

Loi

Générale

modern

Loi n° 83/AN/00/4ème L portant statuts des auxiliaires de Transport Maritime.

n° 83/AN/00/4ème L

Ministère
ASSEMBLÉE NATIONALE

Numéro JO
n° 13 du 15/07/2000

Date de publication
9 juillet 2000

Date du numéro
15 juillet 2000

INTRODUCTION

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUÉ LA LOI DONT LA TENUE SUIT :

VISAS

VU La Constitution du 15 septembre 1992

VU La Loi n°12/AN/98 du 11 mars 1998 portant réforme des sociétés d'Etat, des Sociétés d'Economie Mixte et des Etablissements Publics à caractère Industriel et Commercial

VU Le Décret n°99-0059/PRE du 12 mai 1999 portant nomination des membres du Gouvernement Djiboutien et fixant ses attributions

VU Le Décret n°99-0077/PR/MFEN portant réforme des Etablissements Publics

VU L'Arrêté n°71-954/SG du 03/07/91 portant règlement d'Exploitation du PAID ;

TEXTE INTÉGRAL

1.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ARTICLE 1ER

Est définie comme auxiliaire du transport maritime toute personne physique ou morale effectuant des prestations de service à caractère commercial pour le compte ou au profit du propriétaire ou de l'armateur d'un navire, ou du propriétaire, expéditeur ou destinataire d'une marchandise chargée ou déchargée d'un navire et ses suites.

ARTICLE 2

L'exercice de l'ensemble des professions d'auxiliaires du transport maritime sur le Territoire national est soumis à agrément dans des conditions qui seront précisées par décret pour chacune d'entre elles.

ARTICLE 3

L'agrément visé à l'article 2 ci-dessus deviendra d'office caduc en cas de

- décès ou incapacité civile du titulaire, personne physique
- faillite ou dissolution de la société qui en est titulaire. Tout changement de personne habilitée à représenter une société agréée doit être notifié dans le délai d'un mois aux autorités compétentes.

ARTICLE 4

Au sens de la présente loi on entend par Agent Maritime toute personne physique ou morale qui effectue les opérations suivantes : 1) La consignation des navires ; 2) Toute autre opération qui peut lui être confiée par l'armateur ou l'affrètement du navire, notamment la négociation et le recouvrement du fret. En tant que consignataire de navire, l'agent maritime est le mandataire de l'armateur ou de l'affrètement du navire pour le compte duquel il effectuera, pour pourvoir aux besoins du navire et de l'expédition, toutes opérations que le Capitaine n'accomplit pas lui-même.

ARTICLE 5

La responsabilité d'un agent maritime à l'égard de l'armateur ou de l'affrètement du navire pour le compte duquel il opère est celle d'un mandataire à l'égard de son mandant. A l'égard des tiers, l'agent maritime engage son mandant dans le cadre de l'exécution du mandat qui lui a été confié. Les actions dirigées contre l'armateur à travers son Agent Maritime doivent être portées devant la juridiction Djiboutienne compétente.

ARTICLE 6

Lorsqu'il effectue des opérations de consignation d'un navire, l'agent maritime est, solidairement avec son mandant, responsable du paiement des redevances portuaires assises sur le navire et dues au titre de l'escale. Il devra déposer auprès du Trésorier Payeur National, au moment de son agrément et dans des conditions précisées par décret, une caution bancaire en garantie de sa responsabilité dans ce domaine. Les actions contre les consignataires de navire se prescrivent par une durée d'un an.

ARTICLE 7

Les agents maritimes doivent répondre à des conditions minimales de qualification professionnelles et de capacité financière définies par décret. L'accomplissement de ces conditions sera vérifié par les autorités compétentes au moment de l'agrément. Au cas où ces conditions ne seraient pas maintenues au cours de l'exercice de la profession, l'agrément sera retiré.

ARTICLE 8

Au sens de la présente Loi on entend par transitaire toutes personne physique ou morale qui effectue pour son propre compte ou le compte d'autrui les opérations suivantes : 1) Les opérations juridiques et matérielles relatives à la réception, l'entreposage, la livraison ou la réexpédition de la marchandise, hormis les opérations de mise à bord et de déchargement. 2) Les opérations relatives à la consignation de la marchandise; dans ce cas, le transitaire reçoit mandat des ayant-droits de la marchandise pour en payer le fret lorsqu'il reste dû et effectuer au nom de l'ayant-droit toutes formalités portuaires relatives à cette marchandise en acquittant pour son compte les redevances correspondantes. 3) La déclaration de la marchandise en douane pour le compte de son destinataire.

ARTICLE 9

En règle générale, la responsabilité du transitaire est celle d'un prestataire de service. Toutefois, lorsqu'il agit comme-consignataire de la marchandise, sa responsabilité à l'égard de l'ayant-droit de cette dernière est celle d'un mandataire à l'égard de son mandant. Il en va de même lorsque le transitaire agit comme déclarant en douane.

ARTICLE 10

Le transitaire assume en outre toute responsabilité du fait de la réexpédition ou de l'importation des marchandises, pendant tout le temps où ces marchandises se trouvent sous sa garde, à l'égard de l'Administration des Douanes. Les conditions de mise en jeu de cette responsabilité, qui s'exerce corrélativement avec celle du déclarant en douane ou de l'importateur, sont fixées par le Code des Impôts.

ARTICLE 11

Lorsqu'il effectue des opérations de consignation de la marchandise le transitaire est responsable, solidairement avec le destinataire ou propriétaire de la marchandise.

ARTICLE 12

Les transitaires doivent répondre à des conditions minimales de qualification professionnelle, de capacité financière et de matériel définie par décret. L'accomplissement de ces conditions sera vérifié par les Autorités compétentes au moment de l'agrément. Au cas où ces conditions ne seraient pas maintenues au cours de l'exercice de la profession, l'agrément sera retiré.

4. DES ENTREPRENEURS DE MANUTENTION PORTUAIRE OU ACCONIERS

ARTICLE 13

Les entrepreneurs de manutention portuaire, ou acconiers, sont chargés de toute les opérations qui réalisent la mise à bord ou le débarquement des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein qui en sont le préalable ou la suite.

ARTICLE 14

L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui aura requis ses services et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci, qui seul a une action contre lui en cas de dommages causés à la marchandise qui est l'objet de la manutention.

ARTICLE 15

La responsabilité de l'Entrepreneur de manutention court

- au déchargement, du moment où il saisit la marchandise à bord avec ses propres appareils, ou avec les appareils mis à sa disposition et manoeuvre par ses propres équipes, jusqu'au moment de la remise de la dite marchandise au réceptionnaire ; toutefois, en cas de carence du réceptionnaire, la responsabilité de l'entrepreneur de manutention prendra fin dans des conditions fixées par le cahier des charges de cette profession
 - au chargement, du moment où il reçoit la marchandise de l'expéditeur jusqu'au moment du désaisissage de la dite marchandise à bord.
-

ARTICLE 16

L'entrepreneur de manutention est présumé avoir reçu les marchandises en bon état apparent, sauf s'il a émis des réserves sur un document identifiant les marchandises reçues et constatant leur quantité et leur état dans la mesure où cela peut être établi par des méthodes de vérification raisonnables.

ARTICLE 17

L'entrepreneur de manutention est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages ainsi que du retard dans la remise des marchandises si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant la période visée à l'article 15 ci-dessus à moins qu'il ne prouve que lui même, ses préposés ou mandataire, ou toute autre personne dont il utilise les services, ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées d'eux pour éviter le dit événement.

ARTICLE 18

Lorsque les personnes visées à l'article précédent n'ont pas pris toutes les mesures raisonnables, et que cette carence a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard subi par la marchandise, l'entrepreneur de manutention n'est responsable que dans la mesure du préjudice imputable à sa propre carence et à celle de ses préposés, mandataires ou autres personnes opérant pour son compte, à condition de prouver la part du préjudice imputable à une autre cause.

ARTICLE 19

Si l'entrepreneur ne remet pas les marchandises au réceptionnaire, ou ne les mets pas à sa disposition, dans un délai de 30 jours consécutifs suivant la date expressément convenue, ou à défaut d'un tel accord, dans les 30 jours suivants la réception d'une demande de remise des marchandises émanant de ladite personne, les marchandises peuvent être considérées comme perdues par l'ayant droit.

ARTICLE 20

La responsabilité de l'entrepreneur de manutention est limitée à un montant équivalent à 2,75 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées. Lorsque les pertes ou dommages subis par une partie des marchandises affectent la valeur d'une partie de ces marchandises le poids total des marchandises perdues, endommagées et de celle dont la valeur s'est trouvée affectée est pris en compte pour le calcul de la limite de responsabilité.

ARTICLE 21

La responsabilité de l'entrepreneur de manutention pour retard dans la remise de la marchandise au réceptionnaire est limitée à deux fois et demie les sommes dues pour ses services concernant les marchandises retardées, sans excéder le total des sommes qui lui sont dues pour l'ensemble des marchandises à remettre au réceptionnaire.

ARTICLE 22

L'unité de compte visée à l'article 20 ci-dessus est le droit de tirage spécial du Fonds Monétaire International (D.T.S). L'équivalence des montants mentionnés à l'article 20 est calculée selon la valeur du Franc Djibouti par rapport au D.T.S à la date du jugement ou à la date convenues par les parties.

ARTICLE 23

L'entrepreneur de manutention ne peut se prévaloir des limites de responsabilité prévues aux articles 20 et 21 ci-dessus s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte d'un acte ou d'acte ou d'une omission de sa part, ou de celle de ses proposé ou mandataires, commis soit intentionnellement, soit imprudemment avec témérité et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

ARTICLE 24

L'entrepreneur de manutention a un droit de rétention sur les marchandises pour les frais et créances exigibles liés aux services qu'il a exécuté en ce qui concerne ces marchandises.

ARTICLE 25

A moins qu'un avis de perte ou de dommage ne soit remis à l'entrepreneur de manutention au moment de la livraison, les marchandises ont été présumées avoir été remises dans l'état où l'entrepreneur de manutention les a lui-même prises en charge. En cas de dommages constatés à des marchandises conteneurisées, l'entrepreneur de manutention est présumé ne pas être responsable des dits dommages, dès lors qu'aucune avarie ou anomalie affectant l'état du conteneur lui-même ou de ses plombs de fermeture ne peut lui être imputée pendant la période où le conteneur était sous sa garde.

ARTICLE 26

Les actions contre l'entrepreneur de manutention sont prescrites si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai d'un an à partir de la remise des marchandises au réceptionnaire, ou de leur mise à la disposition de ce dernier. En cas de perte totale des marchandises, le délai court à partir du jour où l'ayant droit a reçu un avis de perte, ou du jour où elles peuvent être considérées comme perdues en application des dispositions de l'article 19 ci-dessus. Les actions récursoires de l'entrepreneur de manutention contre un tiers responsable peut être intentée pendant un délai de trois mois après l'expiration du délai prévu aux alinéas ci-dessus.

ARTICLE 27

L'entrepreneur de manutention privé est lié à l'Autorité Portuaire par un contrat ou une Autorisation d'exploitation d'outillage privé avec obligation de service public lorsqu'il utilise ses propres installations et appareils de manutention, ou par un contrat de location d'outillage public s'il utilise des équipements appartenant du Port. Un cahier des charges approuvé par décret fixera les droits et obligations des manutentionnaires opérant dans les conditions prévues au présent article. Sauf cas de force majeure, les entrepreneurs de manutention autorisés à opérer à l'intérieur du périmètre portuaire sont pleinement responsables des dommages ou dégradations, anormales qui seraient causés par leur activité au domaine et aux ouvrages portuaires. Cette responsabilité devra être garantie par la caution bancaire déposée auprès du Trésorier Payeur National lors de l'agrément et par son assurance professionnelle.

5. DES SERVICES DE PILOTAGE

ARTICLE 28

Le pilotage à l'entrée et à la sortie du Port de Djibouti et sur le plan d'eau portuaire est un service public exercé dans les conditions prévues par les articles 70 à 77 de la Loi n°212/AN/82 du 18 janvier 1982 portant Code des Affaires Maritimes.

ARTICLE 29

Les modalités d'exécution du service de pilotage sont fixées par le Règlement Général et par le Règlement d'Exploitation du Port et par l'Arrêté portant règlement du pilotage.

ARTICLE 30

Le port n'est en aucun cas responsable envers les tiers des dommages causés par le navire piloté pendant les opérations de pilotage. Le navire piloté est responsable des dommages survenus aux ouvrages ou au domaine portuaire au cours des opérations de pilotage. Le navire piloté est responsable des dommages survenus au bateau-pilote ou à son équipage au cours des opérations de pilotage, sauf s'il établit que ces dommages sont imputables à une faute du bateau-pilote.

ARTICLE 31

Les actions nées de l'opération de pilotage se prescrivent deux ans à compter de la date à laquelle l'opération a pris fin.

6. DES SERVICES DE REMORQUAGE

ARTICLE 32

Le remorquage consiste en : a) l'assistance matérielle apportée à la manoeuvre des navires, notamment dans les ports par le moyen de navires spécialisés ; b) la traction ou le poussage, par des navires spécialisés, de navires privés de moyens propres de propulsion.

ARTICLE 33

Les modalités d'exécution du service du remorquage portuaire sont fixées par le Règlement Général et par le Règlement d'Exploitation du Port.

ARTICLE 34

Le contrat de remorquage se prouve par tous les moyens, notamment par l'acceptation par le capitaine du navire des services offerts par le remorqueur.

ARTICLE 35

Le remorquage dans les eaux territoriales et les ports de la République de Djibouti est réservé aux navires Djiboutiens, sauf dérogation accordée par l'Autorité compétente en cas d'insuffisance des remorqueurs nationaux. D'autre part, les remorqueurs étrangers peuvent intervenir dans les eaux djiboutiennes pour des opérations de remorquage effectuées en provenance ou à destination de zones maritimes ou de ports situés au-delà des eaux territoriales djiboutiennes.

ARTICLE 36

Les opérations de remorquage dans les limites du périmètre portuaires s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué. Les dommages de toute nature survenus au cours de ces opérations sont à la charge du navire remorqué, à moins que celui-ci n'établisse qu'ils sont imputables à une faute du remorqueur. En dehors de la responsabilité susceptible de lui incomber en tant qu'exploitant du service du remorquage, le Port Autonome International de Djibouti ne peut être tenu pour responsable des accidents ou avaries survenus au navire remorqué, au remorqueur ou à des tiers au cours des manoeuvres de remorquage.

ARTICLE 37

Les opérations de remorquage à l'extérieur du périmètre portuaire s'effectuent sous la direction du Capitaine du remorqueur. Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

ARTICLE 38

Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage sont prescrites deux ans après l'achèvement de ces opérations.

7. DES AVITAILLEURS DE NAVIRES

ARTICLE 39

Seules peuvent être agréées pour ravitailler les navires au Port de Djibouti, en vivres et en matériel, les entreprises disposant de capacités techniques minimales qui seront définies par décret. L'avitaillement en combustible est réservé aux Sociétés de distribution pétrolière.

ARTICLE 40

Les avitailleurs de navires répondent de leur activité commerciale dans les conditions du droit commun. 8.

DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 41

La présente Loi abroge toutes dispositions qui lui sont contraires; elle abroge et remplace notamment les dispositions du Titre IV de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 promulguée par l'Arrêté n°2023 du 20 décembre 1966 et les dispositions corrélatives de son décret d'application n°66-1078 du 31 décembre 1966.

ARTICLE 42

La présente loi sera exécutée comme loi d'Etat et entrera en vigueur dès sa promulgation.

*Par le Président de la République
chef du Gouvernement*

ISMAÏL OMAR GUELLEH