

Décret

Générale

modern

Décret n° 2007-0156/PRE portant règlement d'Exploitation du Port Autonome International de Djibouti.

n° 2007-0156/PRE

Ministère
PRÉSIDENTE DE LA RÉPUBLIQUE

Date de publication
16 juillet 2007

Numéro JO
n° 2 du 31/07/2007

Date du numéro
31 juillet 2007

INTRODUCTION

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VISAS

VU La Constitution du 15 Septembre 1992

VU La Loi n°148/AN/80 du 05 novembre 1980 portant création et statut du Port Autonome International de Djibouti

VU La Loi n°30/AN/93ème L portant modification de la Loi n°148/AN/80 portant création et statut du Port Autonome International de Djibouti

VU La Loi n°177/AN/81 du 12 mars 1981 modification la délibération n°188/8è L du 17 mai 1995 portant création du régime des Magasins généraux en Zone Franche portuaire

VU La Loi n°53/AN/04/5ème L du 17 mai 2004 portant Code des Zones Franches de la République de Djibouti

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

VU Le Décret n°2005-0069/PRE du 22 mai portant nomination des membres du gouvernement

VU Le Décret n°2005-0073/PRE du 26 mai 2005 fixant les attributions des Ministères

VU Le Décret n°2003-0093/PRE du 29 mai 2003 portant constitution du Conseil d'Administration de l'Autorité de Zone Franche de Djibouti

VU Le Décret n°2003-0201/PRE du 03 octobre 2002 modifiant le décret n°2003-0093/PRE portant constitution du Conseil d'Administration de l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti

VU Le Décret n°2003-0207/PRE du 09 octobre 2002 modifiant certaines dispositions des décrets n°2002-0098/PRE, n°2003-0093/PRE et n°2003-0201/PRE portant sur l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti

VU Le Décret n°2003-0202/PRE du 09 octobre 2003 portant règlement des activités économiques des Zones Franches de Djibouti.

TEXTE INTÉGRAL

1 ACCES AU DOMAINE PORTUAIRE ET AUX NAVIRES-CIRCULATION

Article 1

Voies d'accès – utilisation L'entrée et la sortie de l'enceinte par voie terrestre se font exclusivement par les accès routiers réservés à cet effet. L'usage des voies ferrées est strictement réservé au matériel ferroviaire et à son personnel de conduite.

Article 2

Délivrance des cartes d'accès Pour accéder au domaine portuaire et pouvoir y circuler, hormis les cas expressément prévus dans les articles suivants, toute personne doit être munie d'un titre d'accès délivré par le Service de Sécurité du Port. La délivrance des titres d'accès est assujettie au paiement d'une redevance par le bénéficiaire. Les cartes d'accès annuelles ne sont délivrées qu'aux personnes que leur activité professionnelle appelle à se rendre de manière régulière dans le périmètre portuaire. Les laissez-passer temporaires sont délivrés sur justification d'identité après vérification des motifs invoqués.

Article 3

Accès au Terminal A Conteneurs Pour des raisons de sécurité, l'accès au terminal à conteneurs requiert, outre l'un des titres d'accès mentionnés ci-dessus, une autorisation spéciale délivrée par le service administratif du terminal à conteneurs.

Article 4

Passagers et membres d'équipage – Permis Les passagers en transit doivent être munis de leur passeport et d'un permis d'escale délivré par le bord. Les passagers embarquant sont admis dans le port sur présentation de leur billet et de leur passeport. Si un niveau de sécurité plus élevé est décrété, le Service de Sécurité prendra des mesures plus appropriées à la situation. Les membres d'équipage des navires de guerre sont tenus de justifier leur identité à l'entrée et à la sortie du domaine portuaire. Les membres d'équipage des navires de commerce doivent être munis à l'entrée et à la sortie du domaine portuaire soit de leur livret professionnel maritime, soit d'une attestation délivrée par le bord accompagnée de leur passeport ou d'une carte d'identité en cours de validité. Le libre accès aux navires en escale dans le périmètre portuaire est interdit au public. Pour monter à bord des navires de commerce en escale, toute personne doit être munie d'un permis de passage délivré par la compagnie de navigation ou le consignataire et visé par le Chef du Service Sécurité ; ce permis n'est valable que pour le navire désigné et pour la journée donnant accès au périmètre portuaire. Lorsqu'il s'agit d'un navire de guerre, le permis de passage est délivré par l'Autorité Militaire, l'Autorité Consulaire ou à défaut par l'Agent Maritime, et visé par le Commandant du Port en concertation avec le Chef du Service de Sécurité. L'accès aux navires ou la descente à terre des passagers embarquant ou débarquant d'un navire de commerce n'est autorisé qu'après accomplissement des formalités de la police d'immigration et de santé qui doivent être effectuées dès l'accostage.

Article 5

Passagers clandestins En cas de découverte de la présence d'un passager clandestin à bord, le Capitaine du navire doit faire sans délai la déclaration au Commandant du Port qui fera remettre ce passager à la disposition des Services chargés de l'immigration. Est réputée passager clandestin ou réfugié « toute personne embarquée frauduleusement et ne figurant ni sur le rôle d'équipage, ni sur la liste des passagers du navire ». Le statut sera déterminé par l'Autorité Compétente. En cas de découverte du passager clandestin en dehors des eaux Djiboutiennes, sur un navire faisant route vers le port de Djibouti, le Capitaine du navire doit en informer par radio la capitainerie du Port de Djibouti et cela 24 heures avant l'arrivée au Port. En cas de découverte du passager clandestin dans la zone portuaire, on pourra tenir le capitaine de ce navire responsable de cette infraction.

Article 6

Main d'oeuvre journalière Pour être autorisés à pénétrer dans le périmètre portuaire, la main d'oeuvre journalière doivent être en possession d'une carte professionnelle en cours de validité délivrée par leur Bureau ainsi que d'un document attestant leur embauche effective pour la vacation en cours ou imminente. La main d'oeuvre journalière travaillant dans le périmètre portuaire y sont admis avec leur carte sous la responsabilité de leur employeur et doivent être placés sous les ordres directs d'un superviseur nommément désigné qui ne peut les quitter pendant la durée du travail. L'embauche de la main-d'oeuvre

s'effectue en dehors du périmètre portuaire. La main d'oeuvre journalière doit quitter le périmètre portuaire si tôt leur tâche terminée ou sur toute injonction de leur employeur ou de leur mandataire.

Article 7

Personnel permanent Seul le personnel permanent des entreprises travaillant dans le port peut être muni d'une carte d'accès annuelle dans les conditions fixées à l'article 2 ci-dessus.

Article 8

Vente de marchandises dans le port Toute vente de marchandise à l'intérieur du périmètre portuaire est interdite sauf autorisation préalable de la Direction du Port et acquittement préalable de la redevance prévue par les tarifs du port.

Article 9

Véhicules : Autorisation d'accès Aucun véhicule automoteur ni engin ne peuvent accéder ni circuler à l'intérieur du domaine portuaire sans avoir une vignette d'accès délivrée par le Chef de l'Exploitation, mais également sans que le conducteur, outre un permis de conduire valable en République de Djibouti, ne possède un laissez-passer ou ne jouisse d'une autorisation tel qu'il est prévu dans les articles 2 et suivants ci-dessus. La délivrance de la vignette est placée sous la responsabilité du Chef du Service Sécurité sauf à la barrière Ethioienne, où la délivrance de la vignette est sous la responsabilité du Chef d'Exploitation. L'accès à la zone portuaire est interdit aux taxis. Ces derniers sont obligés de déposer leurs passagers à l'entrée principale. Le transport des passagers, la main d'oeuvre journalière, est fait par un service de navette aux frais de l'Autorité portuaire.

Article 10

Règles de circulation des véhicules Sauf autre restriction particulière, la vitesse maximale de circulation sur le domaine portuaire est limitée

- sur le réseau routier, à 40 kilomètre/heure pour les véhicules légers et à 30 kilomètres/heure pour les poids lourds et les engins
- sur les quais, terre-pleins et voies desserte des entrepôts et hangars, à 20 kilomètres/heure pour les véhicules légers et à 10 kilomètres/heure pour les poids lourds et les engins. Les chauffeurs des véhicules doivent se plier aux dispositions du code de la Route, aux règles particulières édictées au moyen des panneaux, des signaux ou des marquages appropriés ainsi qu'aux injonctions données par les personnes compétentes. Les véhicules et engins circulant de nuit, doivent comporter à l'avant comme à l'arrière un dispositif lumineux qui permet de les repérer et de les identifier convenablement. La circulation des véhicules sur les quais et terre-pleins est interdite, sauf nécessité impérieuse de service.

Article 11

Circulation et stationnement des véhicules Les véhicules et engins de manutention doivent être entretenus de telle manière qu'ils ne puissent souiller les surfaces du domaine par des pertes ou projections d'huile, par des déchets de combustion, et par le développement des gaz d'échappement de façon anormale ou excessive et pour qu'ils ne puissent provoquer d'étincelles. Aucun véhicule, remorque ou engin de manutention ne doit être abandonné sur la chaussée. Les voitures privées ne doivent être stationnées qu'aux emplacements prévus à cet effet. Pendant les périodes de travail, les véhicules, remorques et engins de manutention ne peuvent séjourner sur les quais, sur les terre-pleins, dans les magasins cales et entrepôts ou à leurs abords immédiats qu'à la condition expresse de ne pas entraver la circulation. Il est formellement interdit de laisser séjourner les véhicules, remorques ou engins sur les voies ferrées ou d'y faire des dépôts de quelque nature que ce soit, susceptibles d'entraver la circulation ferroviaire. En particulier, les véhicules, remorques et engins en stationnement momentané doivent s'écarter d'une distance de deux mètres au moins de tous équipements ferroviaire, voies, aiguillages, butoirs ou signaux. Toutefois, les véhicules ou remorques en chargement ou déchargement et les engins de manutention peuvent stationner sur les voies, à condition de pouvoir être déplacés à toute réquisition pour livrer passage aux trains et

machines. Dans ce cas, les opérations s'effectuent aux risques et périls de l'usager qui doit assurer sa propre sécurité ainsi que celle de son personnel et de son matériel.

Article 12

Stationnement des véhicules Les véhicules et engins de manutention ou de transport doivent quitter le port après l'exécution de leur travaux à l'exception des élévateurs et engins lourds qui peuvent être garés soit dans les locaux appartenant aux usagers, soit aux emplacements assignés par le service d'Exploitation du Port ou tout autre agent habilité.

Article 13

Stationnement des équipements des manutentionnaires A la fin de chaque journée de travail et à la fin des opérations du navire, les échelles, planches et autres objets mobiles servant à l'embarquement et au débarquement, ainsi que tous les déchets, débris, résidus ou emballages sont rangés par les manutentionnaires de manière à ne pas gêner la circulation, les manoeuvres sur les quais, terre-pleins, voies ferrées et plans d'eau.

Article 14

Restriction d'accès à certaines zones Il est interdit à toute personne étrangère au service de pénétrer dans toute enceinte ou chantier clos du domaine portuaire sans autorisation spécifique.

Article 15

Contrôle des marchandises transportées Les paquets, denrées ou marchandises transportés par des personnes entrant dans l'enceinte portuaire ou en sortant doivent être déclarés spontanément aux postes de contrôle. Ils doivent être ouverts à toute réquisition des agents habilités qui peuvent en interdire l'accès si leur nature présente ou pourrait présenter un risque pour la sécurité ou la salubrité du port.

2. PILOTAGE

Article 16

Obligation de pilotage Le pilotage est obligatoire à l'entrée, à la sortie et pour les déplacements dans les limites de la zone maritime du port, selon les conditions définies à l'article 14 du Règlement Général, sauf dérogation ou dispense accordée par le Commandant du Port.

Article 17

Appel aux prestations des pilotes Les pilotes sont demandés dans les conditions suivantes à l'entrée : Tout navire désirant entrer dans le port de Djibouti doit adresser au Commandant du port dans les vingt-quatre heures qui précèdent son arrivée en rade et au moins six heures à l'avance, un télex, une télécopie ou un télégramme précisant son heure estimée d'arrivée, son nom, son pavillon, son tirant d'eau maximum à l'entrée, son dernier port d'escale, le nom de son consignataire à Djibouti, son numéro d'immatriculation au Lloyd's Register of Shipping ou, le type du navire, sa jauge brute, sa jauge nette, son port en lourd, sa longueur hors tout, sa largeur au fort et son tirant d'eau maximum d'été. Le délai est ramené à quatre heures pour les navires en provenance des ports d'Assab, Hoddeïdah, Aden et Berbera. A son arrivée à la limite de la zone de pilotage, tout navire doit se faire reconnaître de la vigie en hissant son signal distinctif. S'il dispose d'un équipement de radio V.H.F., il doit entrer en contact avec la Capitainerie du Port sur le canal de veille. Les signaux d'appel du pilote sont ceux prévus par le Code international ; ils doivent être émis quand les navires atteignent la limite de la zone de pilotage à la sortie ou pour un déplacement dans la zone de pilotage : De jour, la demande de pilote est faite une heure au moins avant le départ ou le déplacement du navire. De nuit, la demande de pilote doit être faite à la Capitainerie à tout moment mais minimum une heure avant la manoeuvre. De plus, le pilote est appelé une demi-heure avant que sa présence ne soit nécessaire, de jour comme de nuit, ou par un appel radio V.H.F sur le canal de veille. Le navire ne peut quitter le port avant d'avoir fait retirer au Bureau des Mouvements son autorisation d'appareillage (Port Clearance). L'heure d'appareillage doit préalablement avoir été signalée par la fiche de départ qui est déposée au bureau des mouvements de la Capitainerie du Port le plus tôt possible après l'amarrage

avec un préavis minimum de 12 heures. Les modifications éventuelles à cette heure initiale de départ sont signalées au plus tard trois heures avant l'heure d'appareillage initialement prévue.

Article 18

Autorisation d'escale L'agent maritime ou le consignataire présente auprès de la Capitainerie du Port au moins 24 heures avant l'arrivée du navire, une réservation d'escale dans laquelle, outre les caractéristiques du navire et la nature de son chargement, il doit préciser le détail des opérations à effectuer, le quai sollicité, ainsi que la durée probable du séjour du navire dans le port. A l'arrivée du navire, le capitaine remplit et signe la fiche de pilotage ainsi que le rapport d'arrivée en usage dans le port de Djibouti en y indiquant tous les renseignements demandés. S'il doit accoster au Terminal à Conteneurs, il doit en outre adresser directement à ce Service un état détaillé des conteneurs à manipuler, avec indication de leur contenu et de leur destination final. En outre si le navire transporte des marchandises dangereuses, le capitaine ou le consignataire doit fournir les documents prévus à l'article 77 du Règlement Général du Port. L'attribution des postes à quai est faite par la Capitainerie du Port, en accord avec le Service de l'Exploitation du Port ou avec le Service du Terminal à Conteneurs selon le cas, pour les navires devant y effectuer des opérations commerciales.

3. ACCOSTAGE

Article 19

Priorités En principe, les navires répondant aux exigences réglementaires pour entrer et sortir au Port ont accès aux postes d'arrimage et peuvent les quitter respectivement suivant l'ordre d'arrivée et de disponibilité du poste d'arrimage et suivant l'ordre des demandes de départ ou de déhalage. Certaines catégories de navires destinées à des types de quais spécifiques sont traitées prioritairement en raison du fait qu'ils naviguent selon un schéma très prévisible et/ou qu'ils opèrent d'une façon continue. Ces catégories sont, dans leur ordonnancement selon leur priorité

- Les navires ayant obtenu du Commandant une priorité « exceptionnelle » en raison d'une force majeure ou autre raison nautique impérieuse (due à l'état du navire, à la cargaison périssable, bétail vivant, navires de guerre)
- navires de passagers
- les porte-conteneurs allant aux quais à conteneurs ou terminaux à conteneurs
- Les navires Ro/Ro allant vers les rampes spécifiques et autres postes d'accostage Ro/Ro
- Tous les autres navires sans priorités spécifiques. Une priorité exceptionnelle peut être sollicitée auprès du commandant pendant les heures de bureau et au moins 4 heures avant l'arrivée, le départ ou le déhalage. Seul le commandant ou le chef SPN accorde une priorité exceptionnelle et détermine selon l'urgence l'ordonnancement des priorités exceptionnelles par rapport aux autres catégories. Une indemnité sera facturée pour chaque priorité exceptionnelle. (Cela est également possible pour toutes les priorités ; dans ce cas, une demande est indispensable). Le commandant peut toujours, pour des raisons de sécurité et de circonstances nautiques, accorder une priorité et ensuite la rétracter ou modifier l'ordonnancement des catégories, sans que les navires relégués aient quelconque droit de faire un recours. Les paquebots ont un droit de priorité pour accoster aux quais du Port, hormis ceux du terminal à conteneurs. Un poste sollicité par plusieurs navires est attribué au premier de ces navires arrivé sur rade et reconnu par la vigie, en privilégiant les navires venant d'effectuer des opérations commerciales par rapport aux navires venant effectuer des opérations d'avitaillement. Dans le cas des navires se présentant simultanément en rade, la priorité d'entrée au port est donnée, dans l'ordre
 - aux navires en avarie, si le Commandant du Port l'estime opportun
 - aux paquebots
 - au navire désigné par le consignataire parmi deux ou plusieurs navires qu'il représente et qui se présentent simultanément en rade. A la sortie, la priorité est donnée aux paquebots. Les navires qui ne sont pas signalés selon les modalités prévues dans l'article « appel de pilote » ci-dessus, ne sont pas pris en considération.

Article 20

Déplacement de navire Si tous les postes à quai sont occupés et qu'un navire dûment signalé demande à travailler pour effectuer immédiatement des opérations commerciales, ce navire peut obtenir un poste à quai par déplacement d'un navire

déjà à quai, mais qui ne travaille pas, qui a une faible productivité, ou qui a terminé ses opérations commerciales. Pour sa mise à quai, le navire déplacé reprend alors sa place dès que le navire qui lui a été substitué a terminé ses opérations.

Article 21

Droit d'accostage à un poste Un navire ne profitant pas du poste auquel son tour lui donne droit garde cependant le bénéfice de ce tour, à condition que l'agent maritime ou le consignataire précise par écrit, avant l'arrivée du navire, le jour et l'heure auxquels la mise à quai est demandée.

Article 22

Heure d'appareillage L'heure d'appareillage des navires est arrêtée et fixée avec un préavis minimum de douze heures. Une modification intervenant moins de trois heures avant l'heure initiale prévue entraîne la perte de priorité du navire.

Article 23

Redevances : dispositions générales Les redevances perçues au profit du budget du Port sur chaque navire entrant dans le Port ou y effectuant des déplacements, sont fixées par les tarifs publiés. Le montant des diverses redevances est déterminé, sauf dispositions contraires, en fonction du volume géométrique du navire exprimé en mètre cubes et établi par le produit de la longueur hors tout, de la largeur au fort et du tirant d'eau maximum d'été exprimés en mètre et centièmes dans que la dernière mesure prise en compte ne puisse être inférieur à 14 (quatorze) centièmes de la racine carrée du produit des deux premières. Ces redevances sont dues par l'armateur, le propriétaire, l'affréteur, le capitaine ou par celui qui agit en qualité de mandataire de l'un d'eux. Si durant le séjour du navire dans le port, divers armateurs, propriétaires, affréteurs, capitaines ou mandataire de ceux-ci interviennent, ceux qui les premiers sont intervenus à l'un de ces titres sont tenus de payer la totalité de ces redevances ainsi que, plus généralement, la totalité des frais engagés pour l'escale du navire. La perception des redevances est assurée par l'Agence comptable du Port. Le Directeur du Port peut exceptionnellement exonérer de tout ou partie des redevances les navires escalant à Djibouti dans un seul but d'opération humanitaire. Les modifications tarifaires concernant les redevances portuaires sont approuvées conformément aux dispositions légales relatives aux Statuts du Port.

Article 24

Redevance de pilotage a) redevance de pilotage à l'entrée ou la sortie : Cette redevance est due par tout navire non dispensé selon les conditions de l'article 14 du Règlement Général. Chaque demande supplémentaire de pilotage en sus de l'entrée ou de la sortie, est facturée comme un déplacement ; b) redevances de pilotage pour un déplacement dans les limites de la Zone Maritime du Port : Cette redevance est due par tout navire non dispensé selon les conditions de l'article 14 du Règlement Général lors de chaque déplacement à l'intérieur des limites de la zone maritime du port autre que les opérations d'entrée et de sortie visées au paragraphe ci-dessus. Sont exonérés du paiement de cette redevance les navires n'ayant pas terminés leurs opérations commerciales et subissant un déplacement qui leur est imposé pour les besoins de l'exploitation par le Commandant du Port. c) modalités d'application de la redevance de pilotage : Les navires dispensés du pilotage paient la redevance indiquée par les barèmes uniquement s'ils demandent l'assistance du pilote. Les navires non dispensés du pilotage paient la redevance dans tous les cas, qu'ils aient ou non demandé ou utilisé le pilote, indépendamment des peines prévues pour infraction aux dispositions du Règlement Général du Port. Chaque pilote en service est porteur d'un carnet individuel de fiches de pilotage qu'il présente au capitaine du navire après chaque mouvement d'entrée, de sortie ou de déplacement et sur lequel celui-ci est tenu de certifier le mouvement effectué en y consignant, s'il y a lieu, ses observations. L'agent maritime ou le consignataire du navire reçoit avec chaque compte d'escale un extrait conforme du carnet pour le mouvement correspondant. d) Surcharge de retard : Le pilote est tenu d'arriver à bord d'un navire au plus tard une demi-heure après le signal d'appel réglementaire. Une surcharge de retard définie dans les barèmes est perçue si la manœuvre n'est pas commencée une demi-heure après l'embarquement du pilote. Sauf demande expresse du capitaine du navire, le pilote n'est pas tenu de rester à bord au-delà de la demi-heure définie ci-dessus. Le navire devra alors renouveler la procédure d'appel du pilote lorsqu'il aura arrêté sa nouvelle heure de départ.

Article 25

Redevances de remorquage Cette redevance est due pour l'entrée, la sortie et pour tout mouvement intérieur, quelle que soit la puissance des remorqueurs utilisés ou la durée de l'opération, et quel que soit le travail effectivement fourni. Sont exonérés du paiement de cette redevance les navires n'ayant pas terminé leurs opérations commerciales et subissant un déplacement qui leur est imposé pour les besoins de l'exploitation par le Commandant du Port.

Article 26

Redevances d'amarrage Cette redevance est due pour toute opération d'amarrage ou de désamarrage, que le personnel spécial affecté à la manoeuvre des aussières ait été effectivement utilisé ou pas. Elle comprend l'assistance d'une ou de plusieurs vedettes du Port. Sont exonérés du paiement de cette redevance les navires n'ayant pas terminé leurs opérations commerciales et subissant un déplacement qui leur est imposé pour les besoins de l'exploitation par le Commandant du Port, ainsi que les navires qui ne sont pas astreints au pilotage et les boutres.

Article 27

Mouvements d'un navire sans machine Une surcharge de cinquante (50) % des redevances de pilotage et de remorquage est applicable pour les mouvements de navires sans machine, qui se cumule éventuellement avec la surcharge des week-ends et jours fériés.

Article 28

Redevance de séjour Cette redevance est calculée en fonction des dimensions du navire, de l'emplacement occupé, des opérations effectuées et de la durée du séjour dans le port entre l'accostage et l'appareillage dans les conditions fixées par les tarifs portuaires en vigueur. Les heures d'accostage et d'appareillage sont les heures enregistrées au mouvement de la Capitainerie. Le stationnement sur rade en attente de poste à quai par suite d'encombrement est gratuit durant cette attente. Il est payant dans tous les autres cas.

Article 29

Redevance d'abri La redevance d'abri est due pour tout navire qui pénètre dans la zone maritime portuaire et est fixée en fonction de son volume et en tenant compte du fait que le navire est à quai ou en rade.

Article 30

Mouillage hors des limites de la zone maritime du port Tout mouillage effectué dans la limite des eaux territoriales de Djibouti au delà du périmètre du port est soumis à l'approbation du Directeur des Affaires Maritimes.

Article 31

Exemption et majoration de redevance Tout navire mouillant hors des limites visées à l'article 30 ci-dessus est exempté du paiement de toutes les redevances sauf

- s'il demande le concours d'un pilote pour prendre son mouillage, la redevance de pilotage est également majorée de 50%
- s'il mouille en zone interdite, le pilote lui est alors envoyé d'office et la redevance de pilotage est également majorée de 50% sans que cette majoration soit suspensive des amendes et poursuites encourues par le contrevenant. Le concours éventuel de remorqueurs et vedettes est décompté au plus élevé du tarif des locations, prestations et cessions faites par la direction du port ou des opérations régulières de remorquage et amarrage respectivement, suivant les barèmes en vigueur.

Article 32

Délai de déchargement ou chargement La Direction du port peut fixer, pour les opérations de déchargement ou de chargement des marchandises, un délai maximal à compter de l'arrivée du navire à quai. A l'expiration de ce délai, ou même avant, si les opérations sont terminées, le navire peut être relevé de son poste. Des circonstances exceptionnelles dont est seul juge la Direction du Port peuvent motiver une prorogation.

Article 33

Horaires des opérations portuaires Le Port de Djibouti est opérationnel de jour comme de nuit 24 sur 24 heures, 7 jours sur 7.

Article 34

Boutres Les boutres et navires navigants à la voile, affectés au transport des marchandises ou des passagers, avec ou sans moteur auxiliaire ne sont autorisés à venir à quai que durant les heures normales de travail, aux emplacements et pour la durée fixée par les officiers de port. En dehors de ces heures, ils sont tenus de mouiller dans le port ou en rade à l'emplacement qui leur est réservé. Le montant de ce droit est fixé par les tarifs portuaires.

4. LES MARCHANDISES

Article 35

Définitions Pour l'application du présent règlement, on doit entendre par Ex-quai

- à l'importation, la livraison des marchandises directement sous palan par l'entrepreneur de manutention au propriétaire ou au transitaire
 - à l'exportation, la remise des marchandises sous palan par le propriétaire ou le transitaire à l'entrepreneur de manutention, suivie de la sortie de celle-ci, sans qu'il y ait eu entreposage sur le domaine portuaire.
 - le transbordement
 - le transfert de marchandises de navire à navire avec ou sans stockage intermédiaire sur le domaine portuaire
 - le transfert de marchandises d'un navire à un avion faisant escale sur l'aéroport international de Djibouti ou vice versa, avec ou sans stockage intermédiaire sur le domaine portuaire ou aéroportuaire
 - le transfert de conteneurs de navire à navire avec ou sans stockage intermédiaire sur le parc du terminal, mais sans opération de dépotage ou d'empotage, même partiel, des marchandises contenues dans ceux-ci.
- Entrepôts administratifs et zones d'extension du port : Les magasins, hangars ou terre-pleins dont la gestion est assurée directement par le Service d'Exploitation du Port.
- Magasin cale : Surface couverte dont tout ou partie est affecté à titre exclusif, pour une durée déterminée, à un entrepreneur de manutention agréé dans le port, et servant à l'entreposage provisoire des marchandises après leur déchargement.

Article 36

Assignation des lieux de stationnement et stockage – Délai de séjour des marchandises Les lieux de stationnement et de stockage des marchandises sont assignés par le Service d'Exploitation du Port, en accord avec la Capitainerie du Port, ou sur ses instructions lorsqu'il s'agit de marchandises dangereuses. Le cas échéant le Service d'Exploitation du Port fixe la durée maximale du dépôt des marchandises.

Article 37

Marchandises à traitement spécial D'une façon générale, sont conduites en magasins cales, en entrepôts ou sur terre-pleins toutes les marchandises, à l'exception

- des matières dangereuses qui sont traitées conformément aux dispositions spéciales du Règlement Général, et aux recommandations de l'Organisation Maritime Internationale en la matière
- des marchandises dont la nature, le volume ou l'état risqueraient de causer préjudice aux autres marchandises ou aux installations du port. Dans ces deux cas, elles doivent, immédiatement après leur arrivée dans le port, être transportées sur les emplacements assignés par le Service d'Exploitation du Port.

Article 38

Autorisation pour dépôtLe dépôt des marchandises en entrepôts et sur terre-pleins administratifs est soumis à l'autorisation expresse du Service de l'Exploitation du Port qui assigne les emplacements de stockage et, le cas échéant, en fixe la durée maximale

Article 39

Marchandises débarquéesLes marchandises débarquées sur les quais d'accostage ne peuvent séjourner plus de vingt-quatre heures sauf autorisation expresse du Service d'Exploitation du Port. Le Port est exonéré de toute responsabilité, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit, trouvant son origine dans les marchandises séjournant sur les quais, entre-autres du Chef d'avaries, de pertes ou de dommages, occasionnés aux marchandises ou par celles-ci. La présence d'une marchandise sur les quais, quelque soit le statut de celle-ci, implique l'acceptation automatique et sans réserve de cette exonération de responsabilité.

Article 40

Délai de stationnement sur QuaiPassé le délai imparti, les marchandises doivent être transportées sur terre-plein ou en magasin cale sous peine d'être évacuées d'office par le Service d'Exploitation du Port aux frais et risques du consignataire du navire ou de la marchandises, selon le cas.

Article 41

Marchandises en attente d'embarquementLes marchandises en attente d'embarquement ne peuvent être déposées sur les quais d'accostage plus de douze heures. Elles doivent alors être disposées de manière à n'occuper que l'espace strictement nécessaire à leur stockage conformément aux normes définie par l'article 48 infra et laissant libre accès aux installations portuaires. En aucun cas, elles ne doivent apporter une gêne aux manoeuvres d'accostage des navires. Passé ce délai, elles peuvent être évacuées d'office par le service d'Exploitation du Port aux frais et risques du propriétaire ou de son mandataire.

Article 42

Opérations de manutentionLes entreprises de manutention doivent procéder au chargement et au déchargement des navires avec célérité, conformément aux règles et usages de la profession et aux dispositions particulières du cahier des charges qui leur est applicable. Sur les quais en particulier, la réception et l'évacuation des marchandises doivent se dérouler de manière continue afin de ne pas retarder le navire, ni d'encombrer les voies de circulation ou les quais. Les entreprises de manutention doivent, dans la mesure du possible pratiquer la livraison ex-quai, pour les marchandises dangereuses et/ou salissantes dont la liste est précisée par le service de l'exploitation du Port en concertation avec le capitainerie du Port. S'il y a lieu, le service d'Exploitation du Port peut imposer ce mode de livraison.

Article 43

Autorisation de manutentionSont seuls autorisés à effectuer des opérations de manutention dans le périmètre portuaire

- le Port Autonome International de Djibouti
- les entreprises de manutention agréées, pour les seules opérations prévues par leur Cahier des charges
- les transitaires agréés pour les seules opérations prévues par leur Cahier des charges.

Article 44

Enlèvement des marchandisesAussitôt débarquées, les marchandises sont entreposées sur terre-plein ou en magasin cale, ou vers les zones d'extension du port. Toutefois, en cas de prise ex-quai ou F.I.O. par le propriétaire ou son mandataire, la marchandise doit être immédiatement évacuée et ne peut stationner sur les terre-pleins ou dans les magasins cales et les zones d'extension du Port sauf autorisation expresse du Service d'Exploitation du Port qui assigne alors les emplacements

de stockage. Une copie du bon de livraison ex-quai est déposée le jour même de l'enlèvement par l'agent maritime ou le consignataire du navire au Service d'Exploitation du Port.

Article 45

Entrée et sortie des marchandises des magasins cales Les portes des magasins cales sont utilisées de la façon suivante

- côté quai, pour l'entrée des marchandises débarquées ou pour la sortie des marchandises à embarquer
- côte arrière, pour l'enlèvement de la marchandise par le propriétaire, son mandataire ou par le service des magasins généraux.

Article 46

Déchargement des wagons Dès leur arrivée aux emplacements assignés par le Service d'Exploitation du Port et sauf dérogation expresse, les wagons de marchandises destinées à l'embarquement doivent être déchargés avec une célérité conforme aux normes définies dans le Cahier des Charges de la manutention.

Article 47

Modalités de stockage Les marchandises déposées sur terre-plein, en magasin cale ou en entrepôt administratif et les zones d'extension du Port doivent, chaque fois que nécessaire, être isolées du sol par un fardage d'épaisseur suffisante et être convenablement empilées, arrimées ou gerbées de façon à n'occuper que les surfaces strictement nécessaires selon les normes définies par l'article 48 infra, en laissant libres les accès et les voies de circulation. Il est interdit de déposer des marchandises aux endroits où leur présence risquerait d'entraîner la détérioration des marchandises avoisinantes ou de menacer la sécurité ou la salubrité du Port. Toutefois, en cas d'impossibilité physique de respect de cette interdiction, l'entreprise de manutention devra prendre toutes précautions nécessaires. Les marchandises doivent être groupées par marques, par connaissance ou par destinataire, sous la responsabilité du consignataire de celle-ci.

Article 48

Normes d'arrimage et de gerbage (fers, bois, fûts, sacs, tuyaux, textile) Lorsque l'importance du lot le permet, les normes minimales d'arrimage et de gerbage en magasins ou sur terre-pleins ci-après doivent être respectées : a) Rails, fers en barre, profilés et produits longs similaires : Arrimage sur chantier : gerbage minimum 1 mètre b) Tôles : Gerbage minimum 1 mètre c) Fardeaux de tôles : Gerbage minimum 2 mètres d) Fil de fer : Gerbage minimum 1 mètre e) Bois débités et produits similaires : Gerbage minimum 2 mètres f) Fûts et barils jusqu'à 250 litres : Arrimage par plans horizontaux, bonde au dessus : Gerbage minimum 2 plans. Les fûts d'une contenance supérieure à 250 litres ou les fûts de réemploi peuvent être arrimés debout, sur un seul plan. g) Sacherie : Arrimage effectué de manière que les piles ne soient pas en contact avec les murs ou cloisons des magasins

- Grains, graines, tourteaux, café, farine, riz, blé, sucre et produits similaires : Gerbage minimum 3 mètres
- Ciment : arrimage croisé : Gerbage minimum 10 plans. h) Tuyaux en amiante, ciment terre ou produits similaires : Arrimage sur chantier, tête-bêche : Gerbage minimum 1,50 mètre. i) Balles de textiles ou tissus (autres que cotons bruts, fibres végétales ou synthétiques brutes), balles de peaux : Gerbage minimum 2,50 mètre. Les marchandises dont le contact est susceptible de provoquer des détériorations aux marchandises avoisinantes ou aux installations doivent être arrimés par lots séparés. Les marchandises craignant les intempéries qui sont stockées sur terres pleins doivent être convenablement bâchées. D'une manière générale, les marchandises sont arrimées et gerbées avec tous les soins et précautions que nécessite leur nature ou leur conditionnement.

Article 49

Prescriptions de stockage particuliers Des prescriptions particulières régissent le traitement et le stockage des marchandises suivantes : COTONS – FIBRES VEGETALES ET SYNTHETIQUES Aucune balle de coton, fibres, fibres végétales ou synthétiques ne doit séjourner, même temporairement, en dehors de la zone réservée à ces marchandises et délimitée par

des marques appropriées. En aucun cas, les cargaisons de coton, fibres végétales ou synthétiques ne soit séjourné sur les quais. Au débarquement en particulier elles doivent être transportés immédiatement sur la zone de stockage par les soins de l'entrepreneur de manutention ou, en cas de livraison ex-quai non suivie d'enlèvement immédiat, par les soins du propriétaire ou de son représentant qui en aura préalablement fait la demande au Service d'Exploitation du Port. Les cotons, fibres végétales ou synthétiques sont stockés sur la zone réservée par lots de 270 balles (9 balles x 5 balles x 6 balles). Les lots sont isolés du sol par des palettes ou du bois de fardage de 10 centimètres d'épaisseur au moins ; ils sont bâchés jusqu'au sol. Les différents lots doivent être séparés par un espace libre de 2,50 mètres au minimum. Les échappements de moteur des engins travaillant à la manutention des balles doivent être munis de pare-étincelles. Après chaque enlèvement partiel, l'arrimage des lots et balles restant sur place doit, le cas échéant, être correctement repris par le manutentionnaire. La zone de stockage doit être maintenue en état permanent de propreté. En particulier, les déchets sont ramassés et mis en sacs par les soins des manutentionnaires.

MARCHANDISES PROVENANT DES CALES FRIGORIFIQUES Les agents maritimes ou consignataires de navires sont tenus

- d'informer dès que possible les réceptionnaires ou transitaires du jour et de l'heure d'arrivée du navire
 - d'informer dès l'arrivée du navire les réceptionnaires ou transitaires et le service d'Exploitation du Port de l'heure d'ouverture des cales frigorifiques. L'ouverture des cales frigorifiques et la livraison des marchandises par l'entrepreneur de manutention doivent s'effectuer, autant que possible, en dehors des heures chaudes. Chaque fois que possible, l'entrepreneur de manutention procède à la reconnaissance et au tri de la marchandise dans les cales frigorifiques du navire. Les réceptionnaires ou transitaires doivent être présents pendant le déroulement des opérations et procéder à l'enlèvement de leur marchandise dès livraison par l'entrepreneur de manutention. Les réceptionnaires ou transitaires doivent
 - assurer le transport de la marchandise par véhicules isothermes dès leur débarquement et conformément aux dispositions réglementaires
 - introduire une demande d'admission des marchandises dans l'entrepôt frigorifique au moins vingt-quatre heures avant leur déchargement.
- VEHICULES ET REMORQUES** Les véhicules sur roue, automobiles ou non, et les remorques doivent être stockés sur un terre-plein désigné à cet usage par le Service d'Exploitation du Port. En aucun cas, les véhicules et remorques ne doivent séjourner sur les quais. Au débarquement en particulier, ils doivent être transférés immédiatement vers le terre-plein réservé par les soins de l'entrepreneur de manutention ou, en cas de livraison ex-quai non suivie d'enlèvement immédiat, ils peuvent être évacués d'office par le Service d'Exploitation du Port aux frais et risques du propriétaire ou de son représentant. Les véhicules débarqués par des cargos peuvent se déplacer au moteur sur le domaine portuaire à leurs risques, à condition qu'ils soient techniquement aptes à la circulation. Les véhicules spéciaux ou très volumineux nécessitent une autorisation expresse du Service d'Exploitation du Port pour se déplacer de façon autonome. Les rampes de chargement des véhicules sur wagons plates-formes doivent être constamment libres d'accès.
- BITUME – GOUDRON – ASPHALTE – FUTS COULANTS** Par mesure de sécurité, la manutention de fûts à bord d'un pétrolier s'effectue au moyen de filets de chanvre. Les fûts reconnus en mauvais état ou coulants dans la cale du navire sont mis à terre à la fin des opérations de débarquement si l'arrimage le permet ; moyennant l'autorisation expresse et préalable du Service d'Exploitation et du Service de Sécurité du Port. Le réceptionnaire ou transitaire « sous palan » doit prendre toutes les précautions utiles pour maintenir en état de propreté les bords de quai, le lieu de stockage et le parcours intermédiaire. A cet effet
- son personnel, muni de moyens adéquats de nettoyage, doit enlever au fur et à mesure du déroulement des opérations les résidus provenant du coulage des fûts
 - l'arrimage des fûts sur le lieu de stockage doit être effectué sur un seul plan
 - les fûts reconnus en mauvais état ou les fûts coulants doivent être transportés immédiatement sur un terre-plein en terre désigné par le Service d'Exploitation et le Service de Sécurité du Port.

Article 50

Marquage des lots Au débarquement, le responsable de la marchandise doit apposer sur chaque lot une inscription indiquant clairement le nom du navire ou son numéro de rotation assigné par la Capitainerie et la date de fin des opérations commerciales

de débarquement. L'inscription doit être mise en place au plus tard vingt-quatre heures ouvrables après la fin des opérations commerciales de débarquement.

Article 51

Enlèvement d'office des marchandises par mesure de sécuritéDans le cas de mauvais arrimage ou de gerbage insuffisant provoquant une gêne pour la circulation, l'enlèvement ou le dépôt d'autres marchandises ou entraînant un risque pour la sécurité ou la salubrité, le Service d'Exploitation du Port peut ordonner soit la mise en ordre, soit l'enlèvement de la marchandise incriminée sans préjudice de l'application de la surcharge de frais d'entreposage prévue à l'article 64 ci-après. Si les instructions du service d'Exploitation du Port ne sont pas suivies d'effet vingt-quatre heures après leur signification, le paiement d'une astreinte devient exigible, conformément au taux défini par les tarifs portuaires.

Article 52

Marchandises avariéesLes marchandises avariées ne sont acceptées sur le domaine portuaire qu'après autorisation expresse du service d'Exploitation du Port ; elles doivent être regroupées à part dans un emplacement assigné à cet effet dans les magasins cales pour attendre les soins requis, un constat d'avarie, ou leur enlèvement qui peut être imposé à tout moment par le service d'Exploitation.

Article 53

Livraison des marchandises pendant le débarquementSauf autorisation ou injonction expresse du Service d'Exploitation du Port, l'entrepreneur de manutention ne peut délivrer la marchandise au réceptionnaire ou à son mandataire avant l'entier débarquement du navire. Cette disposition ne s'applique pas en cas d'enlèvement direct le long du bord de marchandises livrées ex-quai ou de marchandises périssables, avariées ou dangereuses.

Article 54

Livraison contradictoireLa livraison de la marchandise par l'entrepreneur de manutention au destinataire ou à son mandataire, doit être contradictoire. Elle doit, sauf cas de force majeure, être effectuée dans les dix jours suivant l'entier débarquement du navire.

Article 55

Mise en dépôt d'officeA l'issue d'un délai dont la durée est fixée dans le règlement spécifique applicable aux magasins généraux de la zone franche et les zones d'extension, les marchandises non encore livrées sont mises d'office en dépôt vers les zones d'extension du Port aux magasins généraux qui en assument dès lors l'entière responsabilité et perçoivent les redevances correspondantes. L'obligation de transfert en magasins généraux ne s'applique toutefois ni aux marchandises en transbordement ni aux marchandises en transit, ni, quelle que soit leur destination, aux marchandises lourdes, encombrantes ou difficiles à manipuler, ni aux marchandises dangereuses telles que définies à l'article 76 du Règlement Général du Port, sauf instructions de l'Autorité Portuaire. Par ailleurs, les marchandises qui restent au Port, non déclarées pendant une période de

- 1 mois, pour les marchandises conditionnées dans les conteneurs frigorifiques
- 6 mois pour toutes autres marchandises et dont les redevances portuaires et taxes douanières n'ont pas été réglés peuvent faire l'objet de ventes publiques aux enchères. Les ventes aux enchères des marchandises ayant dépassées les délais ci-dessus, sont effectuées par l'Autorité des Ports et Zones Franches de Djibouti, les modalités et procédures de cette vente aux enchères sont déterminées par un règlement fixant procédure de vente aux enchères.

Article 56

Obligation d'enlèvement des marchandises – Enlèvement d'officeLes propriétaires des marchandises ou leurs mandataires sont tenus à l'enlèvement intégral des lots entreposés y compris les marchandises avariées, brisures de caisses, ballots et

colis et à la remise en état des lieux. En cas de carence de leur part, ces opérations sont effectuées d'office et à leur frais et risques par les services du Port, sans préjudice de l'application de la surcharge de frais d'entreposage prévue à l'article 64 ci-après. En toute circonstance, et outre ce qui précède, toute intervention des services du Port en vertu de cet article, donne lieu à la perception d'une des redevances forfaitaires minimums définies dans les barèmes. En cas de saisie conservatoire de marchandises périssables, dangereuses ou de bétails, le PAID pourra donner injonction de retirer la marchandise saisie du périmètre portuaire.

Article 57

Assurance des marchandises – Responsabilité Les marchandises entreposées dans le périmètre portuaire doivent être assurées par les soins de leurs dépositaires dans la limite de leur responsabilité contre l'incendie et les risques de toute nature pour lesquels l'Administration du Port décline toute responsabilité. Le PAID ne prend aucune responsabilité concernant les dommages, les pertes ou les vols. Le PAID met à disposition les quais et hangars dans l'état où ils se trouvent et ne peut être tenu responsable, même pour des dommages dus aux défauts ou à un entretien déficient de ces quais et hangars. Les intéressés doivent, à leurs propres frais et sur leur propre responsabilité, assurer les bâtiments, marchandises, outillages et tout ce qu'ils (ou leurs commettants) déposent et installent sur les quais et dans les hangars. Ce contrat d'assurance devra contenir une clause de renonciation à tout droit de recours selon les modalités suivantes : Par le fait même du dépôt des marchandises, par l'utilisation des quais et/ou des hangars ou des terrains, le PAID ne prend aucune responsabilité du chef d'avaries, pertes ou dommages causés par incendie ou explosion ou quelle cause que ce soit, occasionnés aux quais, hangars, bâtiments, marchandises et outillages mentionnés et déposés ou installés là. Ce n'est que dans le cas d'un sinistre que le PAID renonce à tout recours sur ceux qui déposent des marchandises ou sur les intéressés responsables, pour autant que les conditions d'utilisation des quais et des hangars aient été respectées. L'utilisateur est, sauf en cas de sinistre, responsable pour tout dommage directement ou indirectement occasionné au PAID découlant de l'utilisation.

Article 58

Certificat d'entrée Le Service d'Exploitation du Port est habilité à délivrer des certificats d'entrée pour toutes marchandises entreposées dans le périmètre portuaire. Ces certificats, non négociables, représentent une simple attestation de dépôt qui ne peut, en aucun cas, valoir constat de l'état de la marchandise.

Article 59

Redevance portuaire sur la marchandise Il est perçu au profit du budget du Port une redevance portuaire sur la marchandise frappant toutes les marchandises au débarquement, à l'embarquement ou en transbordement, selon leur statut. D'une manière générale, ces frais sont fixés selon les tarifs portuaires en vigueur. Cette redevance est, selon le cas, à la charge de l'expéditeur de la marchandise ou de son destinataire.

Article 60

Exonération de redevance portuaire Sont exonérés de la redevance portuaire de la marchandise

- les bagages accompagnés des passagers sous réserve qu'ils ne contiennent que des effets, des objets de ménage ou du mobilier manifestement destinés à leur usage personnel ou à celui de leur famille, et ceci dans la limite d'une tonne
- les paquets poste dans la limite d'un kilogramme
- les emballages vides en retour sauf les conteneurs.

Article 61

Redevance de magasinage ou de stockage – Période de franchise Le dépôt des marchandises dans les magasins ou sur les terre-pleins du Port bénéficie d'une période de franchise de durée variable. Pour les marchandises arrivant par mer, cette période est décomptée à partir du jour de l'entier débarquement du navire et pour les marchandises en partance, sur la base du jour estimé d'appareillage du navire initialement désigné pour l'embarquement. A l'issue de la période de franchise

et préalablement à l'enlèvement ou à l'embarquement de la marchandise, des redevances de magasinage ou de stockage sur terre-pleins sont exigées. Ces redevances sont calculées sur la base de la tonne de poids brut ou de la tonne fret en magasins cales et en entrepôts administratifs et du mètre carré sur terre-pleins sur la base d'une reconnaissance contradictoire. Les surfaces occupées sur ces derniers se mesurent au grand carré, vides compris. Les périodes de franchise ainsi que les redevances de magasinage et de stockage sur terre-pleins sont fixés par les barèmes publiés en marge du présent règlement.

Article 62

Marchandises sans période de franchise Les marchandises dangereuses ou insalubres et les animaux vivants ne bénéficient d'aucune franchise.

Article 63

Dépôts dans magasin et Terre Plein loué Les marchandises entreposées dans les magasins privés ou sur les terre-pleins loués ne supportent aucun frais de magasinage ou de stockage du fait de l'Administration du Port, hormis les cas prévus à l'article 62 supra.

Article 64

Surcharges de frais d'entreposage Les marchandises qui ne sont pas stockées, arrimées, gerbées ou évacuées conformément aux dispositions du présent Règlement et des Cahiers des Charges applicables aux professions de manutentionnaire ou de transitaire agréés ou aux prescriptions du Service d'Exploitation du Port donnent lieu, après mise en demeure restée sans effet dans les vingt quatre heures qui suivent la mise en demeure, à la perception d'une surcharge de frais d'entreposage sans préjudice des poursuites éventuelles pour détérioration du domaine public portuaire. Cette surcharge est basée, selon le type de trafic (transit, transbordement, import, export) et le lieu de stockage (surface couverte ou terre-plein), sur le droit d'entreposage le plus élevé fixé par les barèmes. Elle est égale, par période indivisible de vingt-quatre heures

- dans les premières vingt-quatre heures suivant la mise en demeure, à la redevance d'entreposage
 - de la vingt-cinquième à la quarante-huitièmes heures incluse, à deux fois la redevance d'entreposage
 - au-delà de la quarante-huitième heure, à trois fois la redevance d'entreposage.
5. AFFECTATION DES MAGASINS CALES ET TERRE-PLEINS

Article 65

Modalités Les magasins cales et terre-pleins attenants peuvent être affectés aux entreprises de manutention opérant dans le périmètre portuaire. Les modalités et la durée de l'affectation, les droits et obligations des bénéficiaires sont précisées par le Règlement et le Cahier des Charges applicables aux entreprises de manutention agréées. Toute cession partielle ou totale de l'affectation à des tiers est soumise à l'autorisation préalable de la Direction du Port sur proposition du service d'Exploitation du Port.

Article 66

Etats des lieux La mise à disposition du bénéficiaire des surfaces, tant ouvertes que couverte est effectuée par le Service d'Exploitation du Port. Elle est contradictoire et donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal signé conjointement par les deux parties, constatant l'état des lieux. Les surfaces couvertes et ouvertes sont exclusivement destinées à l'entreposage des marchandises, à l'exclusion de toute autre usage à caractère industriel ou commercial.

Article 67

Entretien Les grosses réparations et les travaux des gros entretiens tels que la réfection des toitures, des peintures, du dallage des magasins cales ou du revêtement des terres pleins sont à la charge de l'Administration du Port sans préjudice de l'application de l'article 41 du Règlement Général en cas de dégâts causés par le bénéficiaire des installations affectées. L'entretien courant et le nettoyage sont à la charge du bénéficiaire des installations affectées qui doivent notamment assurer la bonne

conservation et le bon fonctionnement des portes des magasins cales, ainsi que le bon état d'entretien des abords. En cas de défaillance, après mise en demeure ou d'office s'il y a urgence, l'Administration du Port effectue les travaux aux frais et risques du bénéficiaire.

Article 68

Suspension de l'affectationL'installation non conforme d'une surface affectée peut entraîner le retrait immédiat, sans préavis ni compensation, de l'affectation par la Direction du Port, sans préjudice des amendes et poursuites encourues par le contrevenant.A l'expiration de l'affectation ou en cas de retrait, les lieux doivent être remis dans leur état primitif. En cas de carence dans les délais impartis par la Direction du Port, les travaux seront effectués aux frais et risques de l'ancien bénéficiaire.

Article 69

Conformité aux règlements en vigueurD'une manière générale, les magasins cales et les terre-pleins affectés, les marchandises qui y sont déposées et les entreprises de manutention affectataires sont soumis à toutes les prescriptions édictées dans le présent Règlement, dans le Règlement Général du Port, ainsi qu'aux dispositions des Cahiers des Charges en la matière.

7. PASSAGERS

Article 70

Redevancell est prélevé, à l'embarquement et au débarquement dans le périmètre portuaire une redevance sur les passagers empruntant ou ayant emprunté la voie maritime. Le montant de ces redevances ainsi que les conditions d'application sont fixées par les tarifs portuaires en vigueur. Les navires de croisière sont exemptés de cette redevance pour leurs passagers en escale. 8. HYGIENE ET VOIRIE

Article 71

Règlement d'hygiène et de voirieD'une manière générale, les dispositions de la délibération 472/6ème L du 24 mai 1968 portant règlement d'hygiène et de voirie sur le territoire de la République de Djibouti sont applicables dans le périmètre portuaire. 9. DISPOSITION D'ENTREE EN APPLICATION

Article 72

Sont abrogéesToutes dispositions antérieures contraires au présent décret.

*Le Président de la République
chef du Gouvernement*

ISMAÏL OMAR GUELLEH