

Arrêté

Générale

colonial

Arrêté n° 70-1531/SG/CG DU 16 DECEMBRE 1970 pris en Conseil de Gouvernement

n° 70-1531/SG/CG

Ministère
PRÉSIDENTE DU CONSEIL DE GOUVERNEMENT

Date de publication
14 décembre 1970

Numéro JO
n° 1 du 11/01/1971

Date du numéro
11 janvier 1971

TEXTE INTÉGRAL

Art. 1^{er}. — Le présent cahier des charges concerne l'exploitation du bac automoteur «Le Goubet» concédé à la Société «Le Goubet» S.A. pour être affecté au transport de passagers, marchandises, véhicules et fret de tout genre entre Djibouti, Obock et Tadjourah, ainsi qu'éventuellement en tous points du golfe de Tadjourah délimité par les eaux territoriales du Territoire Français des Afars et des Issas. TITRE II EXPLOITATION a) Conditions générales de l'exploitation

Art. 2

— L'équipage du bac « Le Goubet» devra comprendre au moins un patron. un mécanicien. un second et deux marins.

Art. 3

— Le concessionnaire devra mettre à la disposition du public le personnel nécessaire à la vente des billets de passage, à l'enregistrement des bagages et à toutes les opérations concernant les marchandises et véhicules transportés b) Transport des passagers

Art. 4

La réservation des places sera ouverte huit jours avant chaque départ. Elle donnera lieu à un versement égal à 3/10 du montant du billet et à valoir sur celui-ci Toute place retenue, le billet de passage doit être retiré et réglé au concessionnaire ou à ses agents au plus tard quarante-huit heures avant le départ du bac. Le concessionnaire ne doit, pour chaque voyage, délivrer des billets que dans la limite des places disponibles. Quelle que soit la date de la délivrance du billet, le prix du passage sera toujours calculé d'après le tarif en vigueur au jour de l'utilisation. En cas/de hausse du tarif entre la date de délivrance du billet et la date d'embarquement, le voyageur devra verser au concessionnaire le montant de l'anomentation avant l'embarquement. Les billets de retour qui n'auront pas été utilisés' dans un délai de deux mois à compter du jour du voyage aller seront annulés et leur montant demeurera acquis de plein droit au concessionnaire.

Art. 5

— Dans le cas où après avoir. réglé le montant de la reservation ou du passage prévu à l'article precedent le pasager annulerait son voyage,les retenues suivant seraient effectuées. plus de 48 heures avant le depart :3/10 de la somme verse; moins de 48 heures avant le depart:totalité de la somme versee. dans le cas ou le depart du bac serait retard pour une use quelconque,le

voyageur pourrait soit transférer son passage sur un départ ultérieur dans la limite des places disponibles soit se faire rembourser la somme versée sans pouvoir réclamer une indemnité quelconque quelle que soit l'importance et la cause du retard.

Art 6

Le prix du passage ne comprend aucune prestation nécessaire celle qui pourraient être quittes immédiatement au comptant. L'embarquement et le débarquement des passagers et de bagages s'opèrent à leur frais, risques et périls. Dans le cas où le navire ne pourrait toucher à l'un des points de son itinéraire, les passagers seront débarqués le plus voisin à la convenance du patron du bac et le passage sera considéré comme terminé sans aucune indemnité les personnes dangereusement malades ou affectées de maladie contagieuse ainsi que celles en état de décès être reçues comme passagers.

Art. 7

— Tout passager jouit pour ses bagages d'une franchise de poids de 20 kg. L'excédent sera taxé suivant le tarif en vigueur pour le fret. Tous les bagages doivent être enregistrés. Le concessionnaire n'est tenu d'admettre comme bagage que le linge et les effets à l'usage ordinaire du passager. Toute marchandise embarquée comme bagage et trouvée à bord paiera un fret double de celui prévu au tarif pour les marchandises non dénommées. Les amendes prononcées pour fausse déclaration ou tentative d'introduction en fraude d'objets soumis à un droit quelconque sont entièrement à la charge des passagers. Les passagers sont responsables de leurs bagages pendant les embarquements et débarquements. Le concessionnaire et ses agents ne sont pas responsables des valeurs que les passagers entendent conserver par devers eux et dont ils assureront la surveillance. La perte des objets de valeur, tels que lingots, bijoux, etc. ne sera pas garantie par le concessionnaire, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une déclaration séparée et aient acquitté le fret au taux en vigueur pour les marchandises de cette nature. Les bagages doivent être retirés par les passagers ou leurs représentants dès l'arrivée du navire. Les bagages non retirés sont débarqués aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

Art. 8

— Le concessionnaire ne répond pas de prévarications, erreurs, retards, fautes et négligences du patron du bac, des mécaniciens, chauffeurs, marins, pilotes, arrimeurs ou autres personnes embarquées à quelque titre que ce soit, ni de toutes celles employées directement ou indirectement à son service, des conséquences d'accidents de machines, chaudières ou appareils quelconques, de rupture de treuils, cordes ou élingues, des dommages de tempêtes, naufrages, échouages, abordage, relâche forcée, changement de route du bac, grève totale ou partielle, lock-out, feu, piraterie, baraterie et de tous événements de mer ou de force majeure, même s'il s'agit de dommages ou d'accidents de personne.

Art 9

Il est interdit aux passagers d'introduire à bord des objets de contrebande, des objets nuisibles, incommodes ou dangereux, ou explosifs, ou inflammables. Toute personne ayant contrevenu à cette disposition sera passible des pénalités édictées par la loi, sans préjudice de la responsabilité des dommages qui pourraient en résulter. c) Transport du fret

Art. 10

— Le présent article ainsi que les suivants régissent le transport des marchandises depuis leur prise en charge au moment du chargement jusqu'à la livraison à leur ayant-droit à destination. En dehors des limites ainsi fixées le concessionnaire n'encourt aucune obligation. Dans ces limites, les obligations respectives du concessionnaire et du chargeur sont déterminées : a) Par la convention de Bruxelles du 25 août 1924 chaque fois que celle-ci est applicable : b) Par les dispositions de la loi française du 18 juin 1966 et le décret du 31 décembre 1966 dans tous les autres cas : c) Par la même loi et le même décret à l'égard des opérations de transport ou nécessaires au transport, qui sont hors du champ d'application de la convention internationale mais comprises dans les limites déterminées au présent article.

Art. 11

— En cas de pertes ou avaries à toutes marchandises quelconques dont il aurait à répondre, le concessionnaire n'est tenu de payer que la valeur intrinsèque ou la dépréciation aux ports et temps de débarquement à l'exclusion de tous dommages-intérêts. En outre, toutes marchandises quelconques dont la valeur n'a pas été expressément déclarée et le fret payé en conséquence, la responsabilité du concessionnaire quelle qu'en soit la cause, est toujours, limitée par coli ou à défaut par unité payante à une somme de la contrevaleur en F.D. de 2000 francs français maximum. Toutefois, en cas d'application de la convention de Bruxelles du 29 août 1924, mais seulement dans les limites déterminées par l'alinéa e) de l'article 1° de la convention, cette limitation de responsabilité est fixée à 200 livres monnaie courante forfaitairement et conventionnellement considérée comme équivalent de 100 livres or lesquelles 200 livres monnaie courante seront converties en francs Djibouti.

Art. 12

— Le transport des marchandises et véhicules sur le bac est effectué aux risques de leur propriétaire. Le concessionnaire ni ses préposés ne répondent de leur mouille, désarrimage, casse, jet ou enlèvement par la mer et, d'une façon générale, de toutes les conséquences de la fortune de mer.

Art. 13

— Le concessionnaire n'encourt aucune responsabilité pour les pertes où accidents survenus au cours de l'embarquement, du transport ou du débarquement des animaux vivants. Il ne répond pas davantage de la maladie ou de la mortalité, quelle qu'en soit la cause. Si le débarquement au port de destination est impossible pour quelque cause que ce soit, le patron du bac est autorisé à faire détruire les animaux sans qu'aucun recours puisse être exercé contre lui ou le concessionnaire.

Art. 14

Le transport des marchandises est effectué sans aucune garantie de délai. Les dates d'escale du bac figurant dans les circulaires, horaires ou avis du concessionnaire n'étant données qu'à titre indicatif, leur inobservation, quelles qu'en soient la cause et les conséquences n'engage pas la responsabilité du concessionnaire. Ne l'engage pas non plus le retard dans la délivrance des marchandises non débarquées lors de l'escale du navire à leur port de destination et réacheminées par la suite sur ce port.

Art. 15

— Le concessionnaire n'encourt aucune responsabilité pour les dommages, pertes, retards, défaut d'embarquement, etc., résultant directement ou indirectement de grèves ou lock-outs ou entraves apportées au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement.

Art. 16

— Les chargeurs sont responsables vis-à-vis du concessionnaire des dommages causés au bac et autres marchandises par leur faute ou par le vice propre de leur marchandises. Ils sont également responsables de tous recours, frais et amendes auxquels ils auraient exposé le concessionnaire par suite de déclaration inexactes ou incomplètes sur le contenu des colis, particulièrement en ce qui concerne les marchandises considérées comme dangereuses par la réglementation en la matière. Le concessionnaire aura recours sur la marchandise pour en obtenir le remboursement. Il se réserve le droit de faire procéder à la vérification du poids, de la mesure, de la nature du de la valeur des colis dont le transport lui est confié. Toute marchandise, qui, après vérification, sera reconnue d'un contenu différent, d'un poids, d'un volume ou d'une valeur supérieure à celui déclaré par le chargeur sera frappée d'un double fret sur le poids, la quantité, le volume ou la valeur réelle. S'il s'agit de marchandises dangereuses au sens de la réglementation en la matière et non déclarées comme telles, le patron du bac aura, en outre, le droit de les jeter par-dessus bord, la perte en étant supportée par leur propriétaire.

Art. 17

— Le patron du bac ou le concessionnaire est autorisé à toucher tous ports, entrer dans toutes rades et en sortir, naviguer sans pilote ou remorqueur à tout port ou lieu prévu à son itinéraire au lieu situé en dehors de sa route géographique, à assister ou à remorquer tous navires dans n'importe quelle situation. Dans le cas où les marchandises ne pourraient pas être délivrées au port de destination par suite de mauvais temps, défaut de fonctionnement des ouvrages du port, arrêts de princes, grèves et/ou lock-outs, et tout autre cas de force majeure, le concessionnaire est autorisé à débarquer au port le plus voisin où le voyage sera terminé et le fret acquis, sans que les destinataires puissent prétendre à aucune indemnité pour retard dans la réception de leurs marchandises ou pour les frais supplémentaires. En outre, en cas d'impossibilité, pour quelque cause que ce soit, de décharger les marchandises à quai, au port de destination, dès l'arrivée du navire, le concessionnaire est autorisé à les décharger sur allèges, aux risques et frais de la marchandise.

Article 18

Sauf convention expresse, les conditions de réception et de livraison sont les suivantes : au port de départ, les marchandises sont mises à bord par le chargeur. Les véhicules sont conduits à bord par leur propriétaire ; au port de débarquement, les marchandises sont livrées au destinataire qui a la charge de venir les prendre à bord. Les véhicules sont conduits à terre par leur destinataire. Lorsque les opérations de prise en charge des marchandises ou des véhicules avant embarquement ou de livraison après débarquement sont obligatoirement effectuées par les soins du bord, la responsabilité du concessionnaire commence au moment où lesdits véhicules ou marchandises sont effectivement à bord et elle prend fin dès leur remise au destinataire à bord du bac.

Art. 19

— Le fret payable d'avance est acquis au concessionnaire quel que soit le sort de la marchandise ou du bac y compris le cas d'interruption forcée du voyage.

Art. 20

— En cas d'avarie commune, la délivrance de la marchandise sera subordonnée à la remise au concessionnaire ou à ses agents de la déclaration de la valeur de la marchandise, du compromis d'avarie commune signé par le réceptionnaire, du dépôt demandé par le concessionnaire pour le garantir du paiement de la contribution finale de la marchandise à l'avarie commune ou de sa participation à des frais spéciaux ou à défaut de ce dépôt mais au choix du concessionnaire à la remise de tout engagement jugé suffisant par le concessionnaire en complément ou remplacement de ce dépôt. Le règlement de l'avarie commune sera effectué au lieu choisi par le concessionnaire, par un ou plusieurs dispatcheurs désignés par lui sans formalités judiciaires. Il sera établi conformément aux règles d'York et d'Anvers 1950. Sauf redressement de la valeur contributive opéré par le ou les dispatcheurs en conformité des règles précitées, les contributions de la cargaison sont établies sur déclaration de sa valeur de destination en monnaie française. En cas de valeur exprimée en monnaie étrangère, cette valeur sera convertie en monnaie française au cours du jour de la fin du déchargement de la cargaison considérée à son port final de destination. Tous débours en monnaie étrangère, de quelque nature qu'ils soient, admissibles en avarie commune, seront convertis en monnaie française au change en vigueur du jour où ils auront été réglés. Les dommages à la cargaison ayant le caractère d'avaries communes et évalués en monnaie étrangère, seront transformés en francs Djibouti au cours du change du jour de la fin du chargement de cette cargaison à son port final de destination. Les dépôts encaissés seront conservés, au choix du concessionnaire, soit au lieu de leur paiement, soit au lieu du règlement de l'avarie commune, en un compte joint ouvert au nom du concessionnaire et/ou des dispatcheurs. La contribution définitive sera arrêtée en francs Djibouti. La contre-valeur en cette monnaie des dépôts versés en monnaie étrangère, sera déterminée par le change "en vigueur" au jour du paiement de la contribution définitive si les dépôts ont été conservés en monnaies étrangères : au jour de leur transfert si les dépôts ont été transférés dans le territoire Français des Afars et des Issas. Dans tous les cas, les pertes ou avantages de change resteront au compte du réceptionnaire d'Assurances – Responsabilités

Art. 21

— Le concessionnaire devra assurer sa responsabilité civile et celle pouvant découler de son personnel, telle qu'elle limite par le présent cahier des charges et justifier au l'autorité concédant de l'existence et de la validité dudit contrat d'assurance. Sa responsabilité ne pourra être recherchée pour quelque cause que ce soit que dans les limites dudit contrat TITRE III

Art. 22

— Toute demande ou action judiciaire même voie d'appel en garantie ou de pluralité de défendeur contrat concessionnaire devront être portées devant le Tribunal de première instance de Djibouti le seul fait de l'acquisition d'un billet de passage ou de remise d'une marchandise, fret ou véhicule à transporter comportant l'acceptation de la compétence de ladite juridiction.
