

Loi

Générale

modern

Loi n° 212/AN/82 portant code des Affaires Maritimes.

n° 212/AN/82

Ministère
ASSEMBLÉE NATIONALE

Date de publication
18 janvier 1982

Numéro JO
n° 1 du 15/03/1982

Date du numéro
15 mars 1982

INTRODUCTION

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

VISAS

V Les lois constitutionnelles n°77-001 et 77-002 du 27 juin 1977

V Le décret n°81-076/PR du 7 juillet 1981 portant nomination des membres du Gouvernement.

TEXTE INTÉGRAL

TITRE I GENERALITES

CHAPITRE 1er: CHAMP D'APPLICATION

Article 1er– : Les dispositions du présent Code sont applicables à tous les navires immatriculés à Djibouti, aux États-Majors et équipage qui y sont embarqués, ainsi qu'à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, qui bien que non présentes à bord auraient commis une infraction aux dispositions de la présente Loi ou de ses textes d'application. Toutefois, les navigateurs étrangers auxquels des accords de réciprocité passés entre leur pays d'origine et la République de Djibouti auront permis de naviguer à bord des navires djiboutiens, pourront, autant que les règlements régissant leur statut le leur permettent, continuer à bénéficier des avantages qui leur sont propres.

CHAPITRE 2 – DEFINITIONS Art. 2

- L'expression autorité maritime au sens du présent code, désigne le ministre chargé du port et les fonctionnaires d'autorité auxquels il est susceptible de déléguer tout ou partie de ses pouvoirs.

CHAPITRE 3 – ORGANISATION DES AFFAIRES MARITIMES Art. 3

- Un décret fixera l'organisation et la compétence du service des Affaires maritimes à Djibouti. Art. 4
- Hors du territoire national, les navires et les marins djiboutiens en escale sont administrés par les consuls de Djibouti, dans les ports où il en existe. Dans les autres ports étrangers, les autorités consulaires investies pour ce faire par la République de Djibouti auront vocation pour leur administration. Dans les ports des Etats ayant passé des accords de réciprocité, les services locaux de la marine marchande pourront être chargés de l'administration des navires et des marins djiboutiens. Art. 5
- Il sera ouvert dans une banque agréée, au titre de la marine marchande djiboutienne

- Un compte des dépôts des gens de mer djiboutiens sur lequel seront inscrites les sommes revenant aux marins djiboutiens absents ou à leurs ayants droits, ainsi que les sommes versées à titre de cautionnement par les navires étrangers
- Un compte de dépôt des épaves maritimes pour les cas prévus aux articles 41 et 51. Un décret fixera les conditions de fonctionnement desdits comptes et les personnes dont la signature sera déposée. TITRE II CHAPITRE Ier – LA NAVIGATION MARITIME ET LE DOMAINE PUBLIC MARITIME Art. 6
- La navigation maritime est celle qui s'effectue en mer, dans les golfes, rades, baies et lagunes. Art. 7
- Dans les lagunes, les baies, rades et golfes et en mer, jusqu'à la limite des eaux territoriales, la police de la navigation est réglementée par arrêté. Art. 8
- Les limites des différentes zones de navigation commerciale (bornage, cabotage, long cours) et les conditions dans lesquelles la navigation correspondante peut être pratiquée, sont fixées par arrêté. De même pour
- Les trois zones de navigation à la pêche (pêche côtière, pêche ou large et grande pêche)
- L'exercice de la navigation de plaisance, mais après consultation des ministères intéressés et du ministre du Commerce, des Transports et du Tourisme. Art. 9
- Certaines navigations peuvent être réservées aux navires djiboutiens et sous réserve de réciprocité aux navires d'autres Etats ou à certaines catégories d'entre eux, sans préjudice des dispositions particulières à la législation douanière. Art. 10
- Le domaine public maritime comprend
 - Le rivage de la mer
 - Les eaux territoriales
 - La zone contiguë
 - La zone économique exclusive. TITRE III STATUT DU NAVIRE CHAPITRE Ier – DEFINITION DU NAVIRE DE MER Art. 11
- Est considéré comme navire de mer tout engin flottant qui effectue à titre principal une navigation maritime, soit par ses propres moyens, soit en remorque. La qualité de navire de mer résulte de l'immatriculation de l'engin par les soins de l'autorité maritime.

CHAPITRE 2 – DJIBOUTISATION DES NAVIRES Art. 12

- La djiboutisation est l'acte administratif qui confère au navire le droit de porter le pavillon de la République de Djibouti avec les privilèges qui s'y rattachent. Art. 13
- Tout navire djiboutien qui prend la mer doit avoir à bord un acte de djiboutisation délivré par l'autorité maritime au nom du chef de l'Etat. Art. 14
- Les navires de l'Etat, autres que ceux de la marine nationale et les navires armés pour le compte de la République de Djibouti, reçoivent une lettre de nationalité qui leur confère le droit de porter le pavillon national. Art. 15
- L'autorité maritime peut dispenser de l'acte de djiboutisation certains navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute. Art. 16
- Pour recevoir l'acte de djiboutisation pour son navire, le propriétaire doit s'engager à se soumettre aux lois et règlements maritimes en vigueur dans le territoire et satisfaire aux conditions suivantes
 - S'il s'agit d'une personne physique, elle doit résider à Djibouti et y payer patente
 - S'il s'agit d'une société, elle doit avoir son siège social à Djibouti, y payer patente et son gérant, ou président directeur général, doit y résider. Les conditions de nationalité des personnels embarqués seront déterminées par arrêtés. La liste des formalités à remplir et des justifications et pièces à produire pour l'obtention du titre ou lettre de nationalité, sera fixée par décret.

CHAPITRE 3 – NOMS DES NAVIRES ET MARQUES EXTERIEURES D'IDENTITE Art. 17

–

Le choix du nom du navire appartient au propriétaire. Il ne peut, cependant, y avoir plusieurs navires portant le même nom. Les noms sous lesquels les navires sont djiboutisés ne peuvent être changés sans l'autorisation de l'autorité maritime. Art. 18.- Tout navire doit porter de façon apparente

- A la poupe : son nom et son port d'immatriculation
- A l'avant des deux bords : a) Pour les navires de commerce : son nom b) Pour les boutres et les navires de pêche : son numéro précédé des lettres distinctives du port d'immatriculation. Des décrets fixeront les dimensions minimales des marques susvisées ainsi que le signalement des navires de plaisance.

CHAPITRE 4 – CONSTRUCTION, ACHAT ET VENTE DES NAVIRES Art. 19

- Les contrats de construction, d'achat, de vente et de location de navires doivent être dressés par écrit et comporter les renseignements fixés par arrêté. Art. 20
- Tout contrat d'achat de navires étrangers, tout contrat de construction d'un navire soit à l'étranger, soit dans le territoire national, tout contrat de vente de navires, soit entre nationaux djiboutiens, soit entre ces nationaux et des étrangers, doit être soumis au visa préalable de l'autorité maritime si lesdits navires font partie de la flotte de commerce djiboutienne. Toute mutation de propriété, toute délivrance de titre de nationalité est subordonnée à la production d'un contrat visé ainsi qu'il est dit ci-dessus. Art. 21.- Les navires qui par suite de vente ou autre raison, viendraient à ne plus respecter les conditions d'obtention du titre de nationalité seront radiés. Un certificat de radiation peut être délivré par l'autorité maritime.

CHAPITRE 5 – IMMATRICULATION ET TITRE DE NAVIGATION MARITIME Art. 22

- Les navires sont immatriculés aux Affaires maritimes à Djibouti, au vu de l'acte de djiboutisation. L'autorité maritime détermine les règles et conditions à remplir pour obtenir l'immatriculation. Art. 23
- Sont astreints à la possession d'un titre de navigation maritime, renouvelé annuellement, appelé rôle d'équipage, les navires ou engins pratiquant la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance. Le rôle d'équipage établi en double exemplaire (rôle bord et rôle bureau) mentionne obligatoirement
- Les caractéristiques du navire et le nom du propriétaire
- Le nom et l'adresse de l'armateur
- Les noms et identité complète des membres de l'équipage avec indication de la fonction exercée et les conditions d'engagement
- Les mouvements effectués par le navire. L'autorité maritime peut dispenser de rôle d'équipage certains navires ou engins. La délivrance et le renouvellement du rôle d'équipage sont subordonnés au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par décret.

CHAPITRE 6 – SECURITE DE LA NAVIGATION Art. 24

- Tout navire de mer ainsi que tout engin flottant tel que drague, porteur, citerne, chaland, quel que soit son tonnage, effectuant une navigation maritime soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire, doit être muni des titres de sécurité suivants
- Permis de navigation (pour tous les navires)
- Certificat de franc-bord ou certificat d'exemption
- Certificat de sécurité pour les navires à passagers
- Certificat de sécurité pour le matériel d'armement
- Certificat de sécurité radio (éventuellement). Art. 25
- Des arrêtés de l'autorité maritime déterminent les règles auxquelles doivent satisfaire les navires de mer ou engins flottants pour la délivrance des titres de sécurité prévus à l'article 24. Ils définiront, également, la liste et la composition des commissions de visites de contrôle devant être effectuées préalablement à la délivrance de ces titres. Art. 26
- Il est créé auprès du ministre chargé du port une Commission centrale de Sécurité. Cette commission est saisie par l'autorité maritime de toute demande d'autorisation de construction, d'achat d'un navire étranger. Les plans et documents sont déposés par l'armateur intéressé à l'autorité maritime. Au vu de ces derniers la commission apprécie

si le navire considéré répond aux conditions de sécurité exigées par la présente loi. Elle formule un avis. Sont dispensés de cet examen : les demandes concernant les navires d'un tonnage inférieur à 50 tonnes et les navires classés par des sociétés de classification reconnues et justifiant de la première cote. Art. 27

- Avant de quitter le port de Djibouti, tout navire djiboutien peut être soumis à une visite de partance. Elle est faite par l'inspecteur de la navigation ou par le fonctionnaire ou l'expert désigné par l'autorité maritime. L'inspecteur de la navigation peut interdire ou ajourner jusqu'à l'exécution de ces prescriptions le départ de tout navire qui, par son mauvais état d'entretien, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement ou pour tout autre motif, lui semblerait ne pouvoir prendre la mer sans danger pour l'équipage ou les personnes embarquées. Les décisions de l'inspecteur sont susceptibles d'un recours auprès du chef du service des Affaires maritimes. Art. 28
- Tous les navires étrangers touchant Djibouti sont soumis aux dispositions des articles 24 et 25. Ces navires sont présumés satisfaire aux prescriptions de ces articles si le capitaine présente un titre régulier délivré par le gouvernement d'un pays lié par les conventions internationales en vigueur sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, et conformément à ces conventions. Ce titre doit être considéré comme suffisant, à moins que l'état de navigabilité du navire ne corresponde pas en substance aux indications qui y sont portées et qu'il ne puisse prendre la mer sans danger pour ses passagers et son équipage. L'autorité maritime prend, dans ce cas, toutes dispositions convenables pour empêcher le départ du navire en même temps qu'elle informe par écrit le consul du pays où le navire est immatriculé, de la décision prise et des circonstances qui l'ont motivée. Art. 29 – Les experts appelés à concourir à la délivrance des titres de sécurité reçoivent une rétribution dont le montant est fixé par décret. La délivrance ou le renouvellement des titres de sécurité et les visites de contrôle nécessaires pour l'application des dispositions qui précèdent, donnent lieu à la perception des taxes dont le montant est fixé par décret. Art. 30
- L'autorité maritime peut fixer un régime particulier pour les navires dont les caractéristiques ou les conditions d'exploitation le justifieraient. Des titres de sécurité provisoires seront délivrés par les consuls de la République de Djibouti pour les navires construits ou acquis à l'étranger et expédiés pour un premier voyage. Tous les navires de mer djiboutiens doivent se conformer au règlement international en vigueur pour prévenir les abordages en mer.

CHAPITRE 7 – ASSISTANCE ET SAUVETAGE MARITIME Art. 31 – L'assistance et le sauvetage des navires, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix du passage sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été accomplis. Art. 32

- Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération. Aucune rémunération n'est due si le concours prêté reste sans résultat utile. En aucun cas la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées. Art. 33
- N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours, malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru. Art. 34
- Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué, ou de sa cargaison, que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement d'un contrat de remorquage. Art. 35
- Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait lieu entre navires appartenant au même propriétaire. Art. 36. Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge. Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie, soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage des navires sauveteurs. Si le navire sauveteur est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi nationale du navire. Art. 37
- Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger, peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables. Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est, de façon excessive, dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée. Art. 38
- La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances, en prenant pour base : a) En premier lieu, le succès obtenu, les efforts et les mérites de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers

ou par son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par les navires sauveteurs, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant. b) En second lieu, la valeur des choses sauvées. Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 36, alinéa 2. Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux. Art. 39

- Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées. Les sauveteurs de vies humaines, qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance, ont droit à une part équitable de la rémunération accordée au sauveteur du navire, de la cargaison ou de leurs accessoires. Art. 40
- L'action en paiement de la rémunération d'assistance ou de sauvetage est présentée avant deux ans à compter du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées. Toutefois, ce délai ne court pas lorsque le navire assisté ou sauvé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales djiboutiennes. Art. 41
- Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre. Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente. Art. 42
- Les dispositions précédentes sont applicables aux navires de la République de Djibouti, même exclusivement affectés à un service public.

CHAPITRE 8 – EPAVES MARITIMES Art. 43

- Constituent des épaves maritimes soumises à l'application du présent code : 1- Les navires et les aéronefs en état d'innavigabilité sur une partie du domaine public maritime, abandonnés sans espoir de retour par leurs équipages et sans que les propriétaires en assurent réellement la garde. 2- Les navires de mer et aéronefs submergés dans les eaux territoriales. 3- Les cargaisons desdits bâtiments ou aéronefs. 4- Les coques, parties de coques ou débris de navires de mer et les fragments d'aéronefs trouvés flottant en mer ou amenés par des sauveteurs. 5- Les marchandises ou objets provenant de jets, bris ou naufrages tombés ou abandonnés à la mer, trouvés sur les flots ou sur une partie du domaine public maritime. 6- D'une façon générale, tous les objets trouvés abandonnés en mer, sur le rivage ou au fond de la mer. Art. 44
- En cas de découverte d'épave : 1- L'inventeur doit, dans la mesure de ses moyens, procéder à la mise en sûreté de l'épave et obligatoirement en faire aussitôt déclaration à l'autorité maritime. En cas de vol, recel ou de détournement d'épave, l'autorité maritime dresse les procès-verbaux et les transmet au procureur de la République. Elle peut interroger les témoins et ordonner les perquisitions domiciliaires en vue de la découverte de l'épave. 2- L'autorité maritime prend les mesures nécessaires en vue de la récupération et de la conservation de l'épave, à moins que le propriétaire ou son représentant ne soit sur place. Elle peut requérir à cet effet, moyennant indemnité, toute personne physique ou morale capable d'y participer ainsi que tout moyen de transport ou autres. Elle peut donner l'ordre d'occuper et de traverser pour ces motifs des propriétés privées, moyennant indemnités fixées par accord entre l'autorité maritime et l'administration des Finances, d'une part et d'autre part le propriétaire, soit à défaut par le juge. Elle dresse un inventaire des matériels ou objets sauvés. Elle procède enfin à la recherche du propriétaire. Art. 45
- Si le propriétaire de l'épave est connu, il doit indiquer dans le délai de 3 mois, à compter du sauvetage, s'il désire procéder à sa récupération ou en faire abandon. Dans le premier cas, il doit procéder à la récupération de l'épave dans le délai maximum de 6 mois à compter du sauvetage. Dans le second cas, l'épave devient propriété de l'Etat, qui peut procéder à sa vente ou à son exploitation. Art. 46
- Si le propriétaire reste inconnu ou n'a pas fait connaître ses intentions dans le délai de 3 mois, ou ne respecte pas le délai de 6 mois qui lui est fixé par l'article précédent, pour procéder lui-même à la récupération de l'épave, l'autorité maritime peut aux lieu et place du propriétaire et selon la nature de l'épave
 - soit procéder à sa vente
 - soit procéder directement à son exploitation
 - soit passer un contrat de concession d'exploitation d'épave avec une entreprise spécialisée. Le propriétaire ne peut en aucun cas mettre en cause la responsabilité de l'autorité maritime lorsqu'elle procède à ces opérations. Le produit net obtenu, après paiement des divers frais, est versé en compte bancaire spécial où il peut être réclamé par le propriétaire

pendant 3 ans à compter du jour du dépôt. Passé ce délai, le produit est acquis à l'Etat. En cas de vol ou de détournement d'épaves, des procès-verbaux de contravention seront établis par les agents habilités selon l'article 211 du présent code. Art. 47

- L'autorité maritime peut, sans attendre l'expiration des délais prévus aux articles 45 et 46 du présent code, faire procéder immédiatement, aux frais et risques du propriétaire, à l'enlèvement, à la démolition, à la vente ou à l'exploitation d'une épave dans les cas suivants : 1. Si un bâtiment de mer ou un aéronef échoué ou coulé, ou une épave, forme écueil ou obstacle dans le port ou en rade, le service public compétent peut mettre en demeure le propriétaire de procéder au relèvement ou à la démolition de l'épave dans un délai fixé qui ne pourra en aucun cas excéder 3 mois. En cas de refus ou d'inaction du propriétaire dans le délai imparti le service compétent peut procéder lui-même au relèvement ou à la démolition de l'épave, aux frais et risques du propriétaire. Le service susvisé doit tenir l'autorité maritime au courant de ces opérations. 2. Sur la demande du propriétaire, si celui-ci ne dispose pas de moyens suffisants et s'il y a urgence à agir pour éviter la dépréciation ou la perte de l'épave. 3. Si la récupération présente un intérêt général. Art. 48
- Une rémunération est due par le propriétaire à l'inventeur de l'épave et aux personnes qui ont participé à son sauvetage. Cette rémunération est fixée par accord entre les parties : inventeur et sauveteurs d'une part, propriétaire d'autre part, celui-ci étant remplacé par l'autorité maritime dans les cas prévus à l'article 45 dernier paragraphe et l'article 46 du présent code. A défaut d'accord, elle est fixée par le juge. La juridiction compétente est celle de droit commun. Art. 49
- Le montant de la rémunération doit tenir compte dans chaque cas : 1. Du succès obtenu, du temps employé, des frais et dommages subis, des dangers et risques encourus, de la valeur et de l'appropriation du matériel utilisé. 2. De la valeur de l'épave. Art. 50
- Lorsqu'un navire a contribué au sauvetage d'une épave, la rémunération est partagée entre l'armateur et l'équipage sur la base des 2/3 à l'armateur et 1/3 à l'équipage. Entre les membres de l'équipage le partage a lieu au prorata des salaires. Art. 51
- Le propriétaire ne peut procéder à la récupération de l'épave qu'après paiement de la rémunération ou consignation bancaire ou caution bancaire d'une somme suffisante pour assurer ce paiement. Lorsque le propriétaire fait abandon de l'épave dans les conditions prévues à l'article 45, dernier paragraphe du présent code, la rémunération est versée par l'autorité maritime sur le produit net retiré de l'épave et à concurrence de ce produit. Lorsque l'épave a été vendue ou exploitée dans les conditions prévues à l'article 46 du présent code, la rémunération est versée soit par le propriétaire, soit par l'autorité maritime à l'expiration du délai de 3 ans, sur le produit net obtenu et à concurrence de celui-ci. Art. 52
- Le droit à rémunération est prescrit par un délai de 2 ans à compter du jour du sauvetage. Art. 53
- Les dispositions du présent chapitre s'appliquent sous réserve des clauses des conventions internationales en vigueur, aux épaves des navires et aéronefs de nationalité étrangère ainsi qu'aux marchandises et objets en provenant, trouvés ou amenés sur le domaine public maritime. Par ailleurs, ces dispositions ne font pas obstacle à l'application de la législation douanière en vigueur. Art. 54
- L'autorité maritime fixe en tant que de besoin les conditions d'application des dispositions du présent chapitre, ainsi que la réglementation spéciale applicable aux épaves de nature particulière comme les matériels ou objets appartenant à l'Etat, aux établissements publics, aux collectivités publiques, les objets à caractère historique ou scientifique, les cadavres ou objets personnels trouvés sur eux, les engins de pêche, les marchandises prohibées par la loi, les mines et engins dangereux de toute nature.

CHAPITRE 9 – HYPOTHEQUES MARITIMES Art. 55

- Les navires de mer sont meubles. Ils sont susceptibles d'hypothèques. Ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties. Le contrat d'hypothèques, qui peut être établi par acte sous seing privé, doit être rédigé par écrit. Art. 56
- L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par l'autorité maritime. Art. 57
- L'hypothèque sur un navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou par son mandataire muni d'un mandat spécial. En cas de pluralité de propriétaires, le navire ne peut être hypothéqué que sur présentation d'une autorisation écrite signée par la majorité des copropriétaires. Les copropriétaires signataires doivent présenter plus de la moitié du capital social. Le mandat ainsi délivré devra être enregistré. Au cas où l'un des copropriétaires voudrait hypothéquer sa

part indivisée, il ne pourra le faire qu'avec l'autorisation de la majorité. Celle-ci se détermine par une portion d'intérêts dans le navire excédant la moitié de sa valeur. Art. 58

- L'hypothèque consentie sur le navire ou une portion de navire s'étend, sauf convention contraire, au corps du navire et à tous les accessoires. Art. 59. L'hypothèque peut être consentie sur un navire en construction. Dans ce cas, elle devra être précédée d'une déclaration faite à l'autorité maritime, indiquant : dimensions, tonnage, caractéristiques principales du navire et chantier de construction. Art. 60
- S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même navire ou sur la même part de propriété du navire, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates de leur inscription. Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence nonobstant la différence des heures de l'inscription. Art. 61
- L'inscription conserve l'hypothèque pendant 10 ans à compter du jour de son inscription. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai, sur le registre tenu par l'autorité maritime. Art. 62
- L'inscription garantit deux années d'intérêt, en sus de l'année courante, au même rang que le capital. Art. 63
- Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte translation du droit hypothécaire. Art. 64
- L'autorité maritime est tenue de délivrer à tous ceux qui en font la demande, l'état des inscriptions hypothécaires existant sur un navire ou un certificat mentionnant qu'il n'en existe aucune. Art. 65
- Les créanciers ayant une hypothèque inscrite sur un navire ou portion de navire la suivent en quelque main qu'elle passe, pour être colloquée et payée suivant l'ordre de leurs inscriptions. Art. 66.- Les hypothèques consenties à l'étranger n'ont d'effet, comme celles consenties en République de Djibouti, que du jour de leur inscription sur le registre tenu par l'autorité maritime. Art. 67
- Sont néanmoins valables, les hypothèques constituées sur le navire acheté hors de l'Etat avant son immatriculation à Djibouti, si elles ont été régulièrement inscrites par l'autorité diplomatique ou consulaire visée à l'article 4 du présent code, et reportées sur les registres tenus par l'autorité maritime lors de l'établissement des titres de nationalité définitifs et de l'immatriculation des bâtiments. Ce report ne pourra être effectué que sur réquisition du créancier. Art. 68
- Seuls, les navires susceptibles d'immatriculation et d'un tonnage brut supérieur à 20 tonnes peuvent être hypothéqués. La possibilité d'hypothèque des navires d'un tonnage inférieur peut être accordée par l'autorité maritime, mais exclusivement pour la garantie de prêts ou avances de l'Etat ou des organismes de crédit social ou de développement dûment habilités. Art. 69
- Des décrets régleront les modalités d'application des dispositions du présent chapitre, notamment
- Les modalités d'inscription et de report des hypothèques maritimes
- Les modalités d'achat et de vente du navire hypothéqué
- Les modalités de purge des hypothèques maritimes
- Le montant et l'imputation des droits à percevoir par l'autorité maritime, à raison des actes concernant les hypothèques maritimes.

CHAPITRE 10 – LE PILOTAGE DES NAVIRES Art. 70

- Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel fonctionnaire ou conventionné pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie du port de Djibouti et autres eaux maritimes. Art. 71
- Le pilotage est obligatoire pour tous les navires sans distinction de nationalité. Art. 72
- Certaines catégories de navires, dont la liste fera l'objet d'un arrêté, peuvent être dispensées du pilotage. Art. 73
- Le pilote n'est qu'un conseiller. Il n'a pas la conduite effective du navire et ne démonte pas l'autorité du capitaine qui demeure chargé du commandement du navire et de toutes les responsabilités que ce commandement comporte pour lui-même et son armateur. Art. 74
- Hors le cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter d'abord son assistance au navire en danger, même s'il n'en a pas été requis, dès lors qu'il a pu constater le péril dans lequel se trouve ce navire. Art. 75

- La responsabilité du navire est engagée en cas d'accidents au personnel ou d'avaries au bateau-pilote ou aux ouvrages portuaires, survenus pendant le pilotage ou au cours de manoeuvres d'embarquement ou de débarquement du pilote. Art. 76
- Les courtiers et consignataires de navires sont personnellement responsables du paiement des droits de pilotage à l'entrée et à la sortie. Art. 77
- L'organisation du pilotage, y compris la détermination des zones où le pilotage est obligatoire, le statut des pilotes, le montant et le mode d'établissement des tarifs de pilotage sont fixés par arrêté. TITRE IV LE STATUT DU MARIN- CHAPITRE 1er – LE MARIN, LE CAPITAINE ET L'ARMATEUR DEFINITIONS Art. 78
- Est considéré comme marin pour l'application de la présente loi, quiconque, quel que soit son sexe, s'engage envers un armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire. Les marins d'un navire forment son équipage qui est placé sous l'autorité directe du capitaine. L'équipage comprend le personnel du pont, de la machine et du service général. Art. 79
- Est considéré comme capitaine ou patron, la personne qui exerce régulièrement à bord le commandement du navire. Art. 80
- Est considéré comme armateur, toute personne physique ou morale, de droit public ou privé, qui arme, exploite ou utilise un navire.

CHAPITRE 2 – ORGANISATION DE LA PROFESSION DE MARIN Art. 81

- Le qualité de marin djiboutien est réservée aux nationaux djiboutiens et, sous réserve de réciprocité, aux nationaux des Etats ayant passé avec la République de Djibouti des accords de réciprocité. Elle est constatée par l'immatriculation du marin par les soins de l'autorité maritime à Djibouti. Art. 82
- Pour pouvoir être inscrit sur les matricules des gens de mer, le marin djiboutien ou assimilé doit satisfaire aux conditions suivantes
 - âge minimum
 - aptitude physique
 - aptitude professionnelle
 - absence de condamnation. Art. 83
- L'embarquement à titre professionnel sur les navires armés en République de Djibouti est interdit aux enfants de moins de 15 ans révolus. Art. 84
- Un arrêté fixe les conditions d'aptitude physique et professionnelle requises pour l'exercice de la profession de marin en distinguant selon les différentes spécialités d'une part et la navigation effectuée d'autre part. Il fixe en outre les modalités d'application et de contrôle. Art. 85
- Toute condamnation à une peine criminelle ou correctionnelle ayant entraîné privation de liberté pour une durée supérieure à 6 mois fait obstacle à l'immatriculation. Il peut, cependant, être dérogé à cette règle par l'autorité maritime après avis du ministre de la Justice ou de son délégué. Le marin immatriculé qui ferait l'objet d'une condamnation telle que définie par le présent article peut être radié définitivement et exclu de la profession. Art. 86
- Tout marin embarquant sur un navire muni d'un rôle d'équipage reçoit selon la formation professionnelle dont il fait preuve, soit un livret professionnel maritime qui l'autorise à ne pratiquer que certaines navigations de commerce ou de pêche fixées par arrêté. Cette dernière régit les conditions et modalités de délivrance des livrets professionnels et des cartes spéciales ainsi que la texture de ces documents qui doivent mentionner les embarquements et les débarquements du marin, toute appréciation de services rendus étant interdite. Art. 87
- La délivrance des livrets professionnels maritimes et des cartes spéciales donne lieu à la perception d'une taxe dont le montant et l'imputation sont fixés par arrêté. Art. 88 – Tout marin convaincu d'avoir vendu ou prêté son livret professionnel maritime ou sa carte spéciale est radié d'office des matricules sans préjudice des sanctions qui seront prises. Art. 89
- Hors les cas prévus par les articles 85 et 88 du présent code, sont rayés des matricules
 - tout marin qui en fait la demande
 -

tout marin qui sauf cas de force majeure reste 3 ans sans naviguer

- tout marin reconnu physiquement inapte à la navigation, tout marin que son inconduite habituelle ou l'incapacité professionnelle motivée reconnue par une commission prévue par arrêté, rendrait indésirable. Dans ce dernier cas, la radiation est définitive et ne peut être prononcée par l'autorité maritime qu'après avis du conseil de discipline et dans les conditions prévues au titre VI,

chapitre 2 du présent code. Art. 90

- L'embarquement en qualité de membre de l'équipage d'un navire djiboutien doit, dans la proportion fixée à l'article 16, être réservé aux nationaux djiboutiens ou aux nationaux d'autres Etats ayant passé avec la République de Djibouti des accords de réciprocité. Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité maritime lorsqu'il est impossible de recruter sur place.

CHAPITRE 3 – LE CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME SECTION I GENERALITES Art. 91

- Compte tenu des nécessités inhérentes au métier de marin, tout contrat d'engagement conclu entre un marin et un armateur ou son représentant, pour servir à bord d'un navire, est soumis aux dispositions du présent code et de ses textes d'application qui sont d'ordre public. Chaque fois que dans le présent code il est prévu l'intervention de la Commission consultative du Travail, l'autorité maritime y sera représentée. Art. 92
- La présente loi est applicable à tous les engagements conclus pour tout service à accomplir sur un navire battant pavillon djiboutien. Elle n'est pas applicable aux marins engagés à Djibouti pour servir sur un navire étranger. Elle est applicable aux marins étrangers embarqués sous pavillon djiboutien (loi du pavillon). Art. 93
- L'engagement maritime est libre. L'armateur ou le capitaine conserve en toutes circonstances le libre choix de son équipage. Aucune opération de placement ne peut donner lieu à une rémunération quelconque de la part du marin. Art. 94
- En matière maritime, la capacité de contracter est soumise aux règles du droit commun, sous réserve de l'application de l'article 83 du présent code concernant les mineurs. Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime s'il n'est pas libre de tout autre engagement maritime. Art. 95
- Le contrat d'engagement doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aux parties aucun doute sur leurs droits et obligations respectifs. Il doit indiquer en particulier
- La durée du contrat. Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par une des parties. Ce délai doit être le même pour les deux parties et ne pas être inférieur à 24 heures. S'il est conclu au voyage, il doit mentionner le port où le voyage prendra fin et apprécier la durée maximum du voyage envisagé
- Le service pour lequel le marin s'engage et la fonction qu'il doit exercer
- Le montant des salaires et accessoires ou les bases de calcul des parts et profits. Art. 96
- Le contrat à l'essai ne peut être conclu pour une période supérieure à 3 mois. Si l'essai n'est pas concluant, les frais éventuels de rapatriement sont à la charge de l'armateur. Art. 97
- Après avis de l'inspecteur du Travail, avis formulé à titre consultatif, le contrat d'engagement est visé par l'autorité maritime. Celle-ci ne peut régler les conditions de l'engagement, mais elle peut refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions de la présente loi. Les marins peuvent se faire expliquer et traduire la teneur du contrat lors de l'armement du navire ou de leur embarquement administratif au rôle d'équipage. Toutes les clauses et stipulations du contrat doivent, à peine de nullité, être inscrites ou annexées au rôle d'équipage. Art. 98
- Des accords d'établissement peuvent être passés entre un ou plusieurs armateurs et les équipages embarqués à bord de leurs navires. Ces accords doivent être déposés entre les mains de l'autorité maritime qui n'accepte de les viser qu'autant qu'ils sont conformes aux dispositions légales ou réglementaires et après avis consultatif de l'inspecteur du Travail. Art. 99
- Les accords d'établissement doivent être mentionnés au rôle d'équipage et affichés à bord. SECTION 2 OBLIGATIONS DU MARIN ENVERS L'ARMATEUR ORGANISATION DU TRAVAIL A BORD DES NAVIRES Art. 100

–

Le marin est tenu d'obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire, des passagers ou de la cargaison. Art. 101

- Le marin est tenu, en dehors des heures de service, au travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de poste, des objets de couchage et de plat sans que ce travail puisse donner lieu à allocations supplémentaires. Art. 102
- Le marin est tenu, quelle que soit sa spécialité, de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison. Art. 103.- Sauf autorisation du capitaine, le marin ne peut charger dans le navire aucune marchandise pour son compte personnel. En cas d'infraction à cette règle, il peut être tenu de payer le fret. En outre, le capitaine peut ordonner le jet à la mer des marchandises indûment chargées si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la cargaison, ou à faire encourir des amendes ou confiscation pour infraction aux lois douanières ou autres. Art. 104
- L'autorité maritime fixe, en tant que de besoin, les conditions d'application des dispositions ci-dessus. Art. 105
- Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, les lois, règlements et usages en vigueur. Art. 106
- Le marin est tenu de se rendre à bord du navire sur lequel il embarque au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur ou son représentant, par le capitaine ou l'officier dont il relève. Art. 107
- Sauf dans les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire est en jeu, circonstance dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu, sauf convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé. Art. 108.- Le travail à bord des navires est organisé par le capitaine, sous le contrôle de l'autorité maritime. Des heures supplémentaires peuvent être ordonnées pour tenir compte de l'exploitation du navire. Mais, hors le cas de force majeure, lorsque le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, la durée effective du travail ne peut, en aucun cas, dépasser 12 heures par jour, sauf le jour d'arrivée ou de départ et, dans ce dernier cas, sous réserve des dispositions de l'arrêté prévu à l'article 109 du présent code. A la mer et sur rade foraine, le service est organisé par bordées et par quarts. Art. 109
- Un arrêté pris par l'autorité maritime fixe en tant que de besoin, l'organisation du travail à bord en fonction du genre de navigation effectuée, des différentes spécialités, ainsi que les travaux exigibles du personnel. SECTION 3 OBLIGATIONS DE L'ARMEUR ENVERS LE MARIN Art. 110
- Le marin est rémunéré soit à salaires fixes, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération, selon la convention des parties. Tout contrat à la part ou au profit doit déterminer les dépenses et charges communes à déduire du revenu brut pour former le produit net ainsi que le nombre de parts revenant à chacun. Art. 111
- Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été engagé et comportant un salaire plus élevé que le sien, a droit au salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie pendant toute la période où il l'exerce effectivement. Art. 112
- Le marin qui étant de service, s'absente sans autorisation perd le droit aux salaires pendant son temps d'absence. Art. 113
- Le marin, lors de chaque paiement, reçoit un bulletin de paye précis. Art. 114
- Les salaires, parts, profits ou autres rémunérations des marins, sont saisissables ou cessibles dans les conditions prévues par le Code du Travail. Sont insaisissables pour quelque cause que ce soit : a) Les vêtements des marins sans exception. b) Les instruments et autres objets servant à l'exercice de leur profession. c) Les sommes qui leur sont dues pour frais médicaux ou pharmaceutiques ou pour rapatriement. Art. 115
- Lorsqu'il y a lieu à heures supplémentaires dans le cadre des dispositions de l'article 108, les contrats ou accords d'établissement fixent les modalités et le taux de rémunération. Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être prévu par convention, sous réserve de l'homologation de l'autorité maritime, après avis consultatif de l'inspecteur du Travail. Les contrats ou accords fixent également après avis consultatif de l'inspecteur du Travail, les modalités de paiement et le taux des allocations spéciales payées aux marins exécutant des travaux non exigibles du personnel. Art. 116
- Un repos complet d'une journée par semaine, en principe le vendredi, doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime a une durée supérieure à 6 jours. Toutes les fois que le repos hebdomadaire n'a pu être donné à sa date, il doit

être remplacé par un repos de 24 heures consécutives, soit au retour du navire à Djibouti, soit par accord mutuel dans un port d'escale. Tout repos hebdomadaire non donné à sa date et non compensé ainsi qu'il est dit ci-dessus, donne droit à un jour de congé payé. Art. 117

- Une journée de repos hebdomadaire s'entend de 24 heures consécutives de repos, comptées à partir de l'heure normale de la reprise du travail journalier. Tout travail exécuté le jour du repos hebdomadaire en suspend l'effet, sauf si sa durée n'excède pas deux heures ou s'il est nécessité par un cas fortuit. Tous travaux nécessités par des circonstances de force majeure mettant en péril le navire, les personnes embarquées ou la cargaison — circonstances dont le capitaine est le seul juge — ou par des opérations d'assistance, sont obligatoires et ne sont pas considérés comme portant atteinte à la règle du repos hebdomadaire. Il n'y a pas lieu à compensation. Art. 118
- Les marins ont droit à un congé payé à la charge de l'armateur, calculé à raison de trois jours au minimum par mois d'embarquement. Le congé est proportionnel à la durée du service. L'armateur doit donner les congés payés chaque année, mais la mise en congé du marin est décidée par le capitaine en fonction des intérêts du navire. Si le navire est en voyage, la mise en congé, sauf accord particulier, ne peut être effectuée qu'au retour du navire à Djibouti. Pendant les périodes de congé payé, les marins ont droit au salaire fixe tel que porté sur le rôle d'équipage et à l'indemnité de nourriture prévue à l'article suivant. Art. 119
- Les marins ont droit à la nourriture ou à une allocation équivalente pendant toute la durée de leur inscription au rôle d'équipage, les jours de repos et de congé. Les conditions de nourriture et le montant de l'indemnité de nourriture sont fixées par les usages et les conventions des parties. A défaut par l'autorité maritime, après avis consultatif de l'inspecteur du Travail. Art. 120
- Les marins ont droit à la fourniture de matériel, de couchage et de plat. Art. 121
- Sauf les exceptions prévues aux articles ci-après, le marin djiboutien débarqué en fin de contrat, hors de Djibouti doit être rapatrié aux frais du navire. Les marins étrangers qui auraient été embarqués dans un Etat autre que la République de Djibouti, sont rapatriés dans cet Etat, sauf s'il a été stipulé par contrat que l'intéressé serait ramené à Djibouti. La présente loi ne fait pas obstacle aux lois et règlements concernant l'immigration. Art. 122
- Le rapatriement comprend
 - le transport
 - la nourriture
 - le logement. Art. 123
- Les frais de rapatriement incombent à l'armateur. Toutefois, ces frais doivent être remboursés à l'armateur : a) Par le marin, lorsqu'il est congédié à l'étranger, avec l'accord de l'autorité maritime dans les conditions prévues à l'article 125 du présent code, ou lorsqu'il est blessé ou tombé malade, par suite, d'un fait intentionnel de sa part. b) Par l'Etat, lorsque le marin est débarqué par l'autorité maritime pour passer en jugement ou subir une peine, le recours de l'Etat contre le marin étant réservé. Lorsque le contrat est résilié par la volonté commune des parties, les frais de rapatriement doivent également être réglés par la convention des parties. SECTION 4 FIN DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME Art. 124
- Le contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée, ou pour un voyage, prend fin à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu, ou à la fin du voyage, sauf rupture volontaire ou forcée du voyage. Lorsque le terme du contrat à durée déterminée vient à échoir en cours de voyage, le contrat est prolongé jusqu'au retour du navire à Djibouti, sauf convention contraire des parties. Le contrat d'engagement peut encore prendre fin quelle que soit sa nature
- Par le décès du marin
- Par la mise à terre consécutive à une blessure ou une maladie, sous réserve de l'application des articles 139 et suivants du présent code
- Par le débarquement résultant du consentement mutuel des deux parties
- Par le congédiement du marin dans les conditions prévues aux articles 125 et 126 du présent code
- Par suite de l'inexécution de ses obligations par l'armateur dans les conditions prévues à l'article 127 du présent code
-

Par suite de la vente, de la prise, du naufrage, ou de l'innavigabilité du navire. Dans ce cas, le marin reçoit de l'armateur une allocation de chômage de 2 mois de salaire. Art. 125

- A Djibouti, le capitaine a le droit de congédier le marin. A l'étranger, le capitaine ne peut le faire qu'avec l'accord de l'autorité maritime. Dans tous les cas, le motif du congédiement doit être porté au rôle d'équipage. Art. 126
- Le marin congédié pour motif légitime n'a droit à aucune indemnité, de licenciement. Le marin congédié sans motif légitime a droit à une indemnité de licenciement dont le montant est fixé en tenant compte de la nature des services, de la durée du contrat et du préjudice causé. Art. 127
- Le marin peut demander la résiliation du contrat d'engagement pour inexécution des obligations de l'armateur. La cause doit être mentionnée au rôle d'équipage. Le droit à résiliation du marin ne peut être exercé lorsque le délai de préavis tombe en cours de voyage, avant l'arrivée du navire à son poste d'amarrage ou moins de 24 heures avant l'appareillage. A l'étranger, le marin ne peut débarquer sans autorisation de l'autorité maritime. SECTION 5 DISPOSITIONS SPECIALES Art. 128
- Des dispositions dérogatoires concernant le contrat d'engagement et portant notamment sur les conditions générales du travail, les heures supplémentaires, les congés et repos, les salaires et indemnités des marins, peuvent être fixées après avis de la Commission consultative du Travail, par décret, pour tenir compte des caractéristiques, du genre d'activité de certains navires et des conditions très spéciales de leur exploitation. Art. 129
- L'engagement du capitaine ou patron, défini par l'article 79 du code, est soumis aux dispositions spéciales ci-après :
1° Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine relativement à la fonction commerciale de ce dernier et à sa qualité de mandataire de l'armateur, peuvent être valablement constatées sans intervention de l'Autorité maritime et sans être mentionnées au rôle. 2° Tout capitaine engagé pour un voyage est tenu à l'achever à peine de dommages et intérêts envers les propriétaires, armateurs ou affréteurs. 3° L'armateur peut toujours congédier le capitaine, sauf dommages et intérêts en cas de renvoi sans motif légitime. 4° Le congédiement du capitaine n'est pas subordonné, hors de Djibouti, à l'autorisation de l'Autorité maritime. Art. 130
- Des dispositions spéciales peuvent être fixées par l'Autorité maritime, après avis consultatif de l'inspecteur du Travail, concernant l'engagement, l'embarquement, le débarquement et les conditions générales de travail des mineurs. L'embarquement des mineurs, outre la condition d'âge prévue à l'article 83 du présent code, est subordonné à l'autorisation de la personne qui détient la puissance paternelle. Le mineur de moins de 16 ans est qualifié mousse, celui de moins de 18 ans est qualifié novice. Tout capitaine embarquant des mineurs doit exercer sur eux une surveillance attentive, veiller à ce qu'ils ne soient employés qu'à des travaux en rapport avec leur aptitude physique et leur fonction, leur enseigner ou faire enseigner progressivement la pratique de leur métier. SECTION 6 LITIGES ENTRE ARMATEURS ET MARINS Art. 131
- Les litiges individuels entre armateurs et marins concernant le contrat d'engagement maritime, y compris les litiges relatifs aux obligations de l'armateur en application des articles 139 et suivants du présent code, sont soumis à tentative de conciliation devant l'Autorité maritime. En cas d'échec de la tentative de conciliation, les litiges sont portés devant la Chambre du Travail de 1re instance de la Cour judiciaire de Djibouti, à l'exception des litiges concernant le capitaine qui sont portés devant la juridiction commerciale. Art. 132
- La procédure spéciale à suivre en cas de conflit collectif sera déterminée par décret pris en Conseil des Ministres.

CHAPITRE 4 – FONCTIONS A BORD, EFFECTIFS ET BREVETS Art. 133

- L'équipage d'un navire tel qu'il est défini à l'article 73 du présent code, constitue une société hiérarchisée sous l'autorité du capitaine qui est seul juge de la conduite, de l'expédition et des décisions à prendre. Art. 134
- Les fonctions de capitaine ou de patron, de second capitaine, de chef mécanicien et d'officier ne peuvent être exercées que par des marins titulaires de brevets, diplômes, certificats, permis ou de titres jugés équivalents. Pour l'exercice de certaines fonctions subalternes, une qualification professionnelle peut également être exigée. Des dérogations peuvent être accordées en cas de nécessité reconnue, sur demande de l'armateur, du capitaine ou du patron, par l'Autorité maritime qui en fixe les conditions. Art. 135
- Les conditions d'obtention des brevets, diplômes, certificats et permis ainsi que les prérogatives qui s'y attachent sont fixées par décret. Art. 136
-

Les brevets, diplômes, certificats et permis détenus par les étrangers admis à naviguer sur les navires djiboutiens, en application de l'article 81 du présent code, doivent être préalablement enregistrés par l'Autorité maritime. Art. 137

- L'effectif du personnel à bord des navires doit être tel que du point de vue de la sécurité de la navigation il soit suffisant en nombre et en qualité. A bord de chaque navire, l'effectif est fixé par l'Autorité maritime sur proposition de l'armateur, en tenant compte de la législation sur la durée du travail à bord, des caractéristiques du navire et des conditions de son exploitation. Ceci ne fait pas obstacle à ce que l'Autorité maritime fixe les effectifs minima pour une catégorie de navires et un genre de navigation déterminés. Art. 138
- L'Autorité maritime fixe les modalités d'application des dispositions ci-dessus, après avis consultatif de l'inspecteur du Travail.

CHAPITRE 5 – STATUT SOCIAL DU MARIN Art. 139

- Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais du navire, s'il est blessé au service de celui-ci ou s'il tombe malade pendant son embarquement. En cas de décès, les frais funéraires sont à la charge du navire. A son débarquement, le marin blessé ou malade non encore guéri, est soumis au régime général des accidents du travail et des victimes de maladie professionnelle. Est considéré comme accident du travail en matière maritime tout accident survenu au cours de l'exercice du métier de marin, et entraînant pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux. Est considéré comme maladie contractée en service en matière maritime toute affection constatée au cours d'embarquement, entraînant pour la victime soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux et pouvant par sa nature être considéré comme ayant un lien direct avec la profession de marin. En cas de contestation sur l'origine de la maladie, l'avis d'un médecin agréé par l'Autorité maritime sera toujours requis. Tout accident ou maladie constaté en cours d'embarquement fait obligatoirement l'objet d'un rapport détaillé de blessure ou de maladie établi par le capitaine et contresigné par deux témoins. Ce document mentionne
 - La date et le lieu de la constatation de l'accident ou de la maladie
 - Les mesures prises à bord d'urgence
 - Les circonstances exactes de l'accident ou les faits ayant pu occasionner la maladie constatée
 - Le cas échéant, les déclarations de témoins pouvant apporter des indications utiles. Art. 140
 - Le marin débarqué pour cause d'accident ou de maladie hors de Djibouti conserve à l'égard du navire des droits aux soins et aux salaires jusqu'au jour de son rapatriement quelle que soit l'origine de la blessure ou de la maladie, sous réserve des dispositions de l'article 141 du présent code. Art. 141
 - Les dispositions des articles 139 et 140 ci-dessus ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel du marin. Dans ce cas, le capitaine est seulement tenu de faire donner au marin la nourriture et tous les soins nécessaires jusqu'à son débarquement. Cependant, lorsque ce débarquement a lieu hors de Djibouti, le capitaine doit prendre au compte de l'armateur, et sauf recours contre l'intéressé, toutes dispositions pour faire assurer les soins et le rapatriement du marin. Art. 142
 - Les marins sont soumis à un régime spécifique à instituer en matière de prestations familiales sociales et de retraite. Art. 143
 - D'autres dispositions d'ordre social sont éventuellement applicables aux marins étrangers embarqués à bord des navires djiboutiens dans le cadre d'accords avec l'Etat dont relèvent ces marins. Par mesure de protection sociale, l'embarquement des marins djiboutiens sur des navires étrangers est soumis à l'accord préalable de l'Autorité maritime et après avis consultatif de l'inspecteur du Travail. TITRE VLES ACTIVITES MARITIMES
- #### CHAPITRE 1er – LES TRANSPORTS MARITIMES Art. 144
- L'organisation générale des transports maritimes, et en particulier les mesures de coordination qui peuvent être imposées aux armements djiboutiens pour favoriser l'économie nationale, font l'objet d'un décret en tant que de besoin, pris en liaison avec le ministre chargé des Transports. Art. 145
 - Les armements djiboutiens sont tenus d'assurer les transports présentant un intérêt essentiel pour la nation. Art. 146
 -

Les opérations d'affrètement par qui que ce soit des navires Djiboutiens, quel que soit leur port en lourd, sont soumises à l'autorisation de l'autorité maritime. Les affrètements des navires battant pavillon étranger sont autorisés après consultation du ministre des Finances et du ministre chargé des Transports.

CHAPITRE 2 – LA PECHE MARITIME ET SES ACTIVITES ANNEXES Art. 147

- La pêche maritime consiste dans la capture, par des moyens appropriés, de tout animal vivant en mer. SECTION 1 REGLEMENTATION ADMINISTRATIVE DE LA PECHE MARITIME Art. 148
- Des arrêtés de l'autorité maritime, préparés en liaison avec le Ministère de l'Agriculture et l'organisme chargé des recherches en matière de pêches maritimes déterminent en tant que de besoin : 1° Les zones et époques où la pêche est interdite, soit entièrement, soit pour certaines espèces. 2° Les filets, engins, instruments, procédés et modes de pêche prohibés soit entièrement, soit dans certaines conditions. 3° Les dispositions de nature à prévenir la destruction du frai et à assurer la conservation des fonds de pêche, et en particulier celles concernant la taille marchande des diverses espèces pêchées. 4° Les interdictions relatives à la pêche, à la mise en vente, à l'achat, au transport, au colportage ou à l'emploi du frai, des poissons, crustacés, coquillages et autres animaux marins qui n'atteignent pas les dimensions prescrites. 5° Les appâts ou substances dont l'emploi est interdit en dehors de celles prévues à l'article 149 du présent code. 6° Les mesures d'ordre et de police propres à assurer la conservation de la pêche ainsi qu'à en régler l'exercice. 7° Les conditions d'établissement et d'exploitation des pêcheries, viviers, parcs à huîtres, moules ou autres animaux marins situés en mer ou sur le domaine public maritime, sous réserve que le montant et l'imputation des taxes à percevoir lors de l'octroi, de la cession ou du renouvellement de ces autorisations soient fixés par décret. Art. 149
- Il est interdit de faire usage pour la pêche, soit de dynamite, soit de tout autre explosif, soit de substances ou d'appâts pouvant énuir ou détruire les poissons, crustacés et coquillages. TITRE VILE REGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL CHAPITRE 1er –

DISPOSITIONS GENERALES Art. 150

- Sont soumis aux dispositions du présent titre : 1° Les personnes de quelque nationalité qu'elles soient, embarquées à bord des navires battant pavillon djiboutien, soit comme membres de l'équipage, pendant la durée de leur embarquement, soit comme passagers ou pilotes pendant la durée de leur présence à bord. 2° Les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, qui bien que non présentes à bord ont commis un des délits prévus au présent titre. 3° Les équipages djiboutiens ou autres, qui seraient embarqués sur des navires étrangers affrétés coque nue, par un armateur djiboutien avec l'autorisation du Gouvernement djiboutien ou soumis à la législation djiboutienne pour quelque cause que ce soit. Art. 151
- Pour l'application des dispositions du présent titre – L'expression « capitaine » ou « patron » reste définie à l'

article 79

- L'expression « officier » désigne toute personne qui assure des fonctions d'encadrement pour la conduite, la marche ou l'exploitation du navire et portée en cette qualité sur le rôle d'équipage
- L'expression « maître » désigne les maîtres d'équipage ou assimilés et d'une façon générale, tous ceux qui n'ayant pas rang d'officier ont un rôle d'exécution dans la conduite, la marche ou l'exploitation du navire et ainsi mentionnée sur le rôle d'équipage
- L'expression « homme d'équipage » désigne toutes les autres personnes de l'équipage inscrites au rôle
- L'expression « passager » désigne toutes les personnes qui se trouvent en

fait à bord du navire en vue d'effectuer un voyage et sans faire partie de l'équipage

- L'expression « autorité maritime » reste celle définie aux articles 2 et 4 du présent code
- L'expression « bord » désigne le navire, ses embarcations, et ses divers moyens de communication avec la terre. Art. 152
- En ce qui concerne les crimes et délits prévus par le présent titre, les délais de prescription de l'action publique, de l'exécution de la peine et de l'action civile sont fixés conformément au droit commun. En ce qui concerne les fautes contre la discipline, les délais dans lesquels l'action doit être intentée, la punition prononcée et la peine exécutée sont ceux prévus pour les contraventions de simple police. Les délais prévus aux paragraphes précédents ne commencent à courir qu'à partir du jour où, après l'infraction commise, le navire a touché Djibouti. Art. 153

- Aucune poursuite ne peut être exercée en application des dispositions du présent titre lorsque la personne inculpée a été jugée définitivement à l'étranger pour les mêmes faits, sous réserve en cas de condamnation, qu'elle ait subi ou prescrit sa peine ou obtenu sa grâce. Art 154
- Les dispositions du droit commun concernant les circonstances atténuantes sont applicables aux crimes et délits prévus par le présent code. Il en est de même des dispositions relatives au sursis et à la récidive, sauf stipulation contraire. Art. 155
- Lors de l'armement de chaque navire, il sera ouvert un livre spécial appelé « livre de discipline » qui sera coté et paraphé par l'autorité maritime pour être conservé à bord. Art. 156
- Le capitaine mentionne au livre de discipline : la date, la nature et les circonstances de toute faute ou infraction commise à bord. Il consigne également les résultats des enquêtes effectives, les punitions infligées et les mesures spéciales ordonnées. Le livre de discipline doit être présenté au visa de l'autorité maritime toutes les fois qu'une faute de discipline, un délit ou un crime a été commis à bord. Pour les navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute, la tenue du livre disciplinaire est facultative. Art. 157
- Il est tenu, en outre, par l'autorité maritime un livre spécial dit « livre de punitions » qui mentionne les punitions infligées, les enquêtes ouvertes pour crimes ou délits et les suites qui ont été données. Art. 158
- Les punitions ou sanctions infligées sont, avec l'indication des fautes ou infractions qui les ont provoquées, inscrites à la diligence de l'autorité maritime sur la fiche matriculaire du marin intéressé. Art. 159
- L'Autorité maritime peut, en cas de nécessité, demander l'intervention de la force publique à l'autorité compétente, soit pour procéder à l'arrestation des délinquants, à la saisie des navires, embarcations, engins, installations, appâts ou produits de la pêche qui ont été l'objet d'un crime ou délit. Art. 160
- Lorsqu'il s'agit des faits prévus par le présent code, et ses textes d'application et imputables à une ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage d'un navire étranger, l'autorité maritime peut, sans préjudice des mesures de droit commun, arrêter le navire jusqu'au dépôt d'une caution bancaire auprès de l'autorité maritime pour garantir l'exécution des condamnations dont elle fixe le montant. En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement est acquis au budget de la République de Djibouti, déduction faite des frais et réparations civiles. Art. 161
- Le droit commun est applicable aux infractions, aux règles de compétence, de procédure, d'instruction ou autres, non prévues par le présent code.

CHAPITRE 2 – FAUTES CONTRE LA DISCIPLINE Art. 162

- Pour assurer le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, celle des personnes embarquées ou de la cargaison, ainsi que la bonne exécution de l'expédition maritime, le capitaine a dans l'intérêt commun et autant que la nécessité l'exige, autorité sur toutes les personnes présentes à bord pour quelque cause que ce soit. Il peut employer dans ce but tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées de lui prêter main forte. Les mesures prises par le capitaine et les circonstances qui les ont motivées, doivent être mentionnées au livre de discipline institué par l'article 155 du présent code. Art. 163
- Sont réputées fautes contre la discipline : 1° Toute faute dans l'exercice de la profession de nature à nuire à la sécurité du navire. 2° La négligence dans un service de quart ou de garde. 3° L'absence irrégulière du bord. 4° Les vols dont l'importance ne justifie pas aux yeux de l'autorité maritime le dépôt d'une plainte pour vol. 5° Le manque de respect à un supérieur, les insultes à un inférieur. 6° Pour toute personne même étrangère embarquée sur un navire Djiboutien ou étranger, l'infraction prévue à l'article 188 lorsqu'elle ne revêt pas aux yeux de l'autorité maritime le caractère de délit. Lorsque l'une de ces fautes a été commise, le capitaine, dans les 24 heures, instruit l'affaire, entend les explications de l'intéressé et des témoins éventuels et saisit l'autorité maritime par écrit ou par la présentation du livre de discipline complété. Art. 164
- L'autorité maritime convoque alors, immédiatement, l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend le capitaine et les témoins. Si les explications fournies ne sont pas de nature à le disculper, l'autorité maritime inflige à l'intéressé l'amende prévue à l'article 165 du présent code. L'intéressé peut se faire assister par un avocat. Art 165
- Les fautes contre la discipline visées à l'article 163 du présent code sont punies par l'autorité maritime d'une amende de 1 500 à 100 000 FD pour les officiers et autres personnes embarquées, de 1 500 à 25 000 FD pour les maîtres et

de 500 à 5 000 FD pour les hommes d'équipage. L'autorité maritime peut accorder le sursis. Le paiement des amendes infligées est effectué immédiatement ou par le prélèvement sur le salaire. Art. 166

- La personne punie peut intenter un recours contre la décision rendue en matière disciplinaire par l'autorité maritime. Ce recours doit être adressé dans un délai de 2 jours au premier ministre. Celui-ci ou son délégué provoque des explications de l'autorité maritime, celles du prévenu et tous témoignages supplémentaires qu'il juge utiles puis il statue par décision motivée. Le recours n'est pas suspensif. Art. 167
- Le ministre, chargé du port, ou son délégué, peut pour faute contre l'honneur, pour faute dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique, prononcer contre tout marin breveté, diplômé ou certifié, ou tout pilote commissionné, soit directement, dans le cas de condamnation devenue définitive, afflictive ou infamante, soit dans tous les autres cas après avis d'un conseil de discipline, le retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents à la nature du brevet, du diplôme, du permis, du certificat, ou de la commission de pilote dont il est titulaire. Lorsque le marin déféré au conseil de discipline est titulaire de brevets, diplômes, permis ou certificats délivrés par un gouvernement étranger, il perd le droit d'exercer le commandement ou les fonctions d'officier sur navires djiboutiens. Tout marin qui est traduit devant le conseil de discipline perd de ce fait, et jusqu'à ce qu'il ait été statué à son égard, l'exercice des droits et prérogatives afférents à la nature de son titre, sauf décision spéciale du ministre, chargé du port ou son délégué. Les règles concernant la constitution, la composition, le fonctionnement du conseil de discipline et le mode d'exécution des décisions intervenues sont fixées par arrêté. Art. 168
- Le ministre, chargé du port, ou son délégué, peut pour faute grave dans l'exercice de la profession, interdire à toute personne soit définitivement, soit temporairement, l'exercice de toute fonction à bord qui serait incompatible avec l'incapacité professionnelle ou l'inconduite de l'intéressé ; l'interdiction de toute fonction entraînant la radiation définitive des matricules, comme prévu à l'

article 89

L'intéressé est entendu au cours de la procédure et la sanction ne peut être prononcée qu'après avis du conseil de discipline visé à l'

article 167

CHAPITRE 3 – DELITS ET CRIMES MARITIMES SECTION 1 DELITS ET CRIMES CONCERNANT LA POLICE INTERIEURE DU NAVIRE Art. 169

- Est puni d'une amende de 5 000 à 250 000 FD tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'absence irrégulière du bord lorsque son absence a eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire. Art. 170
- Tout capitaine qui hors le cas de force majeure, rompt son engagement et abandonne son navire avant d'avoir été remplacé, est puni d'un emprisonnement de 10 jours à 2 ans si le navire se trouvait en sûreté dans un port ou d'un emprisonnement de 1 à 2 ans si le navire était en rade foraine ou en mer. Art. 171
- Est puni d'une amende de 25 000 à 250 000 FD tout capitaine qui ne se tient pas en personne sur son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres, rades ou rivières. Art. 172
- Tout capitaine, officier ou maître qui abuse de son autorité ou qui ordonne ou tolère un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée, est puni d'une amende de 25 000 à 250 000 FD. Tout capitaine, officier ou maître qui, hors les motifs légitimes visés à l'article 162, a usé ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, est puni conformément aux dispositions du Code pénal. Art. 173
- Est puni pour chacune des infractions visées ci-après d'une amende de 25 000 à 125 000 FD tout capitaine qui refuse ou néglige sans motif légitime : 1° De faire les constatations requises en cas de délit ou crime commis à bord. 2° De tenir régulièrement le journal de bord, le livre de discipline et autres documents réglementaires. Art. 174
- Est puni de la peine prévue aux articles 145 et suivants du Code pénal, tout capitaine, officier, maître ou homme d'équipage qui inscrit frauduleusement sur les documents du bord des faits altérés ou contraires à la vérité. Art. 175
-

Toute personne embarquée autre que le capitaine qui commet ou tente de commettre, dans une intention coupable et à l'insu de l'armateur, un acte de fraude ou de contrebande de nature à entraîner une condamnation pénale pour l'armement, est punie d'un emprisonnement de 10 jours à 6 mois et d'une amende de 25 000 à 250 000 FD ou de l'une de ces deux peines seulement. Art. 176

- Si le coupable est le capitaine, la peine prévue à l'article 175 peut être doublée. Art. 177
- Est puni de 5 à 10 ans de travaux forcés, tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, détourne à son profit le navire dont la conduite lui est confiée ou qui, volontairement, et dans une intention criminelle, fait fausse route ou détruit sans nécessité tout ou partie de la cargaison. Art. 178
- Est puni de la peine prévue à l'article précédent, tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, vend, hors le cas où il est autorisé à le faire par l'armateur, le navire dont il assure le commandement ou sa cargaison. Art. 179
- Toute personne embarquée qui volontairement détourne, détériore ou vend un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire, ou qui vend des vivres embarqués pour le service du bord est punie d'un emprisonnement de 1 mois à 2 ans et d'une amende de 25 000 à 125 000 FD ou de l'une de ces deux peines seulement. Art 180
- Les vols commis à bord sont punis conformément aux dispositions du Code pénal. Art. 181
- Tout marin qui après avoir reçu des avances sur salaires s'abstient sans motif légitime de prendre son service à bord, et ne se met pas en mesure de rembourser immédiatement les sommes qui lui ont été avancées, est puni des peines prévues par le Code pénal pour abus de confiance. Art. 182
- Est punie d'une amende de 5 000 à 125 000 FD toute personne embarquée coupable d'avoir introduit à bord de l'alcool ou des boissons spiritueuses sans l'autorisation du capitaine. Art. 183
- Est punie de 5 000 à 50 000 FD d'amende toute personne embarquée trouvée en état d'ivresse à bord lorsque l'ivresse a lieu pendant le service ou est suivie de désordres. Art 184
- Est puni d'une amende de 25 000 à 125 000 FD tout capitaine trouvé en état d'ivresse à bord ou tout pilote qui aurait entrepris ou tenté de conduire un navire en état d'ivresse. Art. 185
- Est punie des peines prévues au Code pénal
- Toute personne embarquée qui se rend coupable de voies de fait contre le capitaine
- Toutes personnes qui collectivement et étant armées ou non se livrent à des violences à bord. Art. 186
- Les personnes qui, collectivement et étant armées ou non, se soulèvent à bord contre l'autorité du capitaine et refusent après une sommation formelle de rentrer dans l'ordre, sont punies : les officiers et maîtres de la réclusion criminelle de 10 à 20 ans, et les autres personnes embarquées de la réclusion de 5 à 10 ans. Art. 187
- Lorsque la nature de la faute et les circonstances qui l'ont accompagnée ne paraissent pas suffisantes, pour saisir le procureur de la République l'autorité maritime peut conserver à l'infraction son caractère de faute contre la discipline et infliger à son auteur une amende disciplinaire. SECTION 2 DELITS ET CRIMES CONCERNANT LA POLICE DE LA NAVIGATION Art. 188
- Toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire djiboutien ou étranger, qui, dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales, ne se conforme pas aux règlements et aux ordres émanant de l'autorité maritime et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police de la navigation maritime, soit à la sécurité de la navigation, est punie d'un emprisonnement de 10 jours à 6 mois et d'une amende de 25 000 à 250 000 FD ou de l'une de ces deux peines seulement. Art 189
- Tout capitaine ou armateur qui enfreint les obligations qui incombent à l'armement concernant les soins à donner aux marins, malades ou blessés, soit le rapatriement de ces marins ainsi qu'il est prévu aux articles 121, à 123 et 141 du présent code, est puni d'un emprisonnement de 10 jours à 2 mois et d'une amende de 25 000 à 250 000 FD ou de l'une de ces deux peines seulement. Art. 190
- Est puni d'une amende de 25 000 à 250 000 FD pour chaque infraction constatée, tout propriétaire ou armateur qui ne se conforme pas aux prescriptions du présent code relatives à la réglementation du travail, de la nourriture et du couchage, des congés et repos à bord des navires et aux prescriptions des règlements pris pour leur application. Art. 191

- Toute personne qui, sur un navire djiboutien, exerce sans l'autorisation de l'autorité maritime et hors le cas de force majeure, soit le commandement du navire, soit toute autre fonction, sans satisfaire aux conditions exigées par les règlements maritimes est punie d'un emprisonnement de 10 jours à 1 an et d'une amende de 25 000 à 250 000 FD ou de l'une de ces deux peines seulement. Est punie de la même peine toute personne qui, sans une commission régulière de pilote, aura entrepris ou tenté d'entreprendre la conduite d'un navire. Art. 192
- Est puni d'une amende de 25 000 à 250 000 FD tout armateur ou propriétaire qui ne se conforme pas aux règlements relatifs à l'immatriculation des navires. Art. 193
- Tout propriétaire ou armateur qui ne se conforme pas aux règlements relatifs à la djiboutisation des navires, ou se rend coupable d'une djiboutisation frauduleuse, est puni d'un emprisonnement de 10 jours à 6 mois et d'une amende de 100 000 à 5 000 000 FD ou de l'une de ces deux peines seulement. Art. 194
- Toute personne qui se livre à une navigation maritime sans être munie conformément aux règlements de l'un des titres de navigation prévus à l'article 23 ou qui n'exhibe pas ce document à la première réquisition des autorités qualifiées, est punie d'une amende de 25 000 à 250 000 FD si le navire a une jauge brute dépassant 25 tonneaux, de 10 000 à 100 000 FD dans le cas contraire. Art. 195
- Est puni d'une amende de 50 000 à 1 000 000 FD tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les prescriptions du

chapitre 6 du titre III du présent code sur la sécurité de la navigation et l'hygiène à bord des navires. Art. 196.- toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée, est punie d'une amende de 25 000 à 125 000 FD et d'un emprisonnement de 10 jours à 6 mois ou de l'une de ces deux peines. Art. 197

- Les frais de refoulement, hors du territoire, des passagers clandestins de nationalité étrangère, sont imputés au navire duquel ils auront été introduits sur le territoire de la République de Djibouti. Art. 198
- Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, introduit sur un navire, en vue de les faire transporter, des marchandises non inscrites au manifeste, est punie d'une amende de 25 000 à 125 000 FD et d'un emprisonnement de 10 jours à 6 mois ou de l'une de ces deux peines seulement. Art. 199. -. Tout capitaine ou armateur qui ne se conforme pas aux règlements prévus par le

chapitre 3 du titre III, concernant le pavillon et le signalement extérieur des navires, est puni d'une amende de 25 000 à 250 000 FD. Art. 200.- En cas de défaut de déclaration de découverte d'une épave maritime, le contrevenant est puni d'une amende de 1000 à 50 000 francs Djibouti. SECTION 3CRIMES ET DELITS NAUTIQUES Art. 201

- Est puni de 10 jours à 3 mois d'emprisonnement et d'une amende de 25 000 à 125 000 FD ou de l'une de ces deux peines seulement tout capitaine ou chef de quart qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes, soit sur les feux à allumer la nuit, soit sur la route à suivre, soit sur les manoeuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment. Art. 202
- Si l'une des infractions prévues à l'article précédent, ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine, chef de quart ou pilote, a occasionné pour le navire ou un autre navire, soit un abordage, soit un échouement, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison, le coupable est puni de 10 jours à 3 mois d'emprisonnement et d'une amende de 25 000 à 250 000 FD ou de l'une de ces deux peines seulement. Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni de 3 mois à 2 ans d'emprisonnement et d'une amende de 50 000 à 500 000 FD ou de l'une de ces deux peines seulement. Art. 203
- Toute personne de l'équipage, autre que le capitaine, le chef de quart ou le pilote, qui se rend coupable pendant son service d'un fait de négligence sans excuse, d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service ayant occasionné, pour un navire quelconque, soit un abordage, soit un échouement, soit une avarie grave d'un navire ou de sa cargaison, est punie d'un emprisonnement de 10 jours à 2 mois et d'une amende de 25 000 à 125 000 FD ou de l'une de ces deux peines seulement. Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou de la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni de 10 jours à 8 mois d'emprisonnement et d'une amende de 25 000 à 250 000 FD ou de l'une de ces deux peines seulement. Art. 204

–

Est puni d'une amende de 50 000 à 1 000 000 FD et d'un emprisonnement d'un mois à 2 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui après abordage et autant qu'il pour sauver du danger créé par l'abordage son équipage et ses passagers, néglige d'employer tous des moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par l'abordage son équipage et ses passagers. Est puni de la même peine, le capitaine qui hors le cas de force majeure, s'éloigne du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et si le navire a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés. Après abordage, le capitaine de chacun des navires abordés qui, s'il le peut sans danger pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne fait pas connaître au capitaine de l'autre navire, le nom de son propre navire, ceux de ses ports d'immatriculation, de départ et de destination, est puni d'une amende de 25 000 à 125 000 FD et d'un emprisonnement de 10 jours à 3 mois ou de l'une de ces deux peines seulement. Art. 205

- Est puni d'un emprisonnement de 1 à 2 ans et d'une amende de 50 000 à 1 000 000 FD, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui en cas de danger, ou avant d'abandonner son navire, néglige d'organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers et de sauver les papiers de bord, et les marchandises ou objets les plus précieux de la cargaison. Est puni de la même peine le capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne reste pas à bord le dernier. Art. 207
- Les dispositions des articles 201 à 203 inclus, sont danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, en danger de se perdre est puni d'une amende de 50 000 à 1 000 000 FD et d'un emprisonnement de un mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement. Est puni de la même peine le pilote qui ne prête pas assistance à un navire conformément aux dispositions de l'

article 73

Art. 207

- Les dispositions des articles 201 à 203 inclus, sont applicables aux personnes, même étrangères, qui se trouvent sur un navire étranger lorsque l'infraction a eu lieu dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales de la République de Djibouti. SECTION 4 LA PIRATERIE Art. 208
- Sont poursuivis et jugés comme pirates : 1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire battant pavillon djiboutien, lequel commettrait à main armée des actes de dégradation ou de violence, soit envers des navires djiboutiens ou des navires d'une puissance avec laquelle la République de Djibouti ne serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargement de ces navires; 2° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire étranger lequel hors de l'état de guerre et sans être pourvu de lettre de marque ou de commission régulière, commettrait les actes visés à l'alinéa précédent envers les navires djiboutiens, leurs équipages ou chargements. 3° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire de la République de Djibouti qui tenterait de s'emparer dudit navire par fraude ou violence envers le capitaine. Art. 209
- Quiconque aura été déclaré coupable du crime de piraterie sera puni des travaux forcés ou de la réclusion. SECTION 5 INFRACTIONS A L'ORGANISATION GENERALE DES TRANSPORTS MARITIMES Art. 210
- Est puni d'une amende de 100 000 à 5 000 000 FD tout armateur ou propriétaire de navire qui enfreint les dispositions du

chapitre 1 du titre V du présent code, et celles des règlements pris pour son application. SECTION 6 COMPETENCE ET PROCEDURE EN MATIERE DE DELITS ET DE CRIMES MARITIMES Art. 211

- Les crimes et délits prévus et réprimés par les dispositions des sections 1 à 5 du présent chapitre, sont recherchés et constatés soit sur la plainte de toute personne intéressée, soit d'office : 1° Par les capitaines des navires à bord desquels ils ont été commis ; 2° Par les représentants qualifiés de l'autorité maritime ; 3° Par les officiers de police judiciaire ; 4° Par les officiers et sous-officiers commandant les navires ou embarcations de la République de Djibouti, les gendarmes, les officiers et maître de port, les agents des Douanes et les autres fonctionnaires spécialement habilités à cet effet. Art. 212
- Les procès-verbaux, dûment signés, établis par les officiers et agents énumérés à l'article 211, font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils sont transmis par leurs auteurs à l'autorité maritime. Art. 213
-

Les procès-verbaux d'enquête établis par le capitaine en cas de crime ou délit, constaté à bord, sont adressés, en même temps que le livre de discipline du navire, à l'autorité maritime du premier port où le navire fait escale où se trouve une autorité maritime. En cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement l'inculpé. L'emprisonnement préventif est subordonné à l'observation des prescriptions de l'

article 162

L'imputation de la détention sur la durée de la peine est de droit, sauf décision contraire de la juridiction compétente. Le capitaine ou le pilote, suivant le cas, est en outre tenu, après toute perte de navire, abordage, échouement et généralement tout accident de mer, de déposer une copie de son rapport de mer entre les mains de l'autorité maritime, dès qu'il peut le faire tant à l'étranger qu'à Djibouti. Art. 214

- A Djibouti, l'autorité maritime, saisie par le capitaine ou l'un des officiers ou agents énumérés à l'article 211, ou agissant d'office, complète l'enquête effectuée par le capitaine ou procède dès qu'elle a connaissance de l'infraction à une enquête préliminaire. Elle saisit ensuite le procureur de la République dans les conditions prévues aux articles ci-après, sauf si elle estime que les faits ne constituent qu'une faute de discipline. Art. 215
- A l'étranger, l'autorité maritime saisie par le capitaine ou l'un des officiers ou agents énumérés à l'article 211, ou agissant d'office, complète l'enquête effectuée par le capitaine ou procède dès qu'elle a connaissance de l'infraction à une enquête préliminaire. Elle statue ensuite dans les conditions ci-après : 1° Si le navire doit prochainement aborder Djibouti, elle prononce soit le maintien de l'inculpé en liberté provisoire avec continuation du service si l'intéressé fait partie de l'équipage, soit son incarcération sur le navire. Dans tous les cas, le dossier de l'affaire est confié, sous pli fermé, au capitaine du navire pour être remis dès l'arrivée à Djibouti, à la disposition de l'autorité maritime qui en saisit le procureur de la République. 2° Si le navire ne doit pas prochainement aborder dans le port de Djibouti, l'autorité maritime débarque administrativement le prévenu, procède sur place, s'il y a lieu, à son incarcération provisoire et prend aussitôt les mesures nécessaires pour assurer son rapatriement à Djibouti. Toutefois, si l'autorité maritime n'est pas en mesure de prendre à terre les mesures de coercition nécessaire, elle peut prononcer le maintien à bord du prévenu sur le navire où il était embarqué en ordonnant qu'il soit statué à nouveau dans un prochain port. Dans tous les cas, le dossier de l'affaire est confié au capitaine du navire qui effectue le rapatriement. 3° Si le prévenu est en fuite, ou si le navire ne devant pas aborder prochainement dans le port de Djibouti, le caractère de l'infraction ne semble pas nécessiter une répression immédiate, l'autorité maritime locale se borne à adresser le dossier à l'autorité maritime à Djibouti qui saisit le procureur de la République. 4° Enfin, si l'autorité maritime estime que les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, elle inflige au prévenu une peine disciplinaire. Les frais nécessités par le transport du prévenu débarqué par autorité maritime et rapatrié par tout autre moyen que le navire auquel il appartient, sont remboursés à l'armateur par l'Etat, sauf recours de ce dernier contre le condamné, et payés sur le budget national. Art. 216
- Lorsque le crime ou délit commis par le capitaine ou avec sa complicité, l'autorité maritime procède dès qu'elle a connaissance de l'infraction à une enquête préliminaire et statue comme suit : 1° Si le crime ou délit a été commis ou découvert à l'étranger, l'autorité maritime locale adresse le dossier de l'affaire, sous pli fermé, à l'autorité maritime à Djibouti, qui saisit le procureur de la République. Dans les mêmes circonstances et si la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire, de l'équipage ou des passagers, lui semblent l'exiger, l'autorité maritime locale peut prononcer son renvoi à Djibouti, et elle prend alors, autant que possible en accord avec l'armateur, les mesures nécessaires à son remplacement. Les dispositions du dernier alinéa de l'article 215 sont applicables en ce qui concerne le rapatriement du prévenu. 2° Si le crime ou délit a été commis ou découvert à Djibouti, l'autorité maritime saisit le procureur de la République. Art. 217
- Il appartient au procureur de la République de poursuivre, s'il y a lieu, les crimes et délits commis à bord des navires djiboutiens. Le ministère public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions de l'autorité maritime, ou à l'expiration d'un délai de 15 jours après qu'il aura été réclamé ces conclusions par lettre recommandée. L'autorité maritime doit si elle le demande être entendue par le tribunal. Art. 218
- La partie lésée a pour tout crime ou délit, le droit de se porter partie civile devant les juridictions de droit commun, conformément aux textes en vigueur. Toutefois, elle ne peut donner citation directement au prévenu devant le tribunal compétent mais doit saisir le juge d'instruction. Art. 219
- La juridiction compétente est celle de Djibouti.

- Est puni d'une amende de 5 000 à 500 000 FD et d'un emprisonnement de 2 jours à 1 mois, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque contrevient aux dispositions prévues à l'article 148 ou aux arrêtés pris pour son application. Lorsqu'il s'agit d'établissement de pêcheries, viviers, parcs à coquillages ou autres animaux marins, l'autorité maritime peut ordonner en outre l'enlèvement ou la destruction immédiate aux frais des contrevenants, des installations construites sans autorisation. Art. 221
- Les embarcations, navires, installations et engins utilisés, sont saisis par l'autorité maritime et le tribunal peut prononcer leur confiscation et leur mise en vente au profit de l'Etat. Art. 222
- Tout capitaine, d'un navire étranger surpris en pêche dans les eaux territoriales, la zone contiguë ou la zone économique, dont l'exploitation peut être réservée aux Djiboutiens, sous réserve des accords de réciprocité, est puni d'une amende de 200 000 à 4 000 000 FD et d'un emprisonnement de 10 jours à 6 mois ou de l'une de ces deux peines seulement. En cas de récidive, dans les deux ans, la confiscation du navire, des engins et des produits de la pêche est obligatoirement prononcée par le tribunal au profit de l'Etat. L'armateur est solidairement responsable du paiement des amendes prononcées. Art. 223
- Les délits en matière de pêche sont recherchés et constatés : 1° Par l'autorité maritime. 2° Par les officiers de la police judiciaire 3° Par les officiers, sous-officiers commandant les bâtiments de l'Etat, les gendarmes, les officiers de port et les agents habilités à cet effet. Ils donnent lieu à l'établissement de procès-verbaux. Art. 224
- Les procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire, sont transmis directement par leurs auteurs à l'Autorité maritime qui saisit le procureur de la République. Le Ministère public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions de l'Autorité maritime ou à l'expiration d'un délai de 15 jours après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée. Art. 225
- Pour tous délits de pêche, l'Autorité maritime peut transiger avec les délinquants. Le montant de la transaction, qui ne peut être opérée qu'avant jugement, est, au minimum, celui du montant de la peine d'amende encourue par le délinquant. TITRE VII DISPOSITIONS TRANSITOIRES Art. 226
- Les dispositions législatives et réglementaires, actuellement en vigueur, concernant les affaires maritimes, sont dans toutes leurs dispositions contraires aux énumérations de la présente loi, pour compter du jour de sa promulgation. Art. 227
- La présente loi, sera exécutée comme loi de l'Etat, entrera en vigueur, dès sa promulgation.

Par le président de la République, HASSAN GOULED APTIDON.