suivant les lois et usages du commerce sous réserve des dispositions spéciales du présent arrêté.

Ces opérations sont décrites dans deux comptabilités distinctes, l'une tenue par la direction, l'autre par l'agent comptable.

I. — COMPTABILITÉ DE LA DIRECTION.

ART. 2. — La comptabilité de la direction permet notamment de suivre l'exécution du budget aussi bien en dépenses qu'en recettes.

Elle décrit :

Les ouvertures de crédits et les autorisations de recettes résultant du document budgétaire ;

Les engagements ou dégagements de crédits ;

La liquidation des dépenses et des recettes ;

L'émission des ordres de paiement et de recettes.

Elle aboutit à l'établissement de situations mensuelles et d'une situation récapitulative annuelle dont un exemplaire est adressé au contrôleur financier.

ART. 3. — Les engagements de dépenses sont comptabilisés au vu des ordres de service, des bons de commandes, des actes d'acquisition, des contrats d'emploi ou de toutes autres décisions similaires.

ART. 4. — La liquidation des dépenses et recettes est constatée au vu du « vérifié et certifié » apposé par les services liquidateurs sur les factures reçues ou émises ou sur les pièces en tenant lieu.

ART. 5. — Aucun ordre de paiement ne peut être émis sans engagement et liquidation préalable de la dépense. Aucun engagement de dépenses ne peut être effectué en l'absence de crédits disponibles dans la rubrique sur laquelle il s'impute.

ART. 6. — Aucune opération ne pourra être décrite en comptabilité sans que soit préalablement établi un document de base (ordre d'imputation, ordre de paiement, ordre de recettes, ordre d'opérations diverses) visé par le directeur ou la personne déléguée par lui à cet effet.

II. — COMPTABILITÉ DE L'AGENT COMPTABLE.

ART. 7. — L'agent comptable de l'Office national des transports nommé par le ministre des finances conformément au dahir susvisé n° 1-59-271 du 17 chaoual 1379 (14 avril 1960) tient une comptabilité qui décrit toutes les opérations faisant l'objet d'un ordre émis par la direction conformément à l'article 6 ci-dessus.

ART. 8. — L'agent comptable a seul qualité pour manier les fonds et valeurs mobilières. Toutefois, les chèques ou tout autre mode de règlement bancaire émis par l'agent comptable doivent obligatoirement porter la double signature du directeur et de l'agent comptable.

L'agent comptable peut, sous sa responsabilité et avec l'accord du ministre des finances, déléguer sa signature à une ou plusieurs personnes placées sous ses ordres qu'il constitue ses fondés de pouvoirs.

ART. 9. — L'agent comptable est responsable de l'exécution des ordres de paiement et de recette dans les conditions prévues par le dahir précité n° 1-59-271 du 17 chaoual 1379 (14 avril 1960).

ART. 10. — Mensuellement l'agent comptable établit une balance générale de ses opérations, arrêtée au dernier jour du mois considéré. Un exemplaire de cette balance est adressé au directeur et un autre au contrôleur financier.

III. — COMPTES ANNUELS.

ART. 11. — Le compte d'exploitation, le compte des pertes et profits et le bilan sont arrêtés contradictoirement entre la direction et l'agent comptable dans un délai de quatre mois après la clôture de l'exercice.

TITRE II.

Organisation financière.

ART. 12. — Conformément au dahir n° 1-63-012 du 12 ramadan 1382 (6 février 1963) concernant les conditions de dépôt des fonds disponibles des établissements publics et des sociétés concessionnaires, l'office est tenu, sauf dérogation accordée par le ministre des finances, de déposer ses fonds disponibles au Trésor.

ART. 13. — Dans le courant du mois de septembre de chaque année, le directeur de l'office soumet à l'examen du conseil d'administration un état prévisionnel des recettes et des dépenses afférentes à l'année suivante. Cet état constitue le budget qui comporte deux parties principales, l'une relative à la gestion administrative, l'autre aux investissements.

Le budget doit être approuvé par le ministre des finances.

Le budget est établi pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre de chaque année. Il ne peut être modifié que dans les formes suivies pour son établissement. Toutefois, des décisions du ministre des finances prises sur la proposition du directeur de l'office peuvent modifier la dotation des rubriques à l'intérieur du budget, sauf en ce qui concerne les dotations pour investissements.

Dans le cas où le budget de gestion n'a pas encore été approuvé lors de l'ouverture de l'exercice, le directeur de l'office est autorisé à procéder à l'engagement des dépenses de gestion administrative proprement dite dans la limite des crédits ouverts au titre de l'exercice précédent à raison de 1/12 par mois.

ART. 14. — Le directeur de l'office et l'agent comptable sont, chacun en ce qui le concerne, responsables de l'exécution du budget.

ART. 15. — Pour l'exécution de ses dépenses l'office est tenu de faire appel à la concurrence toutes les fois que la nature et l'importance de ces travaux ou des fournitures justifient l'emploi de cette procédure.

ART. 16. — Les marchés de travaux ou de fournitures, les acquisitions immobilières, les conventions passées avec les tiers dans le cadre de la mission confiée à l'office sont soumis au visa préalable du contrôleur financier.

ART. 17. — Avances en régie. — Il ne peut être établi de titre de paiement qu'au nom du véritable créancier et pour l'acquittement d'un service fait.

Cependant, des avances dont le montant serait fixé par le directeur de l'office peuvent être après avis du contrôleur financier, consenties à des régisseurs avec obligation de rapporter au comptable, dans le délai maximum de trois mois, la justification complète de l'emploi des fonds.

Si le régisseur refuse de justifier l'emploi des fonds ou de les reverser, dans le délai prescrit il est constitué en débet par arrêté du ministre des finances. Le montant du débet comprendra les sommes non justifiées et les intérêts de retard. Le recouvrement du débet sera poursuivi dans la forme prévue pour les autres créances de l'établissement.

ART. 18. — Dans le courant du premier semestre suivant la clôture de l'exercice, le directeur de l'office soumet à l'approbation du conseil d'administration les comptes de l'exercice écoulé, notamment :

Un état comparatif des prévisions et des réalisations budgétaires ;

Le bilan appuyé d'un commentaire explicatif des opérations ayant affecté les différents postes : actif et passif ;

Les comptes d'exploitation et de pertes et profits ;

Un rapport sur l'activité de l'office ;

Le rapport du contrôleur financier.

ART. 19. — Le présent arrêté, qui abroge toutes les dispositions antérieures relatives au même objet, prend effet à compter du 1^{er} janvier 1966.

Rabat, le 2 novembre 1965.

MAMOUN TAHIRI.

TEXTES PARTICULIERS

Décret royal n° 887-65 du 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965) portant loi instituant une procédure spéciale pour accélérer la mise en valeur touristique de la baie de Tanger.

LOUANGE À DIEU SEUL !

Nous, Amir Al Mouminine, Roi du Maroc

(Sceau de Sa Majesté hassan II.)

Vu le décret royal n° 136-65 du 7 safar 1385 (7 juin 1965) proclamant l'état d'exception ;

Vu le dahir du 26 joumada II 1370 (3 avril 1951) sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'occupation temporaire ;

Vu le dahir du 7 kaada 1371 (30 juillet 1952) relatif à l'urbanisme,

DÉCRETONS :

ARTICLE PREMIER. — Sont suspendues, afin de permettre l'établissement du nouveau plan d'aménagement du secteur touristique de la baie de Tanger et jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé, toutes opérations immobilières concernant les propriétés immatriculées ou non immatriculées, sises à l'intérieur du périmètre figuré par un liséré rouge sur le plan au 1/10.000 annexé à l'original du présent décret royal portant loi.

Est frappée de nullité absolue toute opération de l'espèce n'ayant pas acquis date certaine antérieurement à la date de publication du présent décret royal portant loi.

ART. 2. — Un exemplaire de ce plan, comportant les coordonnées des bornes, pourra être consulté à la conservation de la propriété foncière de Tanger.

ART. 3. — Par opérations immobilières au sens de l'article premier du présent décret royal portant loi il faut entendre, qu'elles soient réalisées par l'accord des parties ou par autorité de justice ;

1° Les cessions à titre onéreux ou à titre gratuit entre vifs de la pleine propriété, de la nue-propriété ou de l'usufruit d'un bien, autres que celles résultant d'un partage d'ascendants, d'une donation entre époux, d'une donation en ligne directe ou entre frères et sœurs ;

Les partages ;

Les apports immobiliers en sociétés ainsi que tout partage, acte ou opération ayant pour effet de transmettre ou d'attribuer de quelque manière que ce soit à un tiers, la pleine propriété, la nue-propriété ou l'usufruit d'immeubles dépendant de l'actif d'une société ;

2° Les constitutions de droits réels tels que : servitudes hypothèques, antichèses, etc. ;

3° Les baux d'une durée supérieure à un an.

ART. 4. — L'État n'est pas soumis aux dispositions de l'article premier du présent décret royal portant loi. Les investisseurs publics, semi-publics ou privés dont les projets d'investissement auront été agréés par arrêtés conjoints du ministre des finances, du ministre des travaux publics et des communications et du ministre du tourisme, auront la faculté d'acquérir des immeubles situés dans la zone définie à l'article premier du présent décret royal portant loi.

Toutefois, toute revente d'immeuble par les investisseurs privés est interdite avant la réalisation complète du projet ainsi agréé, constatée par le ministre du tourisme.

ART. 5. — Pour le développement du secteur considéré, une procédure spéciale d'expropriation et de revente des immeubles pourra être instituée par décret royal portant loi et déroger, notamment, en tout ou partie, aux dahirs susvisés du 26 joumada II 1370 (3 avril 1951) et 7 kaada 1371 (30 juillet 1952).

ART. 6. — Il est, dès à présent, décrété que les diverses indemnités d'expropriation ne sauraient excéder leur évaluation faite à la date de publication du présent décret royal portant loi.

ART. 7. — Cette évaluation pourra être effectuée, dès à présent, soit d'office par l'État, soit à la demande de tout ayant droit. Elle sera effectuée par une commission administrative présidée par le ministre des finances ou son représentant et qui comprendra :

Le ministre du tourisme ou son représentant ;
 Le ministre des travaux publics et des communications ou son représentant ;
 Le ministre de l'intérieur ou son représentant ;
 Le chef des services des domaines ou son représentant ;
 et, à titre consultatif :
 Le conservateur de la propriété foncière de Tanger ;
 Le receveur de l'enregistrement de Tanger ;
 L'inspecteur des impôts urbains de Tanger.
 Les indemnités ainsi fixées s'imposeront aux intéressés sans ouvrir droit à aucun recours d'aucune sorte.

Arr. 8. — Le ministre des finances, le ministre des travaux publics et des communications, le ministre de l'intérieur et le ministre du tourisme sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret royal portant loi qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Fait à Rabat, le 17 chaabane 1385 (11 décembre 1965).

Arrêté du ministre des travaux publics et des communications n° 749-63 du 5 octobre 1965 mettant fin à la convention de gérance de la Société kénitréenne d'aconage et de manutention (S.K.A.M.) au port de Mehdiia-Kenitra.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
 ET DES COMMUNICATIONS,

Vu la convention en date du 25 juin 1951 passée entre le directeur des travaux publics et le président du conseil d'administration de la Société Kénitréenne d'aconage et de manutention (S.K.A.M.) relative à la gérance de certains services d'exploitation des ports de Mehdiia-Kenitra et notamment son article 9 ;

Vu l'avenant n° 1 en date du 31 juillet 1956 modifiant et complétant la convention susvisée ;

Vu la lettre en date du 25 juin 1964 de la Société Kénitréenne d'aconage et de manutention par laquelle cette société demande de mettre fin à la convention précitée,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — A compter du 31 décembre 1965, il est mis fin à la convention de gérance en date du 25 juin 1951 et à son avenant n° 1 en date du 31 juillet 1956.

Arr. 2. — A compter de la même date, il sera procédé en application des articles 10 et 13 de ladite convention à l'inventaire général de tous les bâtiments, ouvrages, engins, appareils et matériel de toutes sortes.

Arr. 3. — L'ingénieur en chef, chef de la circonscription du nord, est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 5 octobre 1965.

AHMED LASKY.

Fermeture d'un établissement postal à Barrakate-Er-Radi.

Par arrêté du ministre des postes, des télégraphes et des téléphones n° 771-65 du 21 octobre 1965 le poste de correspondant postal de Barrakate-Er-Radi sera fermé définitivement le 16 octobre 1965.

Fermeture d'un établissement postal à Dar-Bouazza.

Par arrêté du ministre des postes, des télégraphes et des téléphones n° 774-65 du 24 novembre 1965 l'agence postale de Dar-Bouazza (bureau d'attache : Casablanca principal) sera fermée définitivement le 1^{er} décembre 1965.

RÉGIME DES EAUX.

Avis d'ouverture d'enquête.

Par arrêté du ministre des travaux publics et des communications n° 784-65 en date du 14 décembre 1965 une enquête publique est ouverte du 24 janvier au 1^{er} février 1966 dans le cercle de Chaouïa-Centre à Berrechid sur le projet d'autorisation de prise d'eau par pompage dans la nappe phréatique (1 puits), d'un débit continu de 12,5 l/s, au profit de M. Karti Mokhtar, demeurant à l'Hermitage, 65, rue Vizel à Casablanca.

Le dossier est déposé dans les bureaux du cercle de Chaouïa-Centre à Berrechid (province de Casablanca).

Arrêté du ministre des travaux publics et des communications n° 785-85 du 17 décembre 1965 fixant les prix de vente de l'énergie électrique dans la ville de Nador et les centres de Farkhana, Had-Beni-Chekir, Beni Anzar et Segangane.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
 ET DES COMMUNICATIONS,

Vu le dahir n° 1-57-342 du 27 rebia II 1377 (21 novembre 1957) sur la réglementation et le contrôle des prix, tel qu'il a été modifié et complété ;

Vu le décret n° 2-57-169, du 27 rebia II 1377 (21 novembre 1957) pris pour l'application du dahir précité et les décrets qui l'ont modifié ou complété et notamment le décret n° 2-58-1230 du 10 ramadan 1378 (20 mars 1959) ;

Vu le dahir n° 1-63-226 du 14 rebia I 1383 (5 août 1963) portant création de l'Office national de l'électricité ;

Vu le décret n° 2-64-228 du 15 ramadan 1385 (10 janvier 1964) approuvant une délibération du conseil communal de Nador et relatif à la prise en charge par l'Office national de l'électricité du service de distribution d'énergie électrique dans la commune de Nador,

ARRÊTE :

ARTICLE UNIQUE. — A partir du 1^{er} janvier 1966, les prix de vente de l'énergie électrique dans la ville de Nador et les centres de Farkhana, Had-Beni-Chekir, Beni-Anzar et Segangane sont fixés comme suit :

1^o Tarifs haute tension deuxième catégorie.

UTILISATION MENSUELLE DE LA PUISSANCE SOUSCRITE	PRIX du kWh
	En dirhams
De 0 à 80 heures	0,1.865
De 80 à 170 —	0,1.793
De 170 à 210 —	0,1.749
De 210 à 250 —	0,1.731
De 250 à 300 —	0,1.717
De 300 à 350 —	0,1.706
De 350 à 450 —	0,1.698
De 400 à 450 —	0,1.692
Au-dessus de 450 —	0,1.689

Ces tarifs bénéficient des ristournes suivantes :

TRANCHES DE CONSOMMATION DANS L'ANNEE GREGORIENNE	RISTOURNE par kWh
	En dirhams
De 0 à 100.000 kWh	0,0298
De 100.001 à 500.000 —	0,0442
De 500.001 à 3.000.000 —	0,0575
Au-dessus de 3.000.000 —	0,0646

3° Tarifs basse tension.

CATEGORIES D'UTILISATION	PRIX du kWh
	En dirhams
Éclairage privé, Première tranche du tarif mixte, Pointe du triple tarif.	0,45
Éclairage administratif.	0,45
Éclairage public.	0,35
Deuxième tranche du tarif mixte, Jour du triple tarif.	0,35
Troisième tranche du tarif mixte, Nuit du triple tarif.	0,21
Force motrice tous usages, 1 ^{re} tranche.	0,28
Force motrice tous usages, 2 ^e tranche.	0,24
Force motrice pour pompages agricoles et mini- notiers.	0,24

Rabat, le 17 décembre 1965.

AHMED LASKY.

ORGANISATION ET PERSONNEL
DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES

MOUVEMENTS DE PERSONNEL ET MESURES DE GESTION

Nominations et promotions.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Est nommé *ambassadeur du Maroc à l'administration centrale du ministère des affaires étrangères* du 1^{er} mars 1965 : M. Saâdani Mohamed. (Décret royal n° 806-65 du 17 chaabane 1385/11 décembre 1965.)

Est nommé *ambassadeur du Maroc auprès de la République démocratique et populaire algérienne* du 4 novembre 1965 : M. Thami el Ouazzani. (Décret royal n° 876-65 du 17 chaabane 1385/11 décembre 1965.)

Est nommé *ambassadeur du Maroc auprès de la République arabe unie* du 4 novembre 1965 : M. Youssef bel Abbès. (Décret royal n° 935-65 du 17 chaabane 1385/11 décembre 1965.)

* * *

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Est nommé *secrétaire général du ministère de l'intérieur* du 21 juillet 1965 : M. Jorio Maâti. (Décret royal n° 773-65 du 20 chaabane 1385/14 décembre 1965.)

Est titularisé et nommé *sous-agent public de 3^e catégorie, 1^{er} échelon* du 1^{er} janvier 1964, puis reclassé au 6^e échelon à la même date, avec ancienneté du 31 décembre 1962 : M. Jendouzi Regragui. (Arrêté du 31 décembre 1964.)

* * *

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE,
DES BEAUX-ARTS, DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS.

Sont promus :

*Professeurs chargés de cours d'arabe :*8^e échelon du 1^{er} décembre 1965 : M. Bouhassoun ben Saïd ;

2^e échelon du 1^{er} décembre 1965 : M. El Hibi Mohamed ;
Directrice licenciée, 7^e échelon du 1^{er} décembre 1965 : M^{me} Benjeloun Latifa ;
Bibliothécaire, 3^e échelon du 1^{er} décembre 1965 : M. Bensouda Nourri ;
Commis, 2^e échelon du 1^{er} décembre 1965 : M. Mahir Mostafa.
(Arrêtés des 7, 10, 16, 18 septembre 1965.)

DIRECTION DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS

Sont promus *éducateurs de 8^e classe* du 1^{er} décembre 1965 : MM. Anis M'Hamed et Ben Berka Mokhtar. (Arrêté du 7 janvier 1965.)

Est promue *institutrice de 7^e classe* du 1^{er} décembre 1965 : M^{me} Jaâfer Khadija. (Arrêté du 6 janvier 1965.)

* * *

MINISTÈRE DES FINANCES
SERVICE ADMINISTRATIF CENTRAL

Sont promus :

Contrôleur, 3^e échelon du 1^{er} décembre 1965 : M. Benatya Abdelouahed ;

Commis de 1^{re} classe du 27 novembre 1965 : M. Azzam Mohamed. (Arrêtés du 20 août 1965.)

DIVISION DES IMPÔTS

(Service de l'enregistrement et du timbre)

Est nommé *inspecteur adjoint de 2^e classe* du 1^{er} juillet 1965 : M. Chraïbi Abderrahim ;

Sont promus :

Inspecteur central de 2^e catégorie, 1^{er} échelon du 1^{er} avril 1965 : M. El Antry Abderrahmane ;

*Inspecteurs :**Hors classe :*Du 1^{er} août 1965 : M. Selhoumi Mohammed Kittani ;Du 1^{er} décembre 1965 : M. Berrada Mohammed ;*De 1^{re} classe :*Du 1^{er} août 1965 : M. El Amrani Laouachri Khaled ;Du 1^{er} octobre 1965 : M. Rbii Mohammed ;*De 2^e classe :*Du 1^{er} décembre 1964 : M. Mohammed el Arbi Ahmed Ahbib ;Du 1^{er} mars 1965 : MM. Echchaïbi Kabir et El Moustaghfir Khalid ;Du 1^{er} mai 1965 : M. Bernoussi Abdallah ;Du 1^{er} août 1965 : M. Cherti Mekki ;*Inspecteurs adjoints de 1^{re} classe :*Du 1^{er} janvier 1965 : MM. Benhirouk Amar et Freïdji Houceïn ;Du 1^{er} février 1965 : M. Habib Mehdi ;Du 1^{er} octobre 1965 : M. El Kerdoudi el Koulali Sidi Mohammed ;*Contrôleurs :**6^e échelon :*Du 1^{er} mai 1965 : M. Sami Mohamed ;Du 1^{er} novembre 1965 : M. Rekiouak Mokhtar ;*5^e échelon* du 1^{er} octobre 1965 : M. Oudghiri Bachir ;*4^e échelon :*Du 1^{er} août 1965 : M. Skalli Cherif ;Du 1^{er} octobre 1965 : M. Lassiri Ahmed ;

3^e échelon :

Du 1^{er} mars 1965 : M. Ouadiye Mohammed ;
 Du 1^{er} mai 1965 : M. El Mehreh Mohammed ;
 Du 1^{er} juin 1965 : MM. Kortbi Mohammed et Satori Mohammed ;
 Du 1^{er} août 1965 : M. Ettayebi el Hassane ;
 Du 1^{er} septembre 1965 : M. Aboussikine Abdelouahab ;

2^e échelon du 1^{er} février 1965 : M. Morabet Mohammed Chaïb ;
Commis principal de 2^e classe du 1^{er} juillet 1965 : M. Mohammed
ben Ahmed Zuaki ;

Commis principal d'interprétariat de 3^e classe du 1^{er} juin 1965 :
 M. Squalli Houssaini Abdelmalek ;

*Commis :**De 1^{re} classe :*

Du 1^{er} janvier 1965 : M. Laghzaoui Abdelaziz ;
 Du 1^{er} février 1965 : M. Touati Abdelhaq ;
 Du 1^{er} mai 1965 : M. Toumi Mohammed ;
 Du 1^{er} juillet 1965 : M. Bernouna Abdeslam ;
 Du 1^{er} octobre 1965 : M. Habachi Mohammed ;
 Du 1^{er} novembre 1965 : M. Lagnaoui Mohammed ;
 Du 1^{er} décembre 1965 : M. Chakib Mohammed ;

De 2^e classe :

Du 5 avril 1965 : M. Tribak Bachir ;
 Du 21 août 1965 : M. Saïssi Moulay Driss ;
 Du 2 octobre 1965 : M. Benihoud Omar ;
 Du 23 décembre 1965 : M. Berrichi Ahmed ;
Dactylographe, 2^e échelon du 16 mars 1965 : M^{lle} Mekkaoui Zou-
bida ;

*Chaouchs :**De 2^e classe :*

Du 1^{er} février 1965 : M. Amrani Ahmed ;
 Du 1^{er} mai 1965 : M. Hossam M'Barek ;

De 3^e classe :

Du 1^{er} mai 1965 : M. Hadour el Arbi ;
 Du 1^{er} septembre 1965 : M. Majdoub el Maâti ;
De 4^e classe du 1^{er} novembre 1965 : M. Hannety Seddik ,
De 5^e classe du 1^{er} juillet 1965 : M. Zoufar Mohamed ;
De 6^e classe du 1^{er} avril 1965 : M. Tchaghtchougha Driss.
 (Arrêtés des 21 octobre, 3 et 6 novembre 1965.)

TRÉSORERIE GÉNÉRALE.

Sont promus :

Commis principaux :

Hors classe du 1^{er} décembre 1965 : M. Ahmar Lahyamâti ;
De 3^e classe du 1^{er} décembre 1965 : M. Chbihi Mohamed ;
Commis de 1^{re} classe du 1^{er} décembre 1965 : MM. Touijer el
Mekki, Bennani Ahmed et Boughriba Mostafa ;

Chaouchs :

De 5^e classe du 1^{er} décembre 1965 : M. Bouzid Mokhtar ;
De 6^e classe du 1^{er} décembre 1965 : M. Sfrioui Mohamed.
 (Arrêtés des 5, 10 et 12 août 1965.)

AVIS ET COMMUNICATIONS

Accord commercial entre le Royaume du Maroc et la République algérienne démocratique et populaire.

Un protocole additionnel à l'accord commercial du 25 novembre 1964 entre le Royaume du Maroc et la République algérienne démocratique et populaire a été signé à Rabat le 27 novembre 1965 période de validité : du 30 novembre 1965 au 19 novembre 1966).

LISTE « A ».

Marchandises et produits algériens admis en franchise du droit de douane au Maroc selon ses besoins.

NUMÉRO de la nomenclature douanière	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PRODUITS	MINISTÈRES ET SERVICES RESPONSABLES
Ex-17-04. Ex-22-03. 24-01. 24-02. Ch-28.	Sucrierie sans cacao (Halwat turc). Bière en futailles. Tabacs brut. Tabacs fabriqués. Produits chimiques (à l'exclusion des produits repris aux positions tarifaires suivantes : 28-01/06/08/09/16/17/23/24/31/38/44 et 53).	Ministère du commerce et de l'artisanat. id. Régie des tabacs. id. Ministère du commerce et de l'artisanat.
Ex-36-04. Ex-37-02.	Amorces électriques Pellicules sensibilisées, non impressionnées, perforées ou non pour films de télévision.	Ministère de l'industrie et des mines. Ministère du commerce et de l'artisanat.
Ex-39-05. Ex-39-07.	Gommes fondues et gommes esters. Gros ouvrages en matières plastiques (réservoirs, coques de bateaux, etc.).	id. id.
Ex-40-11. 74-10.	Pneumatiques (dimensions non contingentées au Maroc). Câbles, cordages, tresses et similaires en fil de cuivre (à l'exclusion des articles isolés).	id. id.
84-01. 84-22. 84-23.	Chaudières à vapeur. Machines et appareils de levage, de chargement et de manutention. Machines et appareils fixes ou mobiles d'extraction, d'excavation ou de forage du sol.	id. id. id.
Ex-84-24.	Machines, appareils et engins agricoles et horticoles pour la préparation et le travail du sol et pour la culture (à l'exclusion des appareils à traction animale).	id.
84-27.	Pressoirs, fendoirs et autres appareils de vinification, de cidrerie et similaires.	id.
84-28.	Autres machines et appareils pour l'agriculture, l'horticulture, l'aviculture et l'apiculture.	id.
Ex-85-01. Ex-85-13. Ex-85-15.	Moteurs électriques d'une puissance supérieure à 5.000 KVA. Appareils téléphoniques et accessoires. Appareils émetteurs et appareils émetteurs-récepteurs (appareils non fabriqués au Maroc).	Ministère du commerce et de l'artisanat (visa P.T.T.). id.
Ex-87-02.	Voitures pour le transport des marchandises d'une charge utile inférieure à 3,9 tonnes	Ministère du commerce et de l'artisanat.

LISTE « B ».

Marchandises et produits marocains admis en franchise du droit de douane en Algérie selon ses besoins.

NUMÉRO de la nomenclature douanière	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PRODUITS	OBSERVATIONS (Calendrier d'importation)
Ex-07-01.	Légumes et plantes potagères à l'état frais ou réfrigéré : Artichauts. Concombres Piments ou poivrons doux.	Du 1 ^{er} septembre au 30 octobre. Du 1 ^{er} février au 15 mai. Du 1 ^{er} janvier au 15 mai.
Ex-07-05.	Légumes à cosses secs, écosés, même décortiqués : Pois chiches ; Haricots secs de semence ; Haricots secs de consommation ; Pois ronds entiers.	
09-09. Ex-51-04. 57-10. Ex-76-04.	Graines aromatiques. Tissus de fibres textiles synthétiques continus. Tissus de jute. Feuilles et bandes minces en aluminium non fixées sur support simplement laminées, d'une épaisseur de 0,15 ^{mm} et moins (emballages).	
Ex-98-05.	Crayons noirs et de couleurs.	

LISTE « C ».

Contingents des marchandises et produits algériens admis en franchise du droit de douane au Maroc.

NUMERO de la nomenclature douanière	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PRODUITS	UNITÉ	CONTINGENTS fixés	OBSERVATIONS (Calendrier d'importation)	MINISTÈRES ET SERVICES responsables
Ex-05-04.	Boyaux	F.F.	300.000		Ministère de l'agriculture et de la réforme agraire.
Ex-07-01.	Légumes et plantes potagères à l'état frais ou réfrigéré :				
	Pommes de terre de consommation ...	Tonnes.	2.500	Du 1 ^{er} octobre au 31 octobre.	Ministère du commerce et de l'artisanat.
	Tomates	id.	3.000	Du 1 ^{er} novembre au 15 décembre.	id.
Ex-08-01.	Dattes	id.	1.000		id.
08-06.	Pommes, poires et coings frais	id.	400	Du 15 février au 30 juin.	id.
Ex-08-07.	Fruits à noyaux frais :				
	Cerises	id.	500		id.
	Nèfles	id.	500		id.
	Pêches	id.	300		id.
Ex-25-01.	Sel autre que brut	id.	1.500		id.
Ex-25-07.	Argiles smectiques	id.	3.500		id.
Ex-25-12.	Kieselghur (terres d'infusoires et terre siliceuses)	id.	3.500		id.
Ex-25-23.	Ciments pulvérisés	F.F.	400.000		id.
27-09.	Pétrole brut	Tonnes.	300.000		Mines.
Ex-28-01.	Halogènes (chlore et iode)	id.	100		Ministère du commerce et de l'artisanat.
Ex-28-06.	Acide chlorhydrique à l'état pur ou chimiquement pur	id.	150		id.
Ex-28-17.	Hydroxyde de sodium (soude caustique solide)	id.	1.000		id.
Ch-30.	Produits pharmaceutiques (à l'exclusion de la position tarifaire 30-04)	F.F.	200.000		Ministère de la santé publique.
Ex-32-09.	Vernis et peintures	Tonnes.	500		Ministère du commerce et de l'artisanat.
Ex-36-02.	Explosifs préparés (nitrés et dérivés)	id.	100		Mines.
Ex-36-03.	Cordeaux détonants	F.F.	100.000		id.
Ex-38-11.	Insecticides et fongicides	Tonnes.	3.000		Ministère du commerce et de l'artisanat.
Ex-40-11.	Pneumatiques (dimensions contingentées au Maroc)	F.F.	500.000		id.
Ex-48-01.	Papier à base d'alfa	Tonnes.	1.500		id.
55-06.	Fils de coton conditionnés pour la vente au détail	F.F.	300.000		id.
69-07.	Carreaux pavés et dalles de pavement ou de revêtement, vernissés, émaillés ou non, en matières céramique	Tonnes.	1.000		id.
69-08.					
Ex-70-10.	Ouvrages en verre (flaconnages pharmaceutiques, bocaux et verre)	id.	1.200		id.
73-14.	Fils de fer ou d'acier nus ou revêtus (à l'exclusion des fils isolés pour l'électricité).				
74-03.	Barres, profilés et fils de section pleine en cuivre.	id.	1.000		id.
76-02.	Barres, profilés et fils de section pleine en aluminium.				
73-18.	Tubes et tuyaux, y compris leurs ébauches en fer ou en acier (à l'exclusion des articles du n° 37-19).	id.	2.500		id.
76-03 et 04.	Tôles, planches, feuilles et bandes en aluminium	id.	500		id.
Ex-84-10.	Pompes et moto-pompes	F.F.	300.000		id.
Ex-85-23.	Fils, tresses, câbles isolés au papier	Tonnes.	200		id.
Ex-92-11.	Appareils de reproduction de son (électrophones)	F.F.	300.000		id.

LISTE « D ».

Contingents des marchandises et produits marocains admis en franchise du droit de douane en Algérie.

NUMÉRO de la nomenclature douanière	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES ET PRODUITS	UNITE	CONTINGENTS fixés	OBSERVATIONS (Calendrier d'importation)
Ex-01-01.	Chevaux reproducteurs de race pure	Nombre.	100	
Ex-01-01.	Mulets	id.	500	
Ex-04-05.	Oufs frais de volaille	Tonne.	50	
Ex-07-01.	Légumes et plantes potagères à l'état frais ou réfrigéré :			
	Pommes de consommation	Tonnes.	1.500	Du 1 ^{er} février au 10 mars.
			500	Janvier.
			3.500	Février.
	Tomates	id.	10.000	Mars.
			3.500	Du 1 ^{er} au 20 avril.
			2.000	Du 21 au 30 avril.
			500	Du 21 au 31 octobre.
	Artichauts	id.	100	
Ex-07-04.	Piments doux séchés à l'état entier	id.	300	
Ex-08-09.	Pastèques	id.	2.000	Jusqu'au 30 juin.
	Melons	id.	1.500	Jusqu'au 30 juin.
Ex-09-04.	Piments desséchés pulvérisés	id.	400	
Ex-16-04.	Conserves de poissons (à l'exclusion des sardines et anchois)	id.	100	
18-05.	Cacao en poudre	id.	50	
Ex-Ch-20.	Préparations de légumes de plantes potagères et d'autres plantes (à l'exclusion des préparations d'olives et de câpres)	id.	500	
Ex-Ch-20.	Préparation de fruits (à l'exclusion des jus de fruits).	id.	50	
Ch-30.	Produits pharmaceutiques	F.F.	200.000	
Ex-41-02.	Cuir et peaux de bovins préparés autres que ceux des n° 41-06 à 41-08 inclus	Tonnes.	300	
Ex-Ch-42.	Ouvrages en cuir et articles de voyage autres qu'en cuir :			
	Ouvrages en cuir	F.F.	400.000	
	Articles de voyage, de bourrellerie et de sellerie autres qu'en cuir	id.	150.000	
Ex-44-27.	Ouvrages de tabletterie et de petite ébénisterie	id.	200.000	
Ex-48-01 à 07.	Carreaux en rouleaux ou en feuilles	Tonnes.	1.500	
Ex-51-04.	Tissus de fibres textiles artificielles continues	id.	250	
Ex-55-07 à 09.	Tissus de coton (à l'exclusion des tissus bouclés du genre éponge)	id.	250	
Ex-56-06.	Fils de fibres textiles artificielles conditionnées pour la vente au détail	id.	50	
56-07.	Tissus de fibres textiles synthétiques ou artificielles discontinues	id.	250	
Ex-55-08 et 62-02.	Tissus éponge et articles confectionnés en tissu éponge	id.	300	
59-17.	Articles pour usages techniques (scourtins)	F.F.	400.000	
Ex-60-03.	Chaussettes en coton	id.	200.000	
Ex-60-05.	Vêtements de dessus de bonneterie	id.	5.000.000	
Ex-61-01 et 02.	Vêtements de dessus pour hommes, femmes, garçons, fillettes et jeunes enfants (à l'exclusion des vêtements de travail)	id.	3.000.000	
Ex-61-03 et 04.	Vêtement de dessous pour hommes, femmes, garçons, fillettes et jeunes enfants :			
	Chemises	id.	500.000	
	Autres	id.	1.500.000	
Ex-62-02.	Couvertures :			
	En coton	id.	350.000	
	En laine de 2,20 mètres de large et plus	id.	500.000	
Ex-Ch-64.	Chaussures (à l'exclusion des chaussures pour hommes d'une pointure supérieure à 38)	id.	2.000.000	
73-38.	Articles de ménage, d'hygiène et d'économie domestique et leurs parties, en fonte, fer ou acier	Tonnes.	300	
74-18.	Articles de ménage, d'hygiène et d'économie domestique et leurs parties en cuivre.	F.F.	200.000	
74-19.	Autres ouvrages en cuivre			
Ex-85-01.	Transformateurs électriques de type industriel	id.	300.000	
Ex-91-01 et 02.	Montres et réveils	id.	50.000	
Ex-92-12.	Disques enregistrés (musique et chants du Maroc) ..	Nombre.	50.000	