

Décret

Générale

modern

Décret n° 2006-0202/PR/MET confiant à la Direction des Affaires Maritimes la gestion et l'exploitation de tout navire d'État destiné aux transports des passagers et des marchandises dans la limite des eaux territoriales.

n° 2006-0202/PR/MET

Ministère
Ministère de l'Équipement et des Transports

Date de publication
10 août 2006

Numéro JO
n° 15 du 15/08/2006

Date du numéro
15 août 2006

INTRODUCTION

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VISAS

VULa Constitution du 15 septembre 1992

VULa Loi n°212/AN/82 du 18 janvier 1982 portant Code des Affaires maritimes

VULa Décret n°2005-0067/PRE du 21 mai 2005 portant nomination du Premier Ministre

VULe Décret n°2005-0069/PREdu 22 mai 2005 portant nomination des membres du Gouvernement

VULe Décret n°94-0146/PR/MPAM du 02 novembre fixant les attributions de la Direction des Affaires Maritime

Sur Proposition du Ministre de l'Équipement et des Transports.

TEXTE INTÉGRAL

Article 1er

Est confiée à la Direction des Affaires Maritimes, la gestion et l'exploitation de tout navire de l'État qui serait affecté au transport de passagers et de marchandises, de véhicules et de fret de tout genre, sur les lignes intérieures de la République, et en général en tous points du Golfe de Tadjourah délimité par les eaux territoriales de la République de Djibouti. Les recettes provenant de l'exploitation des navires appartiendront exclusivement au gouvernement. La réparation, la gestion et la maintenance des ferry boats et des infrastructures des ports seront effectuées sous la responsabilité totale et aux frais du gouvernement

Article 2

Un budget sous forme de subvention sera alloué à la Direction des Affaires Maritimes pour la gestion et l'exploitation de chaque navire.

Article 3

Des conditions spéciales sont accordées à la Direction des Affaires Maritimes pour des telles exploitations. a) Les carburants et lubrifiants utilisés par ces navires seront exonérés de taxes (régimes des navires du Code Général des impôts). b) La Direction des Affaires Maritimes est autorisée à recruter de l'équipage pour chaque navire exploité et au nombre indiqué par les constructeurs. d) Le Gouvernement s'engage à donner les instructions nécessaires à tous les services de l'État pour utiliser en priorité ses navires pour tous les transports maritimes qu'ils auront à entreprendre.

Article 4

La Direction des Affaires Maritimes fixera librement les horaires, itinéraires et fréquences de passages des navires sous gestion, et organisera selon ses possibilités, les services à la demande qui peuvent lui être commandés par l'État. Un préavis d'au moins 48 heures devra être donné à la Direction des Affaires Maritimes lorsqu'une commande de transport particulier sera de nature à modifier la régularité des liaisons habituelles. La Direction des Affaires Maritimes recherchera les formules d'exploitation donnant le maximum de facilité aux usagers. Titre 1 : EXPLOITATION A. Conditions Générales de l'Exploitation

Article 5

Pour la sécurité des passagers et du navire, l'équipage doit être au nombre indiqué par le constructeur. La Direction des Affaires Maritimes 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. Transports des Passagers et Véhicules La vente des billets se fera dans des lieux appropriés. Pour des raisons de sécurité la Direction des Affaires Maritimes ne doit, pour chaque voyage, délivrer des billets que dans la limite des places indiqués par le constructeur. Les billets de retour qui n'auront pas été utilisés dans un délai de 1 mois, à compter du jour du voyage aller, seront annulés et leur montant demeurera acquis de plein droit à l'exploitant.

Article 6

Le prix du passage est exclusif de toute autre prestation. L'embarquement et le débarquement des passagers et de leurs bagages s'opèrent à leur frais. Dans le cas où le navire ne pourrait toucher à l'un des points de son itinéraire pour des raisons atmosphériques ou techniques, les passagers seraient débarqués à leur port de débarquement ou au point le plus proche et à la convenance du commandant du bateau. Les personnes malades ou affectées de maladies contagieuses, ainsi que celles en état de démence ne pourront être reçues comme passagers qu'avec une assistance médicale.

Article 7

Tout passager jouit pour ses bagages d'une franchise de poids de 20 kilos. L'excédent sera taxé suivant le tarif en vigueur du fret.

Article 8

Tous les bagages doivent être enregistrés. L'exploitant n'est tenu d'admettre comme bagage que le linge et les effets à usage ordinaire du passager. Les passagers sont responsables de leurs bagages pendant les embarquements et débarquements. La Direction des Affaires Maritimes et ses agents ne sont pas responsables des valeurs que les passagers entendent conserver eux-mêmes. La perte des objets de valeur, ne sera pas garantie par l'exploitant, à moins qu'ils n'aient fait l'objet d'une déclaration séparée et que le passager se soit acquitté du fret au taux en vigueur pour les marchandises de cette nature. Les bagages doivent être retirés par les passagers ou leur représentants dûment mandatés par le propriétaire et ce dès l'arrivée du navire. Les bagages non retirés sont débarqués aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

Article 9

Il est interdit aux passagers d'introduire à bord des objets de contrebande, des objets nuisibles, incommodes et dangereux (explosifs et produits 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.

Article 10

Le présent article ainsi que les suivants régissent le transport des marchandises depuis leur prise en charge au moment du chargement jusqu'au port de destination. En dehors des limites ainsi fixées, l'exploitant n'encourt aucune obligation. Dans ces limites, les obligations respectives de l'exploitant et du chargeur sont déterminées : a) Par la Convention de Bruxelles du 23 août 1924 chaque fois que celle-ci est applicable. C. Transport du Fret

Article 11

En cas de perte ou avaries à toutes marchandises quelconques dont elle aurait à répondre. La Direction des Affaires Maritimes n'est tenue de payer que la valeur intrinsèque ou la dépréciation aux ports et temps de débarquement à l'exclusion de tous dommages-intérêts. En outre pour 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 colis ou à défaut par unité payante à une somme de cinquante mille francs Djibouti (50 000 FD). Toutefois, en cas d'application de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, cette limitation de responsabilité est fixée à 2800 monnaies courantes forfaitairement et conventionnellement considérées comme équivalent de £ 100 ou lesquelles £ 200 monnaie courante seront converties en francs Djibouti.

Article 12

Le transport des marchandises et véhicules sur le bateau est effectué aux risques de leur propriétaire, les Affaires Maritimes 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 la mer.

Article 13

L'exploitant n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou accidents survenus au cours de l'embarquement, 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 commandant du bateau est autorisé à faire détruire les animaux sans qu'aucun recours puisse être exercé contre lui ou le port de commerce.

Article 14

Le transport des marchandises est effectué sans aucune garantie de délai. Les dates d'escale des bateaux figurant dans les circulaires, horaires ou avis de l'exploitant n'étant données qu'à titre indicatif, leur inobservation, quelles qu'en soient la cause et les conséquences n'engage pas la responsabilité de l'exploitant. 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.

Article 15

L'exploitant n'encourt aucune responsabilité pour les dommages, pertes, retards, défauts d'embarquement résultant directement ou indirectement de grèves ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit partiellement ou complètement.

Article 16

Les chargeurs sont responsables vis-à-vis de l'exploitant des dommages causés au bateau et autres marchandises par leur faute ou par le vice propre de leurs marchandises. Ils sont également responsables de tous recours frais et données auxquels ils auraient exposé l'exploitant par suite de déclarations inexactes ou incomplètes sur le contenu des colis, particulièrement

en ce qui concerne les marchandises considérées comme dangereuses par la réglementation en la matière. L'exploitant aura recours sur la marchandise pour en obtenir le remboursement. Il se réserve le droit de faire procéder à la vérification de poids, de la mesure, de la nature ou de la valeur des colis dont le transport lui est confié. Toute marchandise, qui après vérification sera reconnu d'un contenu différent, d'un poids d'un volume supérieur celui déclaré par le chargeur sera frappée d'un double fret au poids, à quantité, le volume, ou la valeur réelle. S'il s'agit de marchandises dangereuses au sens de la règle mentionner en matière et non déclarées comme telles, le commandant du bateau aura, en outre, le droit de les jeter par dessus-bord la perte en étant supportée par leur propriétaire.

Article 17

Le commandant du bateau est autorisé en cas d'urgence à toucher tous ports, entrer dans toutes rades et en sortir naviguer sans pilote ou remorqueur, à toucher à tout port ou lieu non prévu à son itinéraire ou 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 être délivrées au port de destination par suite de mauvais temps, défaut de fonctionnement des ouvrages du port, fait du prince, grèves ou tout autre cas de forte majeure, l'exploitant est autorisé à les 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, l'exploitant est autorisé à les décharger.

Article 18

Sauf convention expresse, les conditions de réception de la 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 des prises en charge des marchandises ou des véhicules avant l'embarquement ou de livraison après débarquement sont obligatoirement effectuées par les soins du bord, la responsabilité de l'exploitant commence au moment où les dits véhicules ou marchandises sont effectivement à bord et elle prend fin dès leur remise au destinataire à bord du bateau.

Article 19

Le fret payable d'avance est acquis à l'exploitant quel que soit le sort de la marchandise ou du bateau y compris le cas d'interruption forcée du voyage.

Article 20

En cas d'avarie commune, la délivrance de la marchandise sera subordonnée à la remise à l'exploitant 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 fiscale de la marchandise à l'avarie commune ou à défaut de ce dépôt mais au choix du concessionnaire à la remise de tout engagement jugé suffisant par l'exploitant en complément ou remplacement de ce dépôt. Le règlement de l'avarie commune sera effectué au lieu choisi par l'exploitant, par un ou plusieurs désignés par lui sans formalités judiciaires. Il sera établi conformément aux régies d'York et d'Anvers 1950. Sauf redressement de la valeur contributive opérée 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 locale au cours du jour de la fin du chargement 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 djiboutienne au change en vigueur du jour où ils auront été régis. Les dommages à la cargaison ayant le caractère d'avarie commune et évalués en monnaie étrangère, sera transformés en francs Djibouti au cours du change du jour de la fin de cette cargaison à son port final de destination. Les dépôts encaissés seront conservés, au choix de l'exploitant, soit au lieu de leur paiement, soit au lieu du règlement de l'avarie commune, en un compte joint ouvert au

nom du concessionnaire ou des dispatcheurs. Si les dépôts sont réglés en monnaie étrangère l'exploitant se réserve le droit de les transférer dans la République de Djibouti, leur contre valeur retenue au règlement étant alors celle de leur négociation en francs Djibouti au jour de leur transfert. 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 monnaie étrangère

- au jour de leur transfert si les dépôts ont été transférés ; Dans tous les cas, les pertes ou avantages de change restent au compte des réceptionnaires. D. Tarifs

Article 21

Les horaires, dates et tarifs des différents transports seront fixés et modifiés par Arrêté simple pris sur proposition du Ministre chargé des Affaires Maritimes. Ils seront portés à la connaissance du public par voie d'affichage, de même que les interruptions éventuelles. La Direction des Affaires Maritimes devra proposer les tarifs pour les prestations et catégories ainsi définies :
Passage – Aller Simple Djibouti/Obock/Djibouti/Tadjourah/Tadjourah/Djibouti/Obock/Djibouti/Obock/Tadjourah/Tadjourah/Obock –
Catégories Passager adulte Voiture de tourisme Camion jusqu' à 10 tonnes, Pour les contrats de transport de longue durée, ainsi que pour les voyages à la demande, l'exploitant est habilité à fixer les tarifs qu'il jugera opportun. TITRE 2 : ORGANISATION FINANCIÈRE

Article 22

Un compte bancaire sera ouvert dans une des banques de la place au profit de la Direction des Affaires Maritimes pour ses recettes et en utiliser pour les dépenses destinées à l'exploitation des navires sous sa gestion. Ce chapitre constitue le budget de fonctionnement du bac.

Article 23

Un état prévisionnel de l'exercice suivant sera présenté au gouvernement chaque 1er novembre. Il retracera les opérations de gestion et d'exploitation sous les rubriques suivantes. 1. En dépense : a) travaux, fournitures et services extérieurs b) frais divers de gestion c) amortissement d) provisions 2. En recettes : a- passagers b- fret- voyages spéciaux EN DÉPENSE Les Frais du personnel ne sont pas inclus mais sont pris en compte dans la masse salariale de la Direction des Affaires Maritimes. A – Travaux, fournitures et services extérieurs comprend : a- les frais d'entretien et de réparation b- le petit matériel et outillage c- les soutes et lubrifiants d- les fournitures diverses e- les assurances. B- La gestion comprend : a- les frais de publicité b- les fournitures de bureaux c- les frais de téléphone, d- les gratifications accordées au personnel C- Le Transport et déplacement retracent les dépenses relatives au transport du personnel. D- L'Amortissement prend en compte annuellement le matériel affecté en propre à la gestion et à l'exploitation du bateau, E- Les Provisions exposent la constitution de provisions pour couverture de frais divers, EN RECETTE A) Les recettes provenant de l'exploitation des navires appartiendront exclusivement au gouvernement. La réparation, la gestion et la maintenance des ferry boats et des infrastructures des ports seront effectuées sous la responsabilité totale et aux frais du gouvernement. Les Passagers comptabilisent les recettes provenant de la vente ordinaire des billets de passage « passagers ». Le Fret comptabilise les recettes provenant des contrats ordinaires de transports de véhicules et de marchandises, Les voyages spéciaux comptabilisent les recettes provenant de l'exécution des commandes de transports particuliers.

Article 24

En cas de déficit dans l'exploitation des navires sous gestion, une subvention d'équilibre sera allouée du budget national à la Direction des Affaires maritimes.

Article 25

Les subventions allouées par l'État sont inscrites à l'actif du budget prévisionnel de l'exercice suivant.

Article 26

Les dispositions contenues dans le présent Décret remplacent les dispositions antérieures.

Article 27

Est abrogé tout autre texte antérieur à celui-ci

Article 28

Le présent Décret prend effet pour compter du 10 août 2006, sera enregistré, exécuté et publié partout où besoin sera et ce selon la procédure d'urgence.

*Le Président de la République
chef du Gouvernement*

ISMAÏL OMAR GUELLEH