

# Transport-Logistique- Entreposage

---

# Sommaire

<b>LOIS</b> .....	6
Loi n°96/AN/10/6ème L portant création de l'Entreprise publique dénommée "Société Djiboutienne de Chemin de Fer" .....	6
Loi n°152/AN/06/5ème L portant création de la Société d'Economie mixte "Doraleh Container Terminal" .....	9
Loi n°65/AN/94/3e L portant création du régime de Zone franche industrielle.....	10
Loi n°9/AN/87/2ème L portant approbation de l'extension de la Zone Industrielle Sud, aux Salines Est de Djibouti.....	20
<b>DECRETS</b> .....	21
Décret n°2009-0207/PR/MEFPCP portant création et organisation de la Zone Franche d'Automobiles et d'Equipements Lourds "D.A.H.E.Z." .....	21
Décret n°2008-0170 /PRE portant nomination d'un membre du Conseil d'Administration de l'Autorité des Ports et des Zones Franches de Djibouti. ....	23
Décret n°2003-0207/PRE Modifiant certaines dispositions des décrets n°2002-0098/PRE, n°2003-0093/PRE et n°2003-0201/PRE portant sur l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti. ....	24
Décret n°2003-0202/PRE Portant réglementation des activités économiques des Zones Franches à Djibouti. ....	25
Décret n°2007-0157/PRE portant règlement général du Port Autonome International de Djibouti. ....	33
Décret n°2007-0156/PRE portant règlement d'Exploitation du Port Autonome International de Djibouti. ....	65
Décret n°2003-0212/PR/MHUEAT Portant réglementation du transport des produits dangereux.....	85
Décret n°2003-0064/PR/MAPCPI Portant extension de la Zone Franche Portuaire de Djibouti. ....	97

Décret n°2001-0125/PR/MET portant Réglementation de la Profession d'Avitailleur de navires au Port de Djibouti. ....	99
Décret n°2001-0126/PR/MET portant Réglementation de la Profession d'Agent Maritime. ....	106
Décret n°2001-0127/PR/MET portant Réglementation de la profession de transitaire et approuvant le cahier des charges applicable aux transitaires agréés au Port de Djibouti... 113	
Décret n°2001-0128/PR/MET portant réglementation de la profession de manutentionnaire et approuvant le cahier des Charges applicable aux entreprises de manutention opérant dans le Port de Djibouti. ....	123
Décret n°2000-0152/PR/MET portant extension de la zone franche portuaire de Djibouti. ....	141
Décret n° 85-001/PR/PM Fixant les conditions dans lesquelles est exercé le contrôle des constructions, achats et ventes des navires. ....	143
Décret n°2012-0154/PRE portant création de la Zone Franche de Jabanaas sise au PK12. ....	146
Décret n°2013-010/PRE portant constitution du Conseil d'Administration de Port de Djibouti SA. ....	147
Décret n°2013-005/PR/MEFIP portant agrément de la cession des parts sociales de l'Etat dans la société Port de Djibouti SA. ....	148
<b>ARRETES</b> .....	149
Arrêté n°77-326/SG/CM fixant les tarifs de transport de voyageurs par Minibus. ....	149
Arrêté n°77-630/PR accordant un permis d'occupation d'une parcelle de terre-plein du port. ....	151
Arrêté n° 79-1263/PR/PM modifiant l'arrêté n°71-954/SG/CG du 31 juillet 1971 portant règlement d'exploitation du port de commerce de Djibouti.....	152
Arrêté n° 96-0713/PR/MTT. portant augmentation de la durée de franchise des marchandises en transit, importation entreposée dans l'enceinte portuaire.....	153
Arrêté n°81-0126/PR/PORT fixant les tarifs maxima des opérations de manutention dans le port de Commerce de Djibouti.....	155

Arrêté n°81-0125/PR/PORT modifiant l'arrêté 71-954/SG/CG du juillet 1971 portant règlement d'exploitation du Port de Commerce de Djibouti.....	159
Arrêté n°2001-0042/PR/MAPCPI, portant Agrément au Code des Investissements de la société " Raiba Trans "S.A.R.L.....	160
Arrêté n°2003-0449/PR/MAPCPI Portant Agrément au Code des Investissements de la Société Universal Transit.....	167
Arrêté n°2003-0448/PR/MAPCPI Portant Agrément au Code des Investissements de la Société Taher Company for Transit and Transport.....	171
Arrêté n°2003-0447/PR/MAPCPI Portant modification de l'Arrêté n°2000-0161/PR/MAPCPI Portant Agrément au Code des Investissements de la Société «Marill Transports».....	176
Arrêté n°2003-0446/PR/MAPCPI Portant Agrément au Code des Investissements de la Société Techno-Trans Service Sarl.....	178
Arrêté n°2006-0013/PRE Portant constitution d'un Comité de Gestion et du Suivi du Transfert des Sociétés Pétrolières au Terminal Pétrolier de Doraleh. .	183
Arrêté n°2006-0157/PR/MAPCPI portant Agrément au Code des Investissements de la Société Samex Tours & Travel.....	184
Arrêté n°2009-0540/PR/MPI portant Agrément au Code des Investissements du programme d'investissement de la société "ETS Marill".	187
Arrêté n°2009-0538/PR/MPI portant Agrément au Code des Investissements de la société "MASSIDA LOGISTICS".....	189
Arrêté n°2009-0434/PR/MPI portant Agrément au Code des Investissements de la Société "Goubet Trading Services".....	190
Arrêté n°2010-0831/PR/MPICRP portant Agrément au Code des Investissements de la Société "Sarl Sharaf".	192
Arrêté n°2010-0830/PR/MPICRP portant Agrément au Code des Investissements du projet de transit et de transport de la Société "Tani Logistics Sarl".....	194
Arrêté n°2010-0828/PR/MPICRP portant Agrément au Code des Investissements de la Société "Gulf Transport and Logistic".	196

Arrêté n°2010-0748/PR/MPICRP portant Agrément au Code des Investissements de la Société «Maritime& Transport International".	197
Arrêté n°2010-0746/PR/MPICRP portant Agrément au Code des Investissements de la Société "Maersk Logistic".	199
Arrêté n°2010-0201/PR/MPI portant Agrément au Code des Investissements de la Société "Deil Transport".	201
Arrêté n°2010-0149/PR/MPI portant Agrément au Code des Investissements de la Société “ORIENTAL AFRICAN LOGISTIC”.	203
Arrêté n°2013-036/PR/MEFIP affectation de la partie terrestre du Port au Port de Djibouti SA.	205
Arrêté n°2012-032/PR/MDCC portant agrément au code des investissements du projet de transit et de transport de la société “MARITIME ATIKA & TRANSPORT”.	206
Arrêté n°2012-0319/PR/MDC portant agrément au code des Investissements du projet de transit et de transport de la société “Dita Transit & Logistics”.	208
Arrêté n°2012-0328/PR/MET fixant les barèmes tarifaires de transport des passagers et des marchandises en vue de l’exploitation du ferryboat “Med Bourhan Kassim”.	210
Arrêté n°2012-0298/PR/MEECRN portant exonération des taxes et des surtaxes des équipements de forages et des produits pétroliers.	213

# LOIS

## **Loi n°96/AN/10/6ème L portant création de l'Entreprise publique dénommée "Société Djiboutienne de Chemin de Fer".**

L'ASSEMBLEE NATIONALE A ADOPTE  
LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE PROMULGUE  
LA LOI DONT LA TENEUR SUIT :

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;  
VU La Loi n°12/AN/98/4ème L du 11 mars 1998 portant organisation des entreprises publiques ainsi que son décret d'application ;  
VU La Loi n°5/AN/03/5ème L du 31 mars 2003 portant Organisation du Ministère de l'Equipeement et des Transports et fixant leurs attributions ;  
VU Le Décret n°2008-0083/PRE du 27 mars 2008 portant nomination du Premier ;  
VU Le Décret n°2008-0084/PRE du 27 mars 2008 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du

Article 1er : Il est créé à Djibouti, une entreprise publique à caractère industriel et commercial, dotée de l'autonomie Financière et de la Personnalité juridique dénommé : "Société Djiboutienne de Chemin de Fer". Son siège social est fixé à Djibouti.

Article 2 : Cette entreprise ferroviaire, rattachée au Ministère de l'Equipeement et des Transports a pour objet :

1. L'acquisition, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire, y compris les gares.
2. La gestion de système de régulation et de sécurité de cette infrastructure.
3. La fourniture de services relatifs à l'infrastructure ferroviaire.
4. La répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire disponible.
5. La tarification, la facturation et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Article 3 : Un règlement intérieur sera adopté par le Conseil d'Administration à la majorité de trois quarts des membres présents ou représentés et approuvé par l'autorité de rattachement.

Article 4 : Un Décret pris en Conseil des Ministres nomme les membres du Conseil d'Administration. Ce dernier élit son président qui le représente vis-à-vis des tiers.

Article 5 : Le Conseil d'Administration de la Société Djiboutienne de Chemin de Fer assume les tâches suivantes :

- \* Arrête le plan d'organisation générale des services et en fixe les effectifs.
- \* Délibère sur les modalités de recrutement et de rémunération du personnel, à l'exclusion de l'Agent comptable.
- \* Propose toutes mesures nécessaires à la création des ressources destinées à couvrir les charges de l'entreprise publique.
- \* Arrête chaque année dans les limites des ressources disponibles les programmes de

fonctionnement et d'équipement à réaliser.

\* Approuve le compte prévisionnel d'exploitation et le compte prévisionnel des opérations en capital et le soumet à l'approbation du Gouvernement.

\* Approuve les comptes définitifs et les soumet à l'approbation du Gouvernement et de l'Assemblée nationale pour adoption.

\* Prend toutes mesures nécessaires à la réalisation et à l'amortissement des emprunts que la Société Djiboutienne de Chemin de Fer est autorisée à contracter.

\* Approuve les marchés, contrats, projets d'acquisitions et des ventes d'immeubles ainsi que les conventions portant concession d'ouvrages et services.

Article 6 : Le Directeur Général assure, sous l'autorité et le contrôle du Ministre de l'Équipement et des Transports, du Conseil d'Administration, le fonctionnement des services de la Société. Il est nommé par Arrêté pris en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre de l'Équipement et des Transports, après avis du Conseil d'Administration. Le Directeur Général assiste avec voix consultative aux réunions du Conseil d'Administration. Dans la limite des pouvoirs qui lui sont délégués par le Conseil d'Administration, il engage la Société par sa signature vis-à-vis des tiers.

Le Directeur Général exerce, par délégation du Conseil d'Administration, les pouvoirs attribués par les statuts. Il a sous ses ordres le personnel de la Société.

Article 7 : Le Directeur Général peut dans la limite de pouvoirs qui lui sont délégués passer tout acte, contrats, conclus en exécution des Décisions du Conseil d'Administration. Il procède à l'établissement des ordres de recettes, à la liquidation et à l'ordonnancement des dépenses.

Il peut sous sa responsabilité, déléguer à cet effet sa signature à un ou plusieurs chefs de services.

Il engage les dépenses, émet les titres de recettes et les ordres de paiement, qu'il transmet au chef de la comptabilité générale (agent comptable).

Article 8 : La Société Djiboutienne de Chemin de Fer est soumise en matière de gestion financière et comptable aux règles applicables aux entreprises industrielles et commerciales. Elle tient sa comptabilité conformément au plan comptable général. Elle dispose de la faculté de transiger et de conclure des conventions d'arbitrage. Elle peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes ayant un but connexe ou complémentaire à ses missions.

La Société est soumise au contrôle économique, financier et technique de l'État. Un Décret pris en Conseil de Ministres précisera les règles de gestion financière, comptable et domaniale qui lui sont applicables, ainsi que les modalités du contrôle de l'État.

Les délibérations relatives aux matières dont la liste suit, ne sont exécutoires qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement sur proposition du Ministre de l'Équipement et des Transports.

- question en rapport avec les droits de trafics ferroviaires ou la réglementation international ;
- assiette et taux de redevances ferroviaires ;
- comptes prévisionnels et définitifs de l'établissement, pour approbation et transmission à l'Assemblée Nationale ;
- émission d'emprunts à long et court terme ;
- prises de participations financières dans des entreprises industrielles ou commerciales.

Article 9 : Les biens immobiliers appartenant à la Société Djiboutienne de Chemin de Fer affectés au transport ferroviaire et aménagés spécialement à cet effet, sont des biens publics.

Article 10 : Les ressources de la Société Djiboutienne de Chemin de Fer sont constituées par :

- les redevances d'utilisation qu'elle perçoit pour les circulations sur le réseau ferré national ;
- les autres produits liés aux biens qui lui sont apportés ou qu'elle acquiert, les dons et legs ;
- les concours financiers de l'Etat ;
- tous autres concours, notamment ceux des bailleurs de fonds.

Le calcul des redevances ci-dessus mentionnées tient notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale, les règles de détermination de ces redevances sont fixées par décret pris en Conseil des Ministres.

Article 11 : La présente Loi est publiée au Journal Officiel de la République de Djibouti. Dès sa promulgation par le Président de la République.

Fait à Djibouti, le 03 janvier 2011

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH



## **Loi n°152/AN/06/5ème L portant création de la Société d'Economie mixte "Doraleh Container Terminal".**

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ  
LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE  
LA LOI DONT LA TENEUR SUIT :

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;  
VU La Loi n°191/AN/86/1ère L du 03 février 1986 relative aux sociétés commerciales;  
VU Le Décret n°86-116/PRE du 30 novembre 1986 pris pour son application ;  
VU Le Décret n°2005-0067/PRE du 21 mai 2005 portant nomination du Premier Ministre ;  
VU Le Décret n°2005-0069/PRE du 22 mai 2005 portant nomination des membres du Gouvernement ;  
Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 02 mai 2006.

Article 1er : Il est créé à Djibouti une société d'économie mixte dénommée "Doraleh Container Terminal" dont le capital social est détenu par le Port Autonome international de Djibouti (PAID) à raison de 66,66 % (soixante six virgule soixante six pour cent) et Dubaï Port International FZE (DPI) ou toute autre de ses filiales à raison de 33,34 % (trente trois virgule trente quatre pour cent).

Article 2 : La société a pour objet, directement ou indirectement, à Djibouti le développement, la conception, la construction, le financement, la gestion, le fonctionnement et l'entretien du terminal à conteneurs du Port de Doraleh et toutes opérations industrielles et commerciales, la représentation de toute société, la création ou l'exploitation de toutes marques, licences, brevets, concession exclusive ou non, la création ou la participation de la société, par tous moyens et sous quelques formes que ce soit, mobilières ou immobilières à toutes entreprises et à toutes sociétés créées ou à créer ;  
- et généralement toutes opérations industrielles, commerciales, financières, civiles, mobilières ou immobilières se rattachant directement ou indirectement à l'objet ou à tout autre objet similaire ou connexe.

Article 3 : La Société dénommée Doraleh Container Terminal dont le sigle est DCT est une société d'économie mixte ayant son siège social à Djibouti.  
La durée de la société est fixée à quatre vingt dix neuf années (99 ans) à compter de son immatriculation au registre du commerce.

Article 4 : Le contrat de participation conclu entre les actionnaires tient lieu de statut de la société et sera validé par décret pris en Conseil des Ministres.

Article 5 : Dans le but de faciliter la croissance de la cargaison de transbordement du terminal à conteneurs de Doraleh, le PAID en sa qualité d'actionnaire public peut céder des parts à toute compagnie de navigation, désignée par la société DCT, à condition que toutes les actions détenues par une telle compagnie de navigation n'excèdent pas 15 % du capital social de la société DCT sur une base entièrement libérée.

Article 6 : La présente Loi sera exécutée comme Loi d'État et publiée au Journal Officiel de la République de Djibouti dès sa promulgation.

Fait à Djibouti, le 21 juin 2006.  
Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

## **Loi n°65/AN/94/3e L portant création du régime de Zone franche industrielle.**

L'Assemblée nationale a adopté ;

Le président de la République promulgue, la loi dont la teneur suit ;

Vu la constitution du 15 septembre 1992 ;

Vu le décret n°93-0010/PRE du 4 février 1993 remaniant le Gouvernement djiboutien et fixant ses attributions ;

Vu la loi n°88/AN/84/1re L du 13 février 1964, portant Code des Investissements ;

Vu la loi n°150/AN/91/2e L du 10 février 1991 portant plan d'orientation économique et social 1991-2000 ;

Vu l'ordonnance n°80-097/PR/FI du 30 juillet 1980, portant réglementation de la Zone franche.

### I- DISPOSITIONS GENERALES

Article premier : Définitions

Au terme de la présente loi, on entend par :

- a) «Régime de Zone franche industrielle» : le statut juridique particulier accordé à certaines entreprises établies à Djibouti dans les conditions prescrites par la présente loi.
- b) «Entreprise franche industrielle» : toute entreprise établie à Djibouti à laquelle a été accordé un certificat d'entreprise franche industrielle conformément à la procédure ci-après.

- c) «Ministère» : le Ministère de l'Industrie, de l'Énergie et des Mines ou le ministre ayant l'industrie dans ses attributions.
- d) «Service de gestion et de promotion» : le service de gestion de la Zone franche industrielle.
- e) «Directeur général»: le directeur général du Ministère de l'Industrie, de l'Énergie et des Mines.
- f) «Entreprise»: toute société djiboutienne ou étrangère enregistrée à Djibouti.
- g) «Certificat» : un certificat d'entreprise franche industrielle délivré par le ministre.
- h) «Commission» : la commission consultative de la Zone franche industrielle.
- i) «Franchise douanière» : suspension à l'importation de la taxe intérieure de consommation et de tous autres taxes directes et ou indirectes, actuelles ou futures.
- j) «Exportation» : vente des biens à des acheteurs se trouvant en dehors du territoire de la République de Djibouti ou à des entreprises franches industrielles.

Article 2 : - Il est créé un régime de Zone franche industrielle à Djibouti.

A toute entreprise, productrice de biens installée ou désirant s'installer sur le territoire de la République de Djibouti, peut être octroyée un certificat d'entreprise franche industrielle dans les conditions prescrites par la présente loi et bénéficiera de toutes les avantages décrits ci-après.

## II- ENTREPRISES ELIGIBLES

Article 3 : - Est éligible au statut d'entreprise franche industrielle, toute entreprise travaillant exclusivement pour l'exportation ou ayant le projet de travailler exclusivement pour l'exportation, dans le secteur industriel.

## III -GESTION ET PROMOTION

### DE LA ZONE FRANCHE INDUSTRIELLE

Article 4 : - Il est créé un service de gestion et de promotion du régime de la Zone franche industrielle dirigé par le directeur général du Ministère de l'Industrie et des Mines.

Ce service a pour tâche d'assurer le développement de la Zone franche industrielle à travers :

- la promotion à l'exportation des produits fabriqués à Djibouti ;
- la construction et l'aménagement des bâtiments et locaux, hangars et autres installations propres à abriter des activités industrielles ;
- toutes autres actions jugées nécessaires par le service de gestion et de promotion pour le développement de la Zone franche industrielle et dans l'intérêt du pays.

#### IV- PROCEDURES D'OBTENTION DU STATUT

##### D'ENTREPRISE FRANCHE INDUSTRIELLE

Article 5 : - Toute entreprise désirant bénéficier du statut d'entreprise de zone franche doit obtenir l'agrément de la commission de la zone franche.

Article 6 : - La demande d'agrément comme entreprise franche industrielle doit être adressée par écrit, au directeur général du Ministère et être accompagnée du formulaire intitulé « demande de certificat d'entreprise franche industrielle » dûment rempli par le promoteur du projet.

Article 7 : - Le ministre accuse réception de la demande et la soumet, pour avis, à la commission consultative du régime de Zone franche industrielle. La commission est présidée par le ministre ou son représentant et composée de :

- Un représentant du Ministère du Commerce et de l'Économie ;
- Un représentant du Ministère du Travail ;
- Un représentant de la Banque de Développement de Djibouti ;
- Un représentant de la direction du Port ;
- Un représentant du Ministère des Finances ;
- Un représentant du Ministère du Plan ;

- Un représentant de la Chambre internationale de Commerce et d'Industrie de Djibouti ;
- Un représentant des entreprises franches industrielles.

Le secrétariat de la commission on sera assuré par le directeur général de l'Industrie, de l'Énergie et des Mines.

Article 8 : - Toute entreprise qui aura soumis une demande d'agrément comme entreprise franche industrielle, doit recevoir une réponse dans un délai de quarante cinq jours à partir de la date à laquelle le ministre ou son représentant aura accusé réception de sa demande, ou aura reçu les renseignements complémentaires requis.

Article 9 : - En cas de réponse favorable, le promoteur sera tenu de fournir un cahier de charges comprenant notamment.

- a) Une copie de l'acte d'enregistrement de la société à Djibouti ;
- b) L'inventaire complet des biens d'équipement, des matières premières, des produits intermédiaires, des accessoires et tous autres produits nécessaires au fonctionnement de l'entreprise pour lesquels la franchise douanière est sollicitée et de soumettre une lettre d'engagement précisant :
  - a) La date limite de démarrage de ses activités ;
  - b) La zone d'implantation où l'entreprise compte s'établir ;

Article 10 : - Le ministre, sur l'avis du service des Contributions indirectes concernant la zone d'implantation et l'inventaire des biens pour lesquels la franchise douanière est accordée, octroiera un certificat d'entreprise franche, qui précise notamment

- a) Le type d'activité auquel l'entreprise franche doit se livrer ;
- b) La date limite de démarrage des activités de cette entreprise ;
- c) La zone d'implantation ;
- c) l'inventaire complet des biens pour lesquels la franchise douanière a été accordé.

Article 11 : - Toute entreprise franche industrielle peut soumettre par écrit, au ministre une demande d'amendement du certificat au cas où elle souhaiterait.

- a) Changer de zone d'implantation ;

b) Ajouter d'autres activités ;

b) Solliciter la franchise douanière pour des biens qui n'apparaissent pas dans l'inventaire des biens pour lesquels la franchise douanière a déjà été accordée.

## V-AVANTAGES FISCAUX ET DOUANIERS

Article 12 : - Toute entreprise franche industrielle bénéficie pendant les dix premières années de son exploitation de l'exonération totale des impôts sur les bénéfices ou, le cas échéant sur le chiffre d'affaire de l'entreprise. A partir de la onzième année, et pendant toute la durée de vie de la société, l'impôt sur les bénéfices est de 10%.

Article 13 : - Les dividendes distribués aux actionnaires de la société seront exonérés de tout impôt, pendant toute la vie de l'entreprise.

Article 14 : - Toute entreprise franche industrielle bénéficie de l'exonération totale au titre des droits d'enregistrement sur :

- Les actes constatant la création et les modifications statutaires de la société ;
- Les actes d'acquisition des terrains nus ou surmontés de bâtiments destinés à l'activité de l'entreprise ;
- Les actes d'enregistrement sur les crédits.

Article 15 : - toute entreprise franche industrielle bénéficie de l'exonération totale de toutes contributions foncières pendant les vingt premières années d'activités.

Article 16 : - Toute entreprise franche industrielle bénéficie de l'exonération totale du paiement des patentes, des patentes d'importateur et de toutes autres patentes actuelles ou futures.

Article 17 : - Les Importations par une entreprise franche industrielle des matières premières, produits intermédiaires, accessoires et biens d'équipement dont la liste accompagne le certificat d'entreprise franche industrielle sont exonérées de la taxe intérieure de consommation.

Article 18 : - Les exportations par une entreprise franche industrielle sont exonérées de toutes taxes directes et indirectes, actuelles ou futures.

## VI -ASSISTANCE ET AUTRES AVANTAGES ACCORDES

Article 19 : - Toute entreprise franche industrielle bénéficie de l'assistance du service de gestion et de promotion dans la mise en relation avec les institutions financières dans l'obtention de facilités de crédit pour la réalisation de son projet.

Article 20 : - Les projets de la Zone franche industrielle bénéficient prioritairement des lignes de crédits spéciales ouvertes à la Banque de Développement de Djibouti.

Article 21 : - Toute entreprise franche industrielle est exonérée de toutes taxes sur les crédits qu'elle obtiendra auprès des institutions financières de Djibouti.

Article 22 : - Une entreprise franche industrielle peut détenir un ou plusieurs comptes étrangers dans des banques commerciales locales de son choix.

Article 23 : - Les entreprises franches industrielles bénéficient prioritairement des facilités pour la fourniture d'eau, d'électricité et de l'assainissement.

Article 24 : - Toute entreprise agréée bénéficiera de l'assistance du service de gestion de la Zone franche industrielle dans toutes ses démarches administratives.

Article 25 : - Dans les conditions stipulées par les conventions internationales auxquelles la République de Djibouti a adhéré, les marchandises des entreprises franches industrielles bénéficient des régimes commerciaux préférentiels accordés à la République de Djibouti.

## VII – DISPOSITIONS RELATIVES

### A LA LEGISLATION DU TRAVAIL

Article 26 : - Toute entreprise franche industrielle peut embaucher librement ses employés à condition que ceux-ci soient de nationalité djiboutienne ou des étrangers ayant un permis de travail en règle.

Article 27 : - Une entreprise franche industrielle peut fixer librement la rémunération de son personnel, mais celle-ci ne pourrait être inférieure à 3.500 francs Djibouti par semaine.

Article 28 : - Toute entreprise franche industrielle peut licencier librement ses employés, en respectant les clauses suivantes :

a) Un préavis de deux semaines ou une compensation équivalente de deux semaines de salaire si la durée de service de l'employé ne dépasse pas une année.

c) Si la durée de service de l'employé dépasse une année, l'employeur sera tenu de lui donner un préavis de quatre semaines, ou de lui verser une compensation équivalente à quatre semaines de salaires. Dans les deux cas, l'employeur devra également verser une indemnisation d'un montant équivalent à quatre semaines de salaires par année de service de l'employé.

Article 29 : - La durée de travail est de 45 heures par semaine. Le salaire de base par heure est la quarante-cinquième d'une semaine de salaire.

Article 30 : - Un employé peut être requis de fournir jusqu'à 10 heures de travail supplémentaire par semaine avec ou sans l'accord de l'employé. Au delà des dix heures, l'accord de l'employé est requis. Il sera rémunéré au taux de 1,5 fois le salaire de base multiplié par le nombre d'heures supplémentaires fournies.

Article 31 : - Un employé peut être requis de travailler au-delà des heures normales d'une journée et être compensé par une diminution des heures de travail le lendemain sans être rémunéré en termes d'heures supplémentaires au cas où le nombre total d'heures de travail pour la semaine ne dépasse pas 45 heures.



Article 32 : - Un employeur peut demander à son employé de travailler un vendredi ou un jour férié et lui accorder le lendemain, une journée libre sans que l'employeur ait à payer des heures supplémentaires.

Article 33 : - Tout employé ayant au moins une année de service dans la même entreprise franche industrielle a droit à 15 jours de congé de maladie rémunérés par an. Au delà des quinze jours, l'employé ne sera pas rémunéré.

Article 34 : - Si un employé, sans raison valable ou sans l'accord de son employeur, s'absente le jour précédant ou succédant un jour férié, il lui sera compté deux jours d'absence.

Article 35 : - Un employé qui a travaillé au moins une année dans la même entreprise franche industrielle, a droit à 15 jours de congé annuel qu'il pourra prendre à partir de sa deuxième année de service.

Article 36 : - (a) L'entreprise franche industrielle est exonérée de toutes contributions à la Caisse des Prestations sociales et au Service médical inter entreprise.

(b) l'entreprise franche industrielle souscrita à toute assurance privée ou publique de son choix pour la couverture des accidents du travail.

Article 37 : - Une entreprise franche industrielle peut embaucher des employés étrangers qu'elle juge nécessaire au bon fonctionnement de son entreprise. Toutefois, l'entreprise devra demander pour ces employés étrangers des permis de travail auprès du Ministère du Travail.

## VIII-CONTROLE DOUANIER

Article 38 : - Toute entreprise franche industrielle doit se soumettre au contrôle du service des Contributions indirectes pour les biens qui sont importés en franchise douanière. Le chef de service des Contributions indirectes établira les règles selon lesquelles ce contrôle sera effectué.

Article 39 : - Toute entreprise franche industrielle doit soumettre, pour approbation, au chef du service des Contributions indirectes, l'adresse exacte du ou des lieux où elle compte exercer ses activités.

Article 40 : - L'aire d'Opération d'une entreprise franche industrielle doit être clairement et matériellement délimitée.

Article 41. - Les biens d'équipement importés en franchise douanière ne peuvent être déplacés d'un lieu approuvé par le chef de service des Contributions indirectes, sauf avec l'autorisation de ce dernier.

Article 42 : - Les matières premières, produits intermédiaires, accessoires importés en franchise douanière et les produits fabriqués par l'entreprise ne peuvent être déplacés d'un lieu approuvé par le chef de service des Contributions indirectes, sauf :

a) Pour l'exportation ;

b) Pour la destruction de ces produits, selon les directives du chef de service des Contributions indirectes ;

d) Si le déplacement est autorisé par le chef du service des Contributions indirectes.

Article 43 : - Toute personne physique ou morale, qui sans raison valable :

a) Déplace des biens importés en franchise douanière ou des produits fabriqués par une entreprise franche industrielle, en dehors du ou des lieux approuvés par le chef de service des Contributions indirectes ; ou des lieux approuvés par le chef de service des Contributions indirectes ; ou

b) Se trouve en possession des biens importés en franchise douanière, ou des produits fabriqués par une entreprise ; franche industrielle en dehors du ou des lieux approuvés par le chef de service des Contributions indirectes ;

commet un délit.

Article 44 : - a) Au cas où une entreprise franche industrielle ne pourrait justifier l'absence des biens importés en franchise douanière, sauf si l'absence est due à des causes jugées acceptables par le chef de service des Contributions indirectes, elle devra s'acquitter du

paiement de la taxe intérieure de consommation sur ces biens. De plus, elle sera passible d'une amende à être déterminée par le chef du service des Contributions indirectes.

b) Toute personne physique ou morale, qui sans raison valable, se trouve en possession des biens importés en franchise douanière, ou des produits fabriqués par une entreprise franche industrielle, en dehors du ou des lieux approuvés par le chef de service des Contributions indirectes, se verra confisquer ces biens et sera passible d'une amende à être déterminée par le chef de service des Contributions indirectes.

Article 45 : - En cas de récidive par une entreprise franche industrielle des délits mentionnés aux articles 43 et 44, le ministre pourra révoquer le certificat de cette entreprise.

## IX – DISPOSITIONS DIVERSES

Article 46 : - Le capital social d'une entreprise franche industrielle est librement négocié entre les actionnaires de la société.

Article 47 : - Le capital social d'une entreprise franche industrielle peut être souscrit en totalité par des capitaux étrangers.

Article 48 : - L'investisseur étranger qui cède la totalité ou une partie de ses avoirs, d'origine étrangère, dans une entreprise franche industrielle peut rapatrier, sans restriction le produit de cette vente.

Article 49 : - Les dividendes distribués aux actionnaires étrangers en rémunération du capital d'origine étrangère, peuvent être transférés sans restriction et sans taxe vers un pays étranger.

Article 50 : - Les mesures d'application seront définies par décrets pris en Conseil des ministres.

Article 51 : - Les services de gestion et de promotion est tenu d'entreprendre toute action utile en vue d'assurer la promotion du régime de la Zone franche industrielle.

Les frais de fonctionnement du service de gestion et promotion sont supportés par le budget de l'État.

## X - DISPOSITIONS FINALES

Article 52 : - Le ministre de l'Industrie, de l'Énergie et des Mines et celui des Finances sont particulièrement chargés de l'exécution de la présente loi.

Article 53 : - La présente loi sera enregistrée et publiée au Journal officiel de la République de Djibouti, dès sa promulgation.

Fait à Djibouti, le 7 décembre 1994,

Par le président de la République,

HASSAN GOULED APTIDON.

### **Loi n°9/AN/87/2ème L portant approbation de l'extension de la Zone Industrielle Sud, aux Salines Est de Djibouti.**

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PROMULGUE

LA LOI DONT LA TENEUR SUIT :

VU Les lois constitutionnelles n°s LR/77-001 et LR/77-002 du 27 juin 1977 ;

VU L'ordonnance n°LR/77-008 en date du 30 juin 1977 ;

VU Le décret n°86-100/PRE du 2 octobre 1986 portant nomination des membres du Gouvernement.

Article 1er : - Est autorisé l'extension de la Zone Industrielle Sud, aux Salines Est de Djibouti, conformément aux plans et cahier des charges joints à la présente loi.

Article 2 : - La présente loi sera publiée au Journal Officiel, dès sa promulgation.

Fait à Djibouti, le 5 novembre 1987

Par le Président de la République

HASSAN GOULED APTIDON

## DECRETS

### **Décret n°2009-0207/PR/MEFPCP portant création et organisation de la Zone Franche d'Automobiles et d'Equipements Lourds "D.A.H.E.Z."**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU la Loi n°53/AN/04/5ème L du 17 mai 2004 et modifiée par la Loi n°41/AN/08 du 28 décembre 2009 portant Code des Zones Franches de la République de Djibouti ;

VU Le Décret n°2008-0083/PRE du 26 mars 2008 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le Décret n°2008-0084/PRE du 27 mars 2008 portant nomination des membres du Gouvernement ;

VU Le Décret n°2008-0093/PRE du 03 avril 2008 fixant les attributions des Ministères ;

VU Le Décret n°2002-0098/PRE du 02 juin 2002 portant création de l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti ;

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

DECRETE

Article 1er : Le présent Décret, pris en application des dispositions de la Loi n°53 du 17 mai 2004 Code des Zones Franches, porte création et organisation de la Zone Franche d'Automobiles et d'Equipements Lourds "DAHEZ".

## DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 2 : Il est créé, en République de Djibouti, une Zone Franche d'Automobiles et d'Equipements Lourds dénommée "Djibouti Automobile and Heavy Equipment Zone", soit "D.A.H.E.Z", qui est destinée, notamment, à :

- promouvoir de nouveaux investissements de type industriel, commercial et de services dans le secteur de l'automobile et des équipements lourds ;
- créer de nouveaux emplois pour les nationaux ;
- faciliter le développement des exportations ;

Article 3 : La Zone Franche DAHEZ est la zone géographique terrestre d'une superficie de 596.0745 hectares sise à Djibouti au PK12, délimitée selon le plan d'attribution du Gouvernement djiboutien.

Article 4 : Les activités réalisées dans la Zone Franche sont, entre autres :

- l'assemblage, le stockage et la vente de véhicules et d'équipements lourds ;
- l'ouverture de salons d'expositions ;
- la construction de lotissements destinés aux ateliers de montage.

## DE L'AMENAGEMENT, DE LA PROMOTION ET DE LA GESTION DE LA ZONE FRANCHE

Article 5 : L'aménagement, la promotion et la gestion de la Zone Franche sont assurés par DAHEZ, société de droit privé à participation de l'Etat, désignée autorité de gestion.

Article 6 : L'Autorité de Gestion a son siège social à Djibouti et dispose d'un Conseil d'Administration dont la composition est fixée à 5 membres répartis comme suit :

- un représentant de DAHEZ ;
- deux représentants de Dubaï Customs ;
- deux représentants de l'Etat Djiboutien.

Article 7 : Dans le cadre de sa mission d'aménagement, de promotion et de gestion de la Zone Franche, DAHEZ autorité de gestion a pouvoir notamment :

- d'accomplir au guichet unique de l'Autorité des Ports et des Zones Franches, les formalités d'obtention de l'agrément prévues par le Code des Zones Franches ;
- de louer les terres, les immeubles aux entreprises installées dans la zone ;
- de recevoir les dossiers de demande d'agrément présentés par les entreprises aux fins d'installation dans la Zone Franche ;
- de soumettre pour agrément à l'Autorité Administrative le dossier complet dans un délai raisonnable ;
- de notifier la décision aux entreprises concernées.

## DE L'AUTORITE ADMINISTRATIVE

Article 8 : Aux termes de la Loi n°53 du Code des Zones Franches, l'Autorité Administrative est l'Autorité des Ports et des Zones Franches de Djibouti qui veille au respect des réglementations fiscale, douanière, de police et de travail.

Article 9 : L'autorité Administrative est chargée de :

- délivrer l'agrément demandé par DAHEZ ;
- de constater à son guichet unique l'accomplissement par l'autorité de gestion de l'ensemble des formalités relatives à l'implantation des entreprises dans la Zone Franche ;
- de veiller à la protection de l'environnement, de la santé et de la sécurité de la Zone.

#### DU REGIME APPLICABLE DANS LA ZONE FRANCHE

Article 10 : Le Code des Zones Franches, en date du 17 mai 2002, définit les normes applicables à l'intérieur des Zones Franches de la République de Djibouti.

Article 11 : La Zone Franche DAHEZ est soumise aux règles régissant les activités en Zone Franche ainsi qu'aux régimes fiscaux, douanier, commercial, de la sécurité sociale, de l'emploi, de surveillance, stipulés dans la Loi n°53 du Code des Zones Franches.

#### DES DISPOSITIONS DIVERSES

Article 12 : Le Ministre de l'Economie, des Finances et de la Planification, chargé de la Privatisation, le Ministre de la Promotion des Investissements, le Ministre des Transports et le Ministre de l'Intérieur doivent veiller, chacun en ce qui le concerne, au respect du présent Décret qui prend effet à compter du 07 septembre 2009 et sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 07 septembre 2009

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

### **Décret n°2008-0170 /PRE portant nomination d'un membre du Conseil d'Administration de l'Autorité des Ports et des Zones Franches de Djibouti.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;  
VU Le Décret n°2002-0098/PRE du 02 juin 2002 portant création de l'autorité de Zone Franche de Djibouti ;  
VU Le Décret n°2007-0197/PR/MET fixant les membres du Conseil d'Administration de l'Autorité des Ports et des Zones Franches ;  
VU Le Décret n°2008-0083/PRE du 26 mars 2008 portant nomination du Premier Ministre ;  
VU Le Décret n°2008-0084/PRE du 27 juillet 2008 portant nomination des membres du Gouvernement ;

SUR Proposition du Ministre de l'Equipement et des Transports.

DECRETE

Article 1er : Mr. Abdi Elmi Achkir, Directeur du Cabinet du Premier Ministre, est nommé membre du Conseil d'Administration de l'Autorité des Ports et des Zones Franches de Djibouti, en remplacement de Mr. Mohamed Ahmed Awaleh, appelé à d'autres fonctions.

Article 2 : Mr. Mahdi Darar Obsieh, Directeur de l'ANPI, est nommé membre du Conseil d'Administration de l'Autorité des Ports et des Zones Franches de Djibouti, en remplacement de Mr. Ali Hassan Bandon, appelé à d'autres fonctions.

Article 3 : Le présent décret sera enregistré, exécuté partout où besoin sera et publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 09 juillet 2008.  
Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

**Décret n°2003-0207/PRE Modifiant certaines dispositions des décrets n°2002-0098/PRE, n°2003-0093/PRE et n°2003-0201/PRE portant sur l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU Le Décret n°2001-0053/PRE du 04 mars 2001 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le Décret n°2001-0137/PRE du 04 juillet 2001 portant nomination des membres du Gouvernement ;

VU Le Décret n°2001-0156/PRE du 17 juillet 2001 portant attribution des fonctions des Ministères ;

VU Le Décret n°2002-0098/PRE du 02 juin 2002 portant création de l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti ;

VU Le Décret n°2003-0093/PRE du 01 juin 2003 portant constitution du conseil d'administration de l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti ;

VU Le Décret n°2003-201/PRE du 08 octobre 2003 modifiant le Décret n°2003-0093/PRE portant constitution du Conseil d'Administration de l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti.



DECRETE

Article 1 : L'Autorité de la Zone Franche de Djibouti devient Autorité des Ports et des Zones Franches de Djibouti.

Article 2 : Toutes les dispositions des Décrets n°2002-0098/PRE et n°2003-0093/PRE et n°2003-0201/PRE se référant à l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti doivent être lues et entendues Autorité des Ports et des Zones Franches de Djibouti.

Article 3 : Les compétences de l'Autorité demeurent inchangées.

Article 4 : Le présent Décret sera enregistré, exécuté partout où besoin sera et publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 09 octobre 2003.

Le Président de la République,

Chef du Gouvernement

ISMAÏL OMAR GUELLEH

**Décret n°2003-0202/PRE Portant réglementation des activités économiques des Zones Franches à Djibouti.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La Loi n°65/AN/94/3ème L du 07 décembre 1994 portant création du régime de la Zone Franche Industrielle ;

VU Le Décret n°2001-0053/PRE du 04 mars 2001 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le Décret n°2001-0137/PRE du 04 juillet 2001 portant nomination des membres du Gouvernement ;

VU Le Décret n°2001-0152/PR/MET du 11 juin 2001 portant extension de la Zone Franche Portuaire de Djibouti ;

VU Le Décret n°2002-0098/PRE portant création de l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti ;

VU Le Décret n°2003-0093/PRE portant constitution du conseil d'administration de l'autorité de la Zone Franche de Djibouti ;

VU Le Décret n°2003-201/PRE du 08 octobre 2003 modifiant le Décret n°2003-0093/PRE portant constitution du Conseil d'Administration de l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti.

## DECRETE

Article 1 : Le présent Décret a pour objet de régir et de réglementer les activités économiques dans les Zones Franches à Djibouti.

Article 2 : Sont désignés sous les vocables suivants :

Gouvernement            Le Gouvernement de la République de Djibouti,

Municipalité            La ville de Djibouti,

Zone Franche            Les Zones Franches à Djibouti existantes et à créer,

Autorité                 L'Autorité des Ports et des Zones Franches de Djibouti,

Les Administrateurs    L'Autorité du Dubaï Port International du DPI

Biens	Tous les produits, matériaux, machines et équipements de toute nature,
Entreprises	Les compagnies, sociétés autorisées à opérer dans la Zone Franche
Opérateurs Individuels	Les individus autorisés à opérer dans la Zone Franche
Employés	Les personnels djiboutiens et étrangers recrutés en Zone Franche

Dans le cas où un changement de la situation juridique de l'une des autorités et/ou des intervenants économiques susnommés intervient, concourant à l'adoption d'une appellation nouvelle, cette dernière se substituera à l'ancienne, à moins que les répercussions d'un tel changement induisent une modification substantielle de l'une ou de toutes les dispositions du présent Décret.

Article 3 : Sous réserve des dispositions de l'article 13, la Zone Franche est ouverte à l'exploitation de biens de toute nature et de toute origine, indifféremment de la provenance nationale ou étrangère desdits biens.

Article 4 : Les biens importés ou fabriqués dans la Zone Franche sont exempts de tout assujettissement douanier.

La Zone Franche est exonérée de droits et taxe inhérents à la législation nationale.

Elle n'est pas soumise au contrôle habituel de la douane.

Article 5 : La Zone Franche est conçue pour abriter l'installation de toute structure et infrastructure industrielle.

Il sera permis d'y établir des usines, des usines d'assemblage et tout autre projet industriel.

La Zone Franche constitue également le cadre d'exercice et d'exécution d'activités commerciales et financières diversifiées.

Il y sera mené toute activité de transport, d'assurance, d'emmagasinement et d'affaires d'expéditions.

Article 6 : Il est autorisé de placer des marchandises dans la Zone Franche en vue de leur usage ou consommation sans que ces marchandises fassent l'objet d'une quelconque imposition.

Article 7 : Tout bien transféré de la Zone Franche au territoire douanier de la République de Djibouti est soumis aux obligations et impositions du tarif douanier, au titre d'un bien ayant fait l'objet d'une première importation.

Article 8 : Les Entreprises, les opérateurs individuels, les employés locaux et étrangers sont exempts de toute taxation y compris l'impôt sur le revenu eu égard leurs activités à l'intérieur de la Zone Franche pour une période de cinquante années renouvelable par une résolution de l'Autorité.

Le délai de la période d'exemption court à compter de la date du début des activités économiques, commerciales et salariales des concernés.

Article 9 : Aucune nationalisation ni mesure restrictive de la propriété privée ne peuvent entacher l'exercice des activités économiques dans la Zone Franche.

Le droit de propriété tant des opérateurs individuels que des entreprises est garanti.

Article 10 : Le libre transfert de capital, de bénéfices ou de salaires, en toutes monnaies et en tout lieu extérieur à la Zone Franche est garanti et ne peut faire l'objet d'aucune restriction pour une période de cinquante années qui court à compter de la date du début des activités économiques, commerciales ou salariales.

La prorogation de ce délai pour une période similaire fera l'objet d'une résolution prise par l'Autorité.

Article 11 : Les entreprises et opérateurs individuels jouissent, dans le cadre de leur activité économique en Zone Franche, de la liberté d'embauche et de recrutement des travailleurs, sous réserve toutefois, que ces derniers n'aient pas la nationalité de pays sous sanction en République de Djibouti.

Article 12 : Les activités économiques dans la Zone Franche ne sont pas assujetties aux pouvoirs, responsabilités et compétences de la municipalité.

Elles échappent au régime commun et au champ de compétence de toute Loi et règlement conformément aux dispositions du présent Décret.

Article 13 : Il n'est pas exigé de garantie pour l'admission des marchandises dans une Zone Franche.

L'admission des marchandises ne peut donc être refusée pour des raisons liées à leur régime ou à des restrictions ou prohibitions autres que celles fondées sur des considérations de moralité, d'ordre public, de sécurité publique, d'hygiène ou de santé publique ou sur les considérations d'ordre vétérinaire ou phytopathologiste ou se rapportant à la protection des brevets, marque de fabrique et droit d'auteur ou de reproduction.

En outre, sont interdites d'entrer en Zone Franche :

- Toutes marchandises périmées ;
- Toutes marchandises faisant l'objet de mesure de sanction ou susceptibles d'être placées sous sanction sur décision du Gouvernement ;
- Toutes marchandises qui soutiennent des écritures, des schémas, des marques de décoration ou des formes étant en conflit avec la croyance, les enseignements et les concepts des religions;
- L'opium cru, opium préparé, feuilles de coco, cannabis (chanvre indien), hachish, résine préparée à partir du chanvre cannabis (indien) et les feuilles du khat ;
- Marchandises et munitions militaires sauf autorisation expresse dûment établie par l'autorité compétente à Djibouti.

Article 14 : L'installation d'unité de production autonome d'énergie électrique en Zone Franche est admise.

Les administrateurs du DPI, en leur qualité de gestionnaire de la Zone Franche, peut fournir, aux locataires, des utilités comprenant l'électricité, l'eau, le gaz naturel et les télécommunications.

Les conditions de fourniture desdits services dans la Zone Franche ainsi que l'adoption de la grille tarifaire feront l'objet d'une décision après concertation entre le Gouvernement, l'Autorité et les Administrateurs du DPI.

Article 15 : Au moment de la soumission de la demande du permis d'opérer en zone franche, les Entreprises doivent employer 30% au moins de personnel djiboutien.

Au bout de 5 années d'activités en Zone Franche, les Entreprises répondront à l'exigence d'un taux de 70% de personnel djiboutien.

Article 16 : L'Autorité a la charge d'inspecter toutes les entreprises, sociétés, opérateurs individuels opérant en Zone Franche. Outre sa responsabilité première d'octroi du permis, l'Autorité a également la prérogative de mener toute opération de contrôle en Zone Franche en vue de vérifier la conformité des locataires de ladite Zone aux conditions d'hygiène, de sécurité, de santé mais aussi le respect des normes de construction.

L'Autorité est habilitée à exercer tout pouvoir d'investigation et de vérification de la validité des conditions d'exécution des activités économiques en Zone Franche, par le contrôle en lieu, place et pièces de tout document.

L'Autorité peut, pour toute violation constatée, soumettre les contrevenants au paiement d'amende.

Article 17 : Les ressortissants de nationalité djiboutienne et étrangère employés par une Entreprise de la Zone Franche seront assujettis à aucun impôt régi par l'administration fiscale.

Les employeurs de la Zone Franche sont redevables, à l'égard des employés de nationalité djiboutienne, de cotisations sociales dues à l'OPS de la manière suivante :

- Les cotisations sociales à verser à l'OPS par ces employeurs seront calculées d'après un taux de 14,2% assis sur l'ensemble des rémunérations plafonnées servies à leurs employés djiboutiens ;

- Ces cotisations sociales seront dues par les employeurs au titre des charges patronales à raison de 10.2% et par les employés djiboutiens, au titre de la part salariale à raison de 4%.

Il incombe ainsi aux employeurs de retenir la part salariale des employés et verser l'ensemble des cotisations sociales à l'OPS.

Le taux des cotisations sociales de 14.2% sera appliqué aux régimes gérés par l'OPS de la manière suivante :

- 8% dont 4% part salariale et 4% part patronale au régime retraite.
- 6,2% au titre du régime soins et accident de travail.

Les employés de nationalité djiboutienne travaillant dans une entreprise de Zone Franche ne bénéficieront pas des prestations familiales servies par l'OPS.

Les autres dispositions concernant l'OPS relatives tant aux cotisations sociales qu'aux prestations sociales restent inchangées.

Pour les ressortissants de nationalité étrangère employés d'une entreprise de la Zone Franche, les conditions d'octroi d'une couverture médicale et sociale pourront éventuellement faire l'objet d'une décision du Gouvernement après avis et concertation entre l'Autorité et les administrateurs du DPI.

La législation actuelle en matière de sécurité sociale ne leur sera pas applicable en l'état.

Article 18 : Le présent Décret annule et remplace toute disposition contraire.

Article 19 : Le présent Décret sera enregistré, publié au Journal Officiel et exécuté partout où besoin sera.

Fait à Djibouti, le 09 octobre 2003.

Le Président de la République,

Chef du Gouvernement

ISMAÏL OMAR GUELLEH



## **Décret n°2007-0157/PRE portant règlement général du Port Autonome International de Djibouti.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DECRETE

### **1. DISPOSITIONS GENERALES**

#### **Article 1 : Délimitation spatiale**

Pour l'application du présent Règlement, on entend par :

Périmètre portuaire : les limites englobant l'ensemble des zones maritimes et terrestres placées sous l'autorité administrative du Directeur du Port ;

Enceinte portuaire : la partie clôturée des zones terrestres comprises dans le périmètre portuaire ;

Domaine portuaire : les espaces inclus dans le périmètre portuaire et qui sont la propriété de l'Etat notamment les zones relevant de la domanialité publique maritime, ou qui appartiennent en propre au Port.

Les limites de la partie terrestre du périmètre du Port Autonome International de Djibouti figurent au plan approuvé par le Ministre chargé du Port, qui sera annexé au présent Règlement.

Les limites de la partie maritime du périmètre du Port Autonome International de Djibouti sont définies par les coordonnées suivantes :

POINT A Latitude 11°35,55' Nord  
Longitude 043°02,70' Est  
POINT B Latitude 11°41,00' Nord  
Longitude 043°02,70' Est  
POINT C Latitude 11 °41,00' Nord  
Longitude 43°14,00' Est  
POINT D Latitude 11°38,00' Nord  
Longitude 43°14,00' Est  
POINT E Latitude 11°37,39' Nord  
Longitude 43°09,00' Est  
Voir plan.

## Article 2 : **Définitions**

Pour l'application du présent Règlement, est considéré comme :

- navire : tout engin flottant, effectuant une navigation quelconque dans les eaux définies à l'article 1er, soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire;
  - capitaine : toute personne qui assure le commandement ou la direction nautique du navire, ainsi que toute personne qui est amenée à se substituer à lui dans ses fonctions ;
  - boutre : navire en bois, de construction traditionnelle ;
  - navire-citerne : bâtiment construit ou adapté pour le transport en vrac de produits dangereux et/ou de gaz, repris comme tels dans le code IMDG de IMO ;
  - navire de pêche : navire utilisé pour l'exploitation des ressources vivantes de la mer ;
  
  - navire de plaisance : toute embarcation de plaisance ou engin de sport naviguant à la voile, doté ou non d'un moteur auxiliaire, ainsi que toute embarcation de plaisance ou engin de sport propulsé par un moteur, même amovible ;
  - navire de guerre : tout navire qui fait partie des forces armées d'un état et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placée sous le commandement d'un officier de marine de cet état et inscrit sur la liste des officiers de service ou tout document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire ;
  - SPN : Le SPN (Service de Placement des Navires) est un service mis en place par une autorité compétente dans le but d'améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic et de protéger l'environnement.
- Passager : toute personne autre que le capitaine et les membres d'équipage, les autres personnes employées ou occupant un poste en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire, les enfants de moins d'un an.
- passager clandestin : embarqué à bord d'un navire et qui reste caché pendant la durée de la traversée du voyage.
  - opération portuaire : toute opération à caractère commercial effectuée à l'intérieur du périmètre portuaire pour un navire (y compris les opérations d'avitaillement) ou par un auxiliaire du transport maritime.
  - docker : Ouvrier employé au chargement et déchargement des navires ainsi que les ;
  - agent maritime : Personne chargée d'effectuer 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.
  - manutentionnaire : toute Personne physique ou morale effectuant toute opération qui réalise la mise à bord et le débarquement des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein qui en sont au préalable ou à la suite nécessaire.
  - transitaire : auxiliaire du transport maritime habilité à effectuer des opérations juridiques et

matérielles ayant trait à l'acheminement, à la livraison, à l'expédition ou à la réexpédition d'une marchandise préalablement déchargée d'un navire ou destinée à y être chargée.

- produits dangereux : des produits qui sont mentionnées dans :

1. la Convention Internationale de 1974 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer qui traite du transport par mer des Marchandises Dangereuses. (IMDG, IBC, IGC) ;

2. International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) pour produits chimiques emballés ;

3. International Bulk Chemical Code (IBC Code) mentionnant les normes internationales pour la sécurité du transport maritime en vrac de produits chimiques liquides dangereuses en prescrivant les normes de conception et de construction pour les navires impliqués dans ce transport et l'équipement qu'ils devraient avoir à bord afin de minimaliser le risque pour le navire, l'équipage et l'environnement ;

4. International Gas Code : code international pour produits gazeux.

- déchets : débris, restes sans valeur

- pollution : dégradation d'un milieu naturel par des substances nocives, des déchets industriels ou ménagers.

Code ISPS : International ships and Ports Security définit les standards et mesures de sécurité à mettre sur pied pour garantir le Port contre tout risque.

### Article 3: **Responsabilités**

Aucune disposition du présent Règlement ne dispense l'armateur, le capitaine ou l'équipage du navire de prendre toutes les précautions que commande l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

Toutes les fois que l'Administration du Port estime nécessaire, elle se substitue aux défailtants pour assurer l'exécution des obligations qui leur incombent au titre des dispositions du présent Règlement.

Elle le fait alors après mise en demeure, ou d'office s'il y a urgence, à leurs frais et risques, et ce nonobstant tout préjudice aux peines prévues pour contravention aux dispositions du présent Règlement.

Elle dégage, dans ce cas, sa responsabilité. La responsabilité civile à l'égard des tiers incombe aux défailtants qui, n'ayant pas pris à temps les dispositions nécessaires, l'ont contrainte à se substituer à eux.

L'obligation ou l'interdiction en observation à toutes dispositions de ce présent règlement incombe aux donneurs d'ordre aussi bien qu'à leur mandataire.

Chaque armateur, opérateur, affréteur ou agent maritime dont le navire touche le Port et chaque propriétaire ou transitaire dont les marchandises sont manutentionnées dans le Port accepte de dédommager et s'engage à ne pas exposer l'autorité portuaire. Ses agents et toutes autres personnes physiques ou morales engagées par le Port fournissent une prestation afin de manutentionner les marchandises. Le dédommagement portera sur toute perte, réclamation et poursuite pour tous dommages causés par le décès ou blessures infligés à toutes personnes, les dégâts matériels qui pourraient être intentés contre le Port ou tout agent du Port par toute personne consécutivement aux services reçus au Port.

## **2. OFFICIERS DE PORT**

### Article 4 : **Commandant du Port**

Le Commandant du Port est sous les ordres du Directeur du Port, responsable de la police administrative dans les limites du périmètre du Port.

Il exerce à cet effet une action générale de coordination, de contrôle sur tous les services

publics et les affaires concernant directement la police administrative. En cas d'urgence ou d'inexécution des ordres qu'il aurait donné ainsi que, plus généralement, dans le cadre de l'exécution de l'article 3 du présent Règlement, le Commandant du Port a le droit de se rendre à bord de tout navire se trouvant dans le périmètre portuaire et d'y prendre, à la charge des défaillants à un ordre ou des contrevenants aux textes législatifs en vigueur, toutes les mesures nécessaires. Le Commandant du Port a le droit de contrôler et de visiter les terrains, les magasins de cales et les magasins privés dans les limites du périmètre du Port. Dans le périmètre portuaire, toute personne est tenue d'observer attentivement et suivre tout ordre émanant du commandant du Port ou de son représentant en matière de maintien d'ordre public et de sécurité, de régulation de la navigation, de prévention de collisions, d'incendie ou autres sinistres. Toute personne est tenue au strict respect de ce règlement et autres lois, décrets ou règlements applicables.

#### **Article 5 : Officiers Du Port**

Les officiers de Port sous l'autorité du Commandant du Port assurent l'application de tous les règlements généraux et particuliers concernant la police du Port.

Les officiers de Port, qui prêtent serment devant la Cour judiciaire de Djibouti dressent des procès-verbaux contre ceux qui se sont rendus coupables de délit ou de contravention aux règlements dont ils sont chargés d'assurer l'application ; ces procès-verbaux sont adressés sans retard au Procureur de la République, sauf application de la procédure d'amende forfaitaire prévue à l'article 99 du présent Règlement.

#### **Article 5.1 : Compétence des officiers du Port**

Outre la compétence des autres officiers ou agents de la police (judiciaire) et de la sécurité, le commandant du Port et ses représentants sont chargés de la sauvegarde de la sécurité de la navigation dans le Port et de l'observation des règlements, lois et décrets en vigueur dans le périmètre portuaire.

Ceci comprend entre autres les domaines suivants : (énumération non limitative) :

- Réglementation de la manutention de chargement et de déchargement et l'entreposage des marchandises dangereux, ainsi que de l'embarquement et du débarquement de passagers.
- Réglementation de l'accessibilité au périmètre portuaire et de l'écoulement du trafic dans ce périmètre.
- Sauvegarde de l'environnement, de l'intégrité et de la sécurité dans le périmètre portuaire.

#### **Article 5.2 : Devoir de signalisation des utilisateurs du Port envers la capitainerie**

Chaque commandant de navire, propriétaire ou exploitant doit sans retard informer à la capitainerie quand :

- un incendie a lieu à bord de son navire pendant le voyage ou pendant son séjour au Port, même si l'incendie est éteint.
- son navire touche le fond ou a coulé ou se trouve sur le point de couler.
- son navire, à la suite de collision, échouage ou autre sinistre maritime, a subi des dommages ou une avarie, qu'ils soient visibles ou non.
- son navire présente une gêne anormale, quand il a perdu du chargement, du carburant ou des objets ou quand il risque d'en perdre.
- son navire est contaminé par une matière polluante ou qu'il a occasionné une pollution.

Tous les utilisateurs du Port doivent sans retard déclarer à la capitainerie du Port :

- les dégâts qu'ils ont occasionnés aux installations, aux infrastructures portuaires ou à d'autres navires.
- les obstacles, les pollutions ou les détériorations qu'ils constatent aux installations portuaires ou aux équipements situés à l'intérieur du périmètre portuaire.

- les épaves, morceaux d'épaves ou autres objets qu'ils ont fait aboutir dans l'eau ou qu'ils ont remarqués.
- les pollutions aquatiques, terrestres ou atmosphériques qu'elles ont occasionnées ou remarquées à l'intérieur du périmètre portuaire.
- la disparition de balises ou de bouées, les défaillances ou extinction de lumières qu'ils remarquent.

Cette déclaration ne dispense pas l'utilisateur du Port de prendre les mesures appropriées en vue de limiter les dommages et pour éviter les sinistres.

#### **Article 6 : Surveillance**

Les officiers du Port surveillent et contrôlent l'éclairage des établissements de signalisation maritime, l'état des moyens de signalisation et du balisage sur toute l'étendue du Port. Ils signalent sans délai les anomalies constatées aux agents chargés de la maintenance de la signalisation maritime.

Ils se tiennent au courant de l'état des fonds marins et des conditions de navigabilité, donnent leurs ordres en conséquence et signalent aux services intéressés tous les faits intéressant l'entretien, la conservation des ouvrages et les mouvements des navires à l'intérieur du Port et dans les passes. Ils établissent les avis aux navigateurs et les transmettent aux services chargés de leur diffusion.

#### **Article 7 : Obligation de prestation**

Les navigateurs, pêcheurs, ouvriers, dockers et autres personnes se trouvant dans le périmètre du Port tel qu'il est défini à l'article 1er ci-dessus ne peuvent refuser, sur réquisition des Officiers de Port, les services qui sont de leur compétence ; les Officiers du Port dresseront procès-verbal de tout refus.

#### **Article 8 : Respect pour la fonction**

Les Officiers du Port peuvent, dans le cas où ils seraient injuriés, menacés ou maltraités dans l'exercice de leurs fonctions, requérir la force publique et faire appréhender les coupables. Les représentants de la force publique établissent alors un procès-verbal, avisent le Procureur de la République et procèdent à l'arrestation des coupables s'il y a lieu.

Les coupables peuvent se voir interdire l'accès au Port par une suspension de leurs cartes d'accès.

#### **Article 9 : Gestion de la station de pilotage**

Le Commandant du Port assure la direction de la station de pilotage sous l'autorité du Directeur du Port.

Les officiers du Port sont chargés de la police du pilotage. Ils reçoivent des pilotes les rapports prescrits par les textes spéciaux réglementant la matière.

Les opérations de pilotage, et la responsabilité des pilotes, sont soumises aux dispositions générales des articles 70 à 77 de la Loi n°212/AN/82 du janvier 1982 portant Code des Affaires Maritimes. Un Règlement du pilotage, approuvé par Arrêté Ministériel, fixe les détails d'organisation du service et les conditions de travail des pilotes.

#### **Article 10 : Interdiction de départ du navire**

Les Officiers du Port doivent aviser par les voies les plus rapides la Direction des Affaires Maritimes de tous les faits parvenus à leur connaissance et donnant à penser qu'un navire ne peut appareiller sans danger pour l'équipage et les passagers.

Ils peuvent interdire le départ de ce navire jusqu'à l'intervention de la Direction concernée.

### Article 11 : **Mesures de sauvetage du navire**

Quand un navire est en détresse dans le périmètre portuaire, les Officiers du Port donnent les premiers ordres en vue du sauvetage et rendent compte immédiatement à leurs supérieurs.

## **3. NAVIRES**

### Article 12 : **Agent maritime**

Tout navire venant effectué des opérations portuaires à Djibouti est dans l'obligation d'avoir un agent maritime agréé localement. Toutefois, les boutres pourront être dispensés de cette obligation, dans des conditions prévues par Arrêté.

L'agent maritime doit fournir les documents attestant que le navire est conforme aux normes et standards. Il donne une attestation au Commandant du Port dans laquelle il confirme que le navire est en bon état de flottabilité.

Dans le cas de soutage par navire avitailleur, il appartient à ce dernier de s'assurer, avant toute opération de soutage, que le navire avitaillé a bien rempli les obligations prévues ci-dessus. En cas de non observation, tous frais et redevances portuaires dus seront supportés par le navire avitailleur.

Les agents maritimes sont tenus envers l'Administration du Port, du paiement des redevances portuaires assises sur les navires en faveur duquels ils ont déclaré intervenir, et dues au titre de l'escale.

Les agents maritimes ont par ailleurs l'obligation de déposer une caution bancaire auprès de l'Administration du Port dans des conditions précisées par décret.

### Article 13 : **Accès au Port**

Aucun navire ne peut entrer dans le Port ou y faire mouvement s'il n'y a été autorisé au préalable par le Commandant du Port.

Aucun navire n'est admis à pénétrer dans le Port s'il constitue ou risque de constituer un danger pour la navigation, pour les installations portuaires ou pour l'environnement.

Toutefois, si le navire est lui-même en danger, le Commandant du Port prendra, en concertation avec les autres services compétents, les mesures nécessaires pour prêter assistance aux personnes présentes à bord, et le cas échéant organiser leur débarquement.

L'entrée dans le périmètre portuaire et le stationnement à quelque titre que ce soit de navires, équipements, matériels, biens ou produits et personnel intéressant la Défense Nationale ou la Sécurité de l'Etat doivent être préalablement autorisés par la Présidence de la République.

Tout navire de commerce arbore ses marques distinctives, les pavillons prévus par les Conventions Internationales ainsi que le pavillon de sa nationalité.

Tout navire de commerce étranger arbore en outre le pavillon djiboutien au mât de misaine.

### Article 14 : **Pilotage**

Il est interdit aux navires d'entrer, de sortir ou de faire mouvement dans la zone définie ci-après sans la présence d'un pilote à bord, exception faite :

- des navires de guerre Djiboutiens ;
- des navires d'Etats étrangers affectés à des services non commerciaux dans les cas où cela sont prévus par des accords bilatéraux en vigueur ;
- des navires de moins de 40 mètres de longueur hors tout ;

- des navires affectés à l'amélioration, à l'entretien, à la surveillance du Port et de ses accès, et ;
- des engins de servitude du Port, d'une manière générale. Les limites de la zone de pilotage sont : [Dénomination des points à vérifier : voir Art. 1].

POINT A La pyramide située à l'embouchure de l'Oued d'Ambouli sur la rive droite POINT B  
Latitude 11\_36' Nord.

Longitude 43\_06' Est

POINT C Latitude 11\_39' Nord

Longitude 43\_06' Est

POINT D Latitude 11\_39' Nord

Longitude 43\_10' Est

POINT E Latitude 11\_37,39' Nord

Longitude 43\_09,00' Est

Tout navire doit se conformer aux prescriptions de la règle 17 du chapitre V de la Convention Internationale de 1974 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer concernant les échelles de pilote ainsi que les autres équipements et les modalités d'embarquement et de débarquement du pilote.

#### Article 15 : **Mouvement de navires et SPN (Service de Placement des Navires)**

L'ordre et l'heure des mouvements sont fixés par le Commandant du Port qui a seule qualité pour modifier le tableau de service et donner les ordres nécessaires.

Tout navire et tout capitaine doit en outre respecter les règles prévues dans le Règlement International de 1972 pour Prévenir les Abordages en Mer, et ses amendements, et prendre toutes précautions que commande l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

Le SPN, placé sous l'autorité du commandant du Port est compétent en ce qui concerne tout trafic d'entrée et de sortie de navires le Port ainsi que les affectations aux divers poste de quais du Port.

Toutes les instructions du SPN doivent, en concordance avec l'article 4, être scrupuleusement suivies par les commandants de bord.

Le SPN détermine selon les instructions du Commandant les moments et la chronologie des états de mouvements des navires.

Tous renseignements fournis considérés comme étant exacts et engagent la responsabilité de celui qui les fournit. Les navires répondant aux conditions et directives énoncées peuvent obtenir une priorité d'amarrage et de sortie sous réserve de l'autorisation expresse du Commandant du Port.

Voir "Modalités d'arrivée et de départ des navires" (en annexe I ainsi que modalité SPN en annexe II) pour les règles de priorité.

Modalités d'arrivée et de départ des navires :

Formalités à remplir par les agents maritimes avant l'arrivée et pendant le séjour au Port du navire.

#### Article 16 : **Emplacements des navires**

Le Commandant du Port fixe la place que chaque navire doit occuper à quai ou en rade, selon son tirant d'eau, la nature des opérations à effectuer, en tenant compte dans la mesure du

possible des préférences des armateurs ou de leurs représentants, et en respectant les règles de priorité établie.

#### Article 17 : **Service de remorquage/amarrage**

Vu l'importance de la sécurité et de la coordination optimale de la navigation dans le Port ainsi que tout navire entrant ou sortant du Port, l'autorité portuaire met à la disposition des navires un service payant de remorquage et de lamanage.

Le commandant ou son représentant peut néanmoins imposer l'usage de remorqueurs/amarreurs dans l'intérêt de l'ordre public et de la sécurité de la navigation dans le Port. Ceci sera aux frais du navire ou de l'entité qui l'utilisera.

Il est strictement interdit aux utilisateurs du Port, sauf accord exprès de l'autorité portuaire, de faire usage d'autres remorqueurs/amarreurs que ceux désignés par l'autorité portuaire à cet effet.

Le commandant du navire dirige les opérations de remorquage avec l'assistance du pilote. Il ordonne les mouvements à exécuter.

Le commandant du dit "bâtiment" ou celui qui agit en son nom, détermine le nombre de remorqueurs nécessaires de façon autonome et sous son entière responsabilité. De plus ceci devra être fait dans le respect de toutes les mesures de prévention et selon les exigences de bonne pratique nautique.

Le commandant du dit "bâtiment" veillera à la sécurité de chaque remorqueur embarcation de lamaneur dont il fait usage. Il en est responsable pour toute la période pendant laquelle il dispose du remorqueur/de l'embarcation du lamaneur. Sa responsabilité est engagée dès que le remorqueur/l'embarcation de lamaneur est mis à sa disposition et ne cesse que lorsque, la manœuvre est terminée.

Le commandant du navire ou celui qui agit à sa place est tenu d'informer le pilote du remorqueur lorsqu'il souhaite faire actionner son hélice. Mais il ne peut en aucun cas faire actionner l'hélice de son navire si ce mouvement génère un danger pour le remorqueur ou toute autre embarcation.

Les redevances et les coûts liés à l'utilisation des remorqueurs/embarcations de lamaneurs sont joints en annexe.

Les remorqueurs et chaloupes de lamanage sont mis à la disposition du navire manœuvrant qui est libre d'en refuser le service. Dans certains cas, pour de raisons de sécurité, le Commandant du Port, peut imposer le service de remorqueurs.

Le remorquage n'est effectué que par les navires agréés à cette fin par l'autorité portuaire. La responsabilité des dommages de toute nature survenus au cours des opérations de remorquage sont réglées conformément aux dispositions de la Loi portant Statut des auxiliaires de transport maritime.

#### Article 18 : **Responsabilité pendant les manœuvres**

Au cours des manœuvres d'accostage ou d'appareillage, les capitaines doivent obéir aux injonctions des Officiers de Port et prendre d'eux-mêmes les mesures nécessaires pour prévenir les accidents.

Pendant la durée des manœuvres, les capitaines sont responsables des avaries ou accidents survenus, du fait de leurs bâtiments, aux remorqueurs, aux chaloupes et à leur personnel.



Ils sont, en toutes circonstances, responsables des dégâts que leurs bâtiments occasionnent aux ouvrages portuaires ou à d'autres navires ; ils sont tenus d'avertir le commandant du Port de tout fait à l'origine de tels dommages.

La réparation des dommages, aux frais des responsables, ne préjudicie pas aux poursuites concourent éventuellement les auteurs.

#### **Article 19 : Défectuosité de l'appareillage du navire**

Tout navire en avarie ne lui permettant pas d'utiliser sa puissance, tous ses appareils de manœuvre, de mouillage, d'amarrage qui demande l'entrée dans le Port, devra stationner en rade jusqu'à ce qu'il ait obtenu du Commandant du Port, l'autorisation d'entrer. Si le navire se trouve en danger en rade, son cas bénéficiera toutefois d'un traitement prioritaire.

A cet effet, le capitaine du navire fera parvenir au Commandant du Port tous les renseignements susceptibles de l'éclairer sur sa situation.

Par ailleurs, le départ de tout navire peut être interdit par le Commandant du Port à la requête du Directeur des Affaires Maritimes ou du Justice, si l'état de navigabilité du navire ne correspond pas aux dispositions de la Convention Internationale sur la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer et à la législation djiboutienne en la matière.

#### **Article 20 : Utilisation des ancres**

Sauf en cas d'absolue nécessité, le mouillage des ancres est formellement interdit dans les passes.

Toutes les ancres mouillées dans le Port doivent pouvoir être relevées.

Si les circonstances exigent qu'une ancre doit provisoirement laissée au fond, il en est rendu compte au Commandant du Port qui apprécie les justifications présentées ; la chaîne doit être pourvue d'orins et de bouées assez solides pour permettre de retrouver et de relever l'ancre ultérieurement.

Si la chaîne d'une ancre casse, le navire doit immédiatement mouiller une bouée sur l'ancre perdue et en rendre compte au Commandant du Port.

Ces prescriptions s'appliquent aux épaves de toute nature.

#### **Article 21 : Machines - Amarrages**

Tout navire doit avoir sa machine en état de fonctionnement ; les démontages sont subordonnés à l'autorisation du Commandant du Port.

Tout navire accosté doit quitter son poste dans un délai maximum de trois heures si l'ordre lui en est donné par le Commandant du Port, sauf cas de force majeure constatée par ce dernier. Le capitaine d'un navire ne peut refuser de recevoir une aussière, ni de larguer certaines de ses amarres pour faciliter la manœuvre d'un autre navire.

En cas de nécessité, le capitaine d'un navire double ses amarres et prend, le cas échéant, toutes les précautions qui lui sont prescrites par le Commandant du Port.

Il est interdit à toute personne étrangère à l'équipage d'un navire d'en larguer les amarres sans en avoir reçu l'ordre du Commandant du Port.

Les navires ne peuvent être amarrés qu'aux bollards, bittes et organes ou aux coffres d'amarrage placés à cet effet.

#### **Article 22 : Présence d'équipage à bord**

Tout navire amarré dans le Port doit avoir un gardien à bord agréé par le Commandant du Port

ou le Chef de la Sécurité, tant de jour que de nuit. De plus, dans le cadre du code ISPS, un membre d'équipage devra être désigné afin de contrôler l'accès à bord du navire.

Le capitaine du navire séjournant dans le périmètre portuaire doit en outre maintenir en permanence à son bord un équipage suffisant pour effectuer toute manœuvre nécessaire destinée entre autres à faciliter le passage des navires entrant et sortant, et pour larguer les amarres.

S'il devient nécessaire de faire une manœuvre et qu'il ne se trouve pas à bord assez d'hommes pour l'exécuter, le Commandant du Port leur adjoint le nombre d'hommes de corvée nécessaire. Le Capitaine ou le consignataire du navire est redevable du coût de cette intervention ainsi que celui du matériel éventuellement utilisé, suivant un rôle dressé par le Commandant du Port et approuvé par le directeur du Port.

Lorsque des navires, habituellement exemptés de l'obligation de pilotage et/ou de remorquage sont prévenus en temps utile d'avoir à se déplacer, il appartient aux capitaines d'effectuer le mouvement par leurs propres moyens.

#### **Article 23 : Déplacement du navire sur injonctions**

En cas de nécessiter, les Officiers du Port peuvent, sans autre formalité que deux injonctions verbales, couper ou faire couper les amarres que les capitaines de navires refuseraient de larguer.

Ils ont le droit aussi, dans les cas d'urgence ou d'inexécution des ordres qu'ils auraient donné, de se rendre à bord et d'y prendre, à la charge et aux risques des contrevenants, toutes mesures nécessaires à la manœuvre des navires.

#### **Article 24 : Avaries au matériel d'avitaillement d'eau**

Les capitaines sont responsables des avaries survenues au matériel d'avitaillement en eau du fait de leurs navires ou de leurs préposés.

#### **Article 25 : Coupée**

La coupée doit être disposée et éclairée de nuit de façon à ce qu'une personne l'empruntant ne risque pas, à la suite d'un faux pas, de tomber entre le navire et le quai.

Les marins travaillant sur des planches le long du bord, doivent être munis d'une ceinture de sauvetage ou amarrés à un faux bras. Une bouée couronne munie d'une touline, doit être placée sur le pont à leur hauteur.

Le capitaine d'un navire doit prendre tous les mesures nécessaires afin d'éviter qu'il y est une situation dangereuse.

#### **Article 26 : Ballast**

Le capitaine de tout navire entrant dans les eaux du périmètre portuaire est tenu de faire connaître la quantité de lest existant à son bord, et de faire la déclaration au Commandant du Port des quantités de lest chargées et déchargées durant son séjour. Il est strictement interdit de jeter du lest dans les eaux du Port, sauf dans les circonstances agréées par l'OMI.

Les opérations de ballastage et de déballastage, sont effectuées suivant les instructions préalablement demandées au Commandant du Port.

#### **Article 27 : Travaux aux navires et leur Mise à eau**

Dans le périmètre du Port, aucun navire, canot ou embarcation ne peut être construit, caréné ou démolé qu'après en avoir obtenu l'autorisation préalable du Commandant du Port accordée par ce dernier en liaison avec la Direction des Affaires Maritimes ; ces opérations ne pourront

avoir lieu que sur les emplacements désignés par le Commandant du Port, en respectant les mesures de précaution prescrites par les Officiers du Port qui fixent également, s'il y'a lieu, les heures et les délais de travail.

Après exécution du travail, l'emplacement est débarrassé de tous les matériaux et débris. Lorsqu'il y a lieu de faire d'autres travaux sur les navires, le commandant du Port doit en être informé afin qu'il puisse donner l'autorisation de les effectuer et d'en fixer l'heure et les conditions d'exécution.

Les essais de l'appareil propulsif ne peuvent être effectués qu'avec l'autorisation du Commandant du Port qui en fixe les conditions d'exécution.

La mise à l'eau d'un navire ne peut avoir lieu sans qu'il en ait été fait déclaration vingt-quatre heures à l'avance aux Officiers du Port, afin qu'ils puissent assister à l'opération et prendre, de concert avec les Services des Affaires Maritimes, les mesures de précaution jugées nécessaires.

La mise à l'eau d'une embarcation par un navire à quai est soumise à l'autorisation des Officiers du Port.

#### **Article 28 : Naufrage d'un navire dans les eaux du Port**

Lorsqu'un navire a coulé dans les eaux du Port, le propriétaire, après exécution des prescriptions de l'article 20 ci-dessus, est tenu de le faire relever et déplacer sans délai. En cas de non exécution, il est procédé conformément aux dispositions de l'article 47 du Code des Affaires Maritimes.

#### **Article 29 : Maintien en bon état de navigabilité des navires ou engins flottants (moins de 50 tonnes en lourd)**

Les propriétaires, consignataires ou armateurs de navires et engins flottants déplaçant moins de cinquante tonnes en lourd non utilisés, désarmés ou en attente de réparation dans le périmètre du Port, sont tenus d'entretenir leurs navires en bon état de flottabilité. Ceux-ci doivent être munis d'un certificat ad hoc datant de moins de six mois, délivré par le Commandant du Port au vu du procès-verbal de visite établi par l'autorité compétente. Dans l'éventualité où les travaux requis ne pourraient être exécutés pour quelques raisons que ce soit, ils devront être halés à terre, immédiatement démolis et les débris enlevés du rivage. L'Administration du Port peut se substituer aux défaillants à leurs frais et risques dans le cas où la démolition et l'enlèvement des matériaux n'auraient pas été commencés dans le mois, et achevés dans les trois mois suivant la mise en demeure.

#### **Article 30: Maintien en bon état de navigabilité des navires ou engins flottants (50 tonnes et plus)**

Les navires et engins flottants déplaçant plus de cinquante tonnes, employés à demeure ou restant en stationnement prolongé dans le périmètre du Port doivent être constamment entretenus en bon état de navigabilité.

Si les navires concernés présentent un danger pour la sécurité ou la salubrité publique, leur mise en vente pourra être organisée conformément à la législation djiboutienne en vigueur, ou tout autre mesure adéquate pourra être prise aux frais et risques des défaillants.

#### **Article 31 : Accostage des navires - embarcation autorisée**

Seuls les embarcations au service de l'Administration du Port, de la Marine Nationale, des Affaires Maritimes, de la Gendarmerie Maritime, de la Douane ou de la Police de l'Immigration sont autorisées à accoster les navires en marche.

### Article 32 : **Respect des consignes de sécurité lors des manœuvres**

Les navires de plaisance, ou de pêche, les remorques, les boutres et autres embarcations sont tenus de respecter les consignes suivantes :

- interdiction de stationner dans les passes et chenaux ;
- interdiction de traîner des chaluts, de mouiller des filets ou d'utiliser quelques équipements des captures ou des collectes des ressources marines dans les limites de la zone maritime du Port ;
- obligation, à proximité des navires de commerce et autres gros navires, de manœuvrer sans ambiguïté et de ne pas leur couper la route ;
- obligation, de nuit comme de jour, d'arborer les feux et marques prévus par le Règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer ;
- obligation de réduire leur vitesse à 5 nœuds maximum à l'intérieur du périmètre définie par les lignes joignant les points suivants :
  - l'extrémité sud du Club nautique ;
  - la balise d'Ambouli ;
  - la pointe du Héron.

En outre, les engins de sport nautique et embarcations de plaisance doivent respecter les zones interdites à la navigation de plaisance par l'article 10 de l'ordonnance du 08/10/1977.

### Article 33 : **Réglementation pour les navires-citernes**

Les navires-citernes doivent être construits sous la supervision d'un bureau de classification reconnu et être sous leur surveillance.

Les certificats de classification concernant le type spécifique de transport pour lequel le navire est destiné, doivent pouvoir être produit sur demande du commandant ou de son représentant.

Les navires-citernes doivent selon les prescriptions du commandant être assistés par des remorqueurs dans le Port, en fonction de leurs dimensions et équipement.

A bord des navires-citernes équipés pour le transport de chargements pouvant libérer des gaz inflammables ou explosifs, les ouvertures indispensables de toutes les soutes ainsi que des batardeaux seront munis de grilles anti-inflammatoires.

Dans le Port, les citernes ne peuvent pas être en communication avec l'air ambiant. Lors du chargement et déchargement de produits dangereux ou polluants en vrac, toutes les vannes des citernes doivent être fermées.

Lors du séjour au Port, aucun travail de réparation ne peut être effectué sur les navires-citernes.

Les navires-citernes ne peuvent pas accoster à d'autres quais que ceux qui sont spécifiques pour eux, à moins que moyennant un certificat provenant d'un expert reconnu par le commandant atteste la sécurité de l'opération.

Lors du chargement et déchargement de produits dangereux ou de matières polluantes en vrac, toutes les mesures de sécurité doivent être prises comme prévu dans le code IMDG de l'IMO. Des mesures complémentaires peuvent en outre être imposées par le commandant ou son représentant.

Le raccordement des canalisations fixes à quai avec les conduits à bord doit être effectué avec des conduits flexibles en bon état pour éviter les fuites, les déchirures ou cassures.

Lors du chargement et déchargement de marchandises inflammables, l'utilisation d'outillage et la proximité de véhicules à essence à moins de 50 mètres du lieu de chargement/déchargement est interdit.

Lors du chargement et déchargement de navires-citernes, aucun visiteur n'est autorisé à approcher le quai de chargement/déchargement. Le commandant de bord et le service de sapeurs-pompiers de garde y veilleront.

Le transbordement direct de produits dangereux ou de matières polluantes en vrac n'est pas autorisé sans l'autorisation expresse du commandant et sans l'observation des conditions prescrites par lui.

#### **Article 34 : Interdictions concernant balises, bouées et feux flottants**

Il est défendu à tout capitaine d'amarrer son navire sur un feu flottant, sur une balise ou sur une bouée qui ne serait pas destinée à cet usage.

Il est défendu de jeter l'ancre dans le cercle d'éviter d'un feu flottant ou d'une bouée. Ces interdictions ne s'appliquent pas au cas où le navire serait en danger de perte. Le capitaine de tout navire, qui, même en danger de perte et par suite d'un amarrage, d'un abordage ou de toute autre cause accidentelle, a coulé, déplacé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise, est tenu de signaler le fait au commandant du Port par les moyens les plus rapides dont il dispose et doit en faire la déclaration dans un délai maximum de vingt-quatre heures.

### **4. USAGE DE LA ZONE MARITIME ET DU DOMAINE TERRESTRE DU PORT ET CONDITIONS FIXANT A LA JOUISSANCE ET L'EXPLOITATION DES PROPRIETES PRIVES ENCLAVE DANS LE PERIMETRE LE DOMAINE PORTUAIRE ET TERRESTRE ET DE LA ZONE FRANCHE PORTUAIRE**

#### **Article 35 : La zone maritime du Port, ses accès et leurs usages**

Nul ne peut porter atteinte au bon état de la zone maritime du Port et de ses accès tant dans leurs caractéristiques de profondeur et de netteté, que dans leurs installations et équipements. En ce qui concerne la manutention des marchandises, les manutentionnaires doivent prendre à leur charge et à leurs risques toutes les mesures de sécurité et de sauvegarde nécessaires pour prévenir toute nuisance environnementale et/ou dommages aux êtres vivants, aux équipements et installations portuaires.

Il est interdit de jeter par dessus bord ou de les laisser couler, sur le quai ou à partir du quai dans les bassins, tout objet ou tout liquide, même mélangé à de l'eau, sans autorisation préalable du commandant ou de son représentant.

Il est interdit de pomper des cales et de déverser des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures dans les eaux du Port.

Le Commandant du Port est autorisé à consulter à tout moment le registre des hydrocarbures à bord des navires.

En cas d'avarie ou de fuite, le capitaine du navire concerné doit immédiatement prendre toutes les précautions requises pour empêcher le rejet d'hydrocarbures dans les eaux du Port, et avertir sans délai le Commandant du Port de l'incident survenu. Lorsque des fuites ou des rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures se sont produits, le propriétaire du navire au moment de l'incident est responsable de tout dommage qui en résulte, sous réserve des dispositions de l'article 3 de la Convention Internationale sur la Responsabilité Civile des Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures.

Il est interdit :

- de jeter des décombres, des ordures, des terres, des liquides insalubres ou toute matière quelconque dans les eaux du Port et de ses dépendances ;
- de produire une fumée excessive à l'occasion de manœuvre ou, plus généralement, pendant le séjour du navire dans le Port ;

- de charger, décharger ou transborder des matières friables ou susceptibles de souiller les eaux du Port sans avoir placé entre le navire et le quai ou, en cas de transbordement, entre les deux navires, une toile, un pré-lart ou un filet bien conditionné et solidement attaché. Lorsque des marchandises tombent à l'eau au cours d'opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement, le responsable doit en avertir immédiatement les Officiers du Port et procéder sans délai à leur repêchage faute de quoi il y sera procédé d'office aux frais et risques du navire par l'Administration du Port.

Les coûts de nettoyage de l'eau, du sol et/ou des quais seront à charge de l'utilisateur du Port qui aura enfreint l'interdiction.

#### **Article 36 : Le domaine terrestre du Port, les zones d'extensions et leurs installations**

Toutes les personnes physiques ou morales quelques soient l'activité, salissent ou contaminent les quais du Port, les terrains ou les bâtiments, sont obligées de les nettoyer immédiatement et de suivre attentivement les stipulations de ce règlement concernant l'enlèvement, le stockage et le transport de déchets d'exploitation.

Est considéré comme déchets d'exploitation :

- Tout déchet généré par le chargement ou déchargement de marchandises des navires et des quais ou généré par l'utilisation, soit des quais, terrain ou bâtiment dans la zone portuaire, qui salit toute dépendance portuaire.
- Tout déchet ménager issu des navires dans le Port ou des établissements des entreprises situées dans la zone portuaire.

Tout déchet d'exploitation doit être déversé par l'utilisateur portuaire dans les conteneurs (fermés) destinés à cet effet (qu'il doit mettre en place à ses frais dans le Port), à des endroits convenus avec l'autorité portuaire et ne gênant pas l'exploitation.

Ils doivent par ailleurs à leurs propres frais faire en sorte que ces conteneurs soient transportés vers la décharge. Les compagnies maritimes sont également tenues de faire usage de ces conteneurs.

#### **Article 37 : Usage des propriétés privées dans la délimitation portuaire**

Pour des raisons de santé, d'hygiène, de sûreté, de sécurité publiques et d'exigences environnementales, tous les propriétaires de terrains sis à l'intérieur des limites terrestres du Port de Djibouti et de la zone franche portuaire sont tenus, avant de procéder à toute nouvelle construction, de réfection de bâtisses ou de structures anciennes sur leur propriété, de requérir auprès de la direction du Port un avis technique portant permis de construire.

De même, toute conclusion de bail de location desdites propriétés, en totalité ou en partie, est soumise à une procédure d'autorisation auprès de la direction du Port laquelle est tenue de connaître la nature de l'activité ou des activités d'exploitation du ou des preneurs en vue d'une évaluation du potentiel polluant et des risques pour l'environnement.

En outre, considérant l'enclavement desdites propriétés privées dans la délimitation du domaine portuaire et/ou de leur emplacement dans la zone franche portuaire, le Port Autonome International de Djibouti, établissement public concessionnaire du service public portuaire peut bénéficier, en vertu de la législation foncière du 10 octobre 1991, d'un droit de préemption ou de premier refus sur lesdits terrains.

Le présent règlement est motivé pour l'impératif de préserver le champ urbain à proximité de la délimitation terrestre du Port de Djibouti et de la zone franche portuaire.

#### Article 38 : **Le déversement de produits dangereux (clandestins ou accidentels)**

Le déversement clandestin de marchandises et de déchets est strictement interdit. Lorsque des produits dangereux stockés, se dispersent sur les quais, suite à une dégradation de l'emballage, mettant ainsi la sécurité publique en péril, l'utilisateur du Port (le manutentionnaire, l'expéditeur, le réceptionnaire) doit circonscrire la zone dangereuse. Il mettra la capitainerie du Port immédiatement au courant et suivra les consignes.

Le nettoyage doit immédiatement être mis en œuvre et exécuté.

Toute infiltration de liquides dans le sol (sauf l'eau de pluie naturelle) doit être évitée en prenant les mesures de prévention adéquates (p.ex. sol imperméabilisé). Il est interdit d'ensevelir des matières ou déchets dans le sol. Les auteurs et responsables de ces actes peuvent être obligés à enlever les matières en question et de nettoyer les sols adjacents ainsi que la nappe aquifère éventuellement polluée.

#### Article 39 : **Clauses prohibitives**

Il est interdit :

- de faire aucun dépôt ou de stationner des véhicules ou des engins sur les voies de circulation du Port ;
- de déposer sur le domaine terrestre portuaires des objets, épaves ou marchandises quelconques ne provenant pas du déchargement des navires ou non destinés à y être chargés, ou ne servant pas aux opérations d'embarquement ou débarquement;
- de faire rouler des véhicules non munis de pneumatiques sur la dalle de couronnement des quais ;
- d'embarquer ou de débarquer des pavés, blocs, métaux ou autres marchandises pouvant dégrader le couronnement ou le revêtement des quais sans avoir couvert la surface de planches pour le protéger ;
- de ne lancer aucune marchandise du bord d'un navire à terre sauf pour des raisons de sécurité dont le Commandant du Port est seul juge ;
- de tendre sans autorisation des filets sur les quais ;
- de ramasser des végétaux, des coquillages ou autres animaux marins sur les ouvrages du Port ;
- d'installer des panneaux publicitaires sans autorisation préalable;
- de pêcher.

#### Article 40 : **Marchandises avariées**

Les marchandises avariées ou sans valeur ainsi que les déchets ou résidus divers qui resteraient sur les quais doivent être enlevés sans délai à la diligence du consignataire du navire, du propriétaire de la marchandise ou de son mandataire, selon le cas. En cas d'inexécution, après mise en demeure par le Service d'Exploitation du Port, l'Administration du Port procède d'office à l'enlèvement aux frais et risques des intéressés.

Les matières sont alors considérées comme abandonnées.

#### Article 41 : **Marchandises infectes**

Les marchandises infectes ne peuvent être disposées sur les quais et les terre-pleins du Port. Elles doivent être enlevées ou chargées sous palan, faute de quoi l'Administration du Port procède à leur enlèvement d'office aux frais et risques du consignataire du navire, du propriétaire de la marchandise ou de son mandataire, selon le cas.

#### **Article 42 : Usage des engins**

Tout fait d'un usager qui est à l'origine d'un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. Tout incident dommageable doit être déclaré dans les 24 heures par son auteur à la Capitainerie du Port et/ou au service de l'Exploitation selon la nature des dommages.

Les usagers du Port sont entre autres responsables des avaries ou dommages que leurs engins terrestres auront occasionnés aux ouvrages et installations portuaires. Les dégradations sont réparées aux frais des responsables sans préjudice des poursuites à exercer, s'il y a lieu, du fait de la contravention.

Les usagers du Port ne peuvent utiliser à l'intérieur du domaine portuaire que des engins appropriés au travail qu'ils doivent y effectuer, et s'obligent à entretenir ces engins en bon état de fonctionnement.

#### **Article 43 : Nettoyage**

Le nettoyage et l'entretien courant des magasins cales ou terre-pleins affectés aux entreprises de manutention ainsi que des parcelles du domaine portuaire louées sont à la charge des utilisateurs de ces installations qui sont en outre tenus de procéder aux réparations des dégâts survenus de leur fait ou du fait de leurs préposés, faute de quoi, après mise en demeure par le Service d'Exploitation du Port, ces réparations sont effectuées par l'Administration du Port aux frais des défaillants. A l'issue de chaque période de travail, le consignataire du navire, le propriétaire de la marchandise ou son mandataire, selon le cas ; est tenu de faire nettoyer le revêtement du quai devant son navire, sur une largeur de 25 mètres et sur toute la longueur du navire, augmentée de la moitié de la distance qui le sépare des navires voisins sans que cette distance puisse excéder 25 mètres. La même opération doit être accomplie lorsque le chargement ou le déchargement est terminé.

L'Administration du Port peut se substituer aux défaillants et faire procéder aux opérations de nettoyage au frais de l'usager, du navire ou de son consignataire.

#### **Article 44 : Responsabilité des manutentionnaires et transitaires**

D'une manière générale, les entrepreneurs de manutention et transitaires agréés sont responsables de tout accident ou dommage quel qu'il soit, survenu dans le périmètre portuaire de leur propre fait, du fait de leurs préposés ou des choses dont ils ont la garde ou l'usage.

#### **Article 45 : Fermeture des magasins**

En dehors des périodes de travail, les portes des magasins cales ou entrepôts couverts doivent être fermées. La fermeture en est assurée par un système accessible de l'extérieur permettant un accès rapide au personnel chargé de la surveillance et de la sécurité portuaire.

Les agents et fonctionnaires du Port ont à tout moment accès aux surfaces en question pour les besoins de leur service.

#### **Article 46 : Eclairage électrique**

Dès que son utilisation n'est plus nécessaire, dans tous les cas, à la cessation du travail, la lumière électrique doit être éteinte par l'usager dans les magasins cales et entrepôts couverts.

#### **Article 47 : Engins ayant accès aux magasins**

L'accès aux magasins cales et entrepôts couverts est permis aux élévateurs, grues mobiles et tracteurs avec remorque. Dans le cas de train de remorques, ces derniers ne doivent être introduits ou évacués un par un.

Le stationnement (entreposage) est strictement interdit aux véhicules à deux roues, aux



automobiles, camionnettes et camions.

Toutefois, les camions ont accès aux hangars "parapluie".

Le transport de tous objets, marchandises ou matières doit être effectué de telle manière que rien ne s'échappe des véhicules ou des récipients ou emballages utilisés à cet effet.

#### **Article 48 : Accès des personnes aux magasins**

L'accès des terre-pleins, magasins cales et entrepôts administratifs est interdit à toute personne non autorisée.

#### **Article 49 : Interdiction d'accès aux équipements privés**

Sauf autorisation préalable du Commandant du Port ou du Chef du Service d'Exploitation du Port selon le cas, aucun outillage ou engin ne peut être amené sur le domaine portuaire, que ce soit pour un usage public ou privé.

L'installation dans le périmètre portuaire d'ouvrages quelconques ou d'équipement lourd à usage privé ou public et leur exploitation sont soumises à autorisation préalable du Directeur du Port, sans préjudice des dispositions particulières prévues dans les cahiers des charges applicables aux professions d'auxiliaires du transport maritime.

#### **Article 50 : Nettoyage et remise en état des lieux après travaux et opérations**

D'une manière générale, l'utilisateur qui aura procédé à des opérations ou l'entreprise qui aura effectué des travaux sur terre-pleins, en magasin cale ou en entrepôts administratifs ou en tout autre lieu du domaine portuaire est tenu de faire nettoyer les surfaces correspondantes et de remettre les lieux en état.

Les ordures, matériaux et débris doivent être rassemblés dans les parcs prévus à cet effet ou dans des caisses métalliques d'un modèle agréé par l'Administration du Port. Après injonction verbale ou mise en demeure sans effet, l'Administration du Port peut se substituer aux défaillants et faire procéder aux opérations de nettoyage et de réparation à leurs frais et risques.

### **5. USAGE DES VOIES FERREES**

#### **Article 51 : Interdiction d'interférence avec les activités et le fonctionnement des voies ferrées et leur trafic**

Il est interdit :

- de modifier ou déplacer sans autorisation, de dégrader ou déranger, pour quelque raison que ce soit, la voie ferrée, les talus, clôtures, barrières ainsi que le matériel de toute nature servant à l'exploitation ferroviaire ;
- d'empêcher le fonctionnement des signaux ou appareils quelconques et de troubler ou entraver par des signaux faits en dehors du service, la mise en marche ou la circulation des trains, machines ou wagons ;
- de laisser séjourner des véhicules sur les voies ou d'y faire des dépôts de quelque nature que ce soit, susceptible d'entraver la circulation des trains et machines ; plus particulièrement les véhicules et engins en stationnement momentané doivent se tenir à au moins deux mètres de l'axe de la voie la plus proche.

Toutefois, les véhicules en cours de chargement ou de déchargement et les engins de manutention peuvent stationner sur les voies, à condition de pouvoir être déplacés à toute réquisition, pour livrer passage aux trains, machines ou wagons.

Les wagons ne peuvent être amenés sur les voies ferrées du Port que pour le chargement ou le déchargement de marchandises en provenance ou à destination des navires et des magasins de transit.

#### **Article 52 : Triage des wagons**

En aucun cas il ne peut être procédé sur le domaine portuaire aux opérations de triage ou à la constitution de rames.

#### **Article 53 : Circulation des wagons**

La circulation et la mise en place des wagons doivent s'effectuer, autant que possible, en dehors des heures normales de travail du Port, limiter au minimum les entraves aux activités portuaires et à la circulation.

#### **Article 54 : Stationnement des wagons**

Les wagons ne sont admis à stationner dans l'enceinte portuaire que pendant le temps nécessaire aux opérations de chargement ou de déchargement ainsi qu'aux manœuvres à l'arrivée et au départ. Si les trains, machines ou wagons stationnent pendant la nuit sur le domaine portuaire, ils sont impérativement munis d'une signalisation de nuit appropriée.

#### **Article 55 : Priorité de circulation**

Une priorité absolue de circulation et de sortie est réservée aux matières dangereuses et inflammables chargées sur wagon qui ne peuvent en aucun cas séjourner dans le Port.

#### **Article 56 : Chargement, déchargement des wagons**

Les wagons doivent être chargés ou déchargés dès leur mise à la disposition de l'utilisateur, avec le maximum de célérité, en apportant tout le soin nécessaire à la marchandise et au matériel ferroviaire.

#### **Article 57 : Circulation et Sécurité des trains**

Les agents chargés de la manœuvre des trains doivent s'assurer que la voie est libre et prendre toutes les précautions d'usage pour prévenir les accidents.

Par ailleurs, tous les autres usagers du Port dont les piétons, cyclistes, automobilistes et conducteurs de tous véhicules, doivent, à l'approche d'un train, d'une machine ou d'un wagon dégager immédiatement la voie ferrée et s'en écarter de manière à livrer passage au matériel ferroviaire, qui jouit d'une priorité de circulation.

Tout conducteur de troupeaux d'animaux doit également les écarter de la voie ferrée à l'approche d'un train, d'une machine ou d'un wagon.

#### **Article 58 : Vitesse de circulation des trains**

La vitesse des trains sur l'ensemble du domaine portuaire est limitée à 10 kilomètres par heure.

#### **Article 59 : Libre circulation autour des rames en stationnement**

Des coupures dans les rames en stationnement doivent être ménagées pour laisser libre la circulation et particulièrement l'accès aux quais, terre-pleins, ateliers et terminal à conteneurs.

#### **Article 60 : Accident sur les voies ferrées**

En cas d'accident ou de déraillement, l'Administration du Chemin de Fer doit prendre toute mesure pour rétablir sans retard la libre circulation sur les voies ferrées et routières du domaine portuaire.

#### **Article 61 : Mouvement des wagons**

A ses risques et périls et sous son entière responsabilité, l'utilisateur peut effectuer par tracteur routier des mouvements aux wagons mis à la disposition en présence d'un agent du chemin de

Fer.

Les wagons doivent être tractés par câble aux endroits appropriés. Ils ne doivent pas être laissés sur les appareils de voies ni constituer une gêne pour les croisements. En tout état de cause, la présence d'un agent qualifié devra être demandée pour ce type d'opération.

L'utilisateur est tenu, en outre, de ne pas lancer les wagons, de faire effectuer les manœuvres à pas d'homme, de prévoir éventuellement des coupures dans la rame en stationnement et de prendre toutes mesures nécessaires d'avertissement.

#### **Article 62 : Libre accès aux magasins et hangars**

Les accès aux magasins et hangars nécessaires pour le service des marchandises devront rester dégagés.

## **6. USAGE DE VOIES ROUTIÈRES**

#### **Article 63 : Voies routières**

Il est interdit :

- de dégrader ou déranger, pour quelque raison que ce soit, la voie routière;
- de laisser séjourner des véhicules à l'intérieur du Port pour quelque raison que ce soit, susceptible d'entraver la circulation des véhicules, trains et machines ;
- Toutefois, les véhicules en cours de chargement ou de déchargement et les engins de manutention peuvent stationner sur les voies, à condition de pouvoir être déplacés à toute réquisition, pour livrer passage aux trains, machines ou wagons.

Les camions ne peuvent être amenés au Port que pour le chargement ou le déchargement de marchandises en provenance ou à destination des navires et des magasins de transit.

#### **Article 64 : Accès et Circulation des camions**

A l'entrée tout camion devra compléter toutes les procédures administratives (telles qu'énoncées dans les notes circulaires du service de l'Exploitation). Il obtiendra une plaque d'identification et devra se diriger vers le lieu de chargement ou déchargement.

Les camionneurs sont tenus de respecter scrupuleusement les consignes de chargement ou déchargement (horaires, lieux etc.). La circulation et la mise en place des camions doivent s'effectuer, autant que possible, dans les heures allouées aux véhicules avec un minimum d'entraves aux activités portuaires et à la circulation.

Tout camion entrant frauduleusement dans le Port ou prolongeant son séjour sans raison valable se verra infliger une amende.

#### **Article 65 : Chargement, déchargement des camions**

Les camions doivent être chargés ou déchargés, avec le maximum de célérité, en apportant tout le soin nécessaire à la marchandise. Les camions ont un temps fixe alloué dès leur entrée par la barrière pour charger ou décharger leur cargaison. Ils sont tenus de respecter leur échéance et de quitter le Port par la barrière désignée. A la barrière, ils seront tenus de remettre leur plaque d'identification.

#### **Article 66 : Stationnement des camions**

Les camions ne peuvent stationner que dans les aires de stationnement autorisées. Toute contravention aux règles de stationnement sera passible d'une amende.

#### **Article 67 : Priorité de circulation**

Une priorité absolue de circulation et de sortie est réservée aux matières dangereuses et inflammables chargées sur des camions et qui ne peuvent en aucun cas séjourner dans le Port.

#### **Article 68 : Police d'assurance**

Tout camion accédant à l'enceinte portuaire devra être muni d'une police d'assurance contre tous dommages pouvant être causés à une tierce partie. Le Port se réserve le droit de vérifier le certificat d'assurance à tout moment et en tout lieu.

#### **Article 69 : Vitesse de circulation des camions**

La vitesse des camions sur toute l'étendue du domaine portuaire est limitée à 30 kilomètres par heure.

#### **Article 70 : Etat des camions**

Tout camion accédant au Port devra faire l'objet d'un contrôle technique annuel suite auquel il obtiendra une vignette pour circuler dans le Port.

### **7. POLICE DES MAGASINS PRIVES**

#### **Article 71 : Aménagement des magasins**

Les magasins privés installés sur le domaine portuaire sont soumis aux dispositions particulières des cahiers des charges applicables aux auxiliaires du transport maritime et aux Règlements du Port.

Les propriétaires doivent notamment veiller à l'application des dispositions relatives :

- à l'accessibilité des systèmes de fermeture par l'extérieur - à la fermeture des portes et de l'extinction de l'éclairage après le travail ;
- au nettoyage des magasins et de leurs abords ;
- à la manipulation et à l'arrimage des marchandises ;
- à la mise en place du matériel de sécurité qui leur est prescrit et au bon état d'entretien de ce matériel ;
- à l'interdiction de fumer.

Le stockage des produits dangereux est permis uniquement dans les zones appropriées et approuvées par l'Autorité portuaire.

### **8. PRECAUTIONS ET MOYENS DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES ET LES SINISTRES**

#### **8.1 Règles générales de sécurité**

#### **Article 72 : Hydrocarbures**

Dans le périmètre portuaire, le Commandant et les Officiers du Port, ainsi que les agents habilités du peloton des pompiers du Port sont à tout moment autorisés à visiter et à contrôler les équipements fixes et mobiles de distribution et de réception des hydrocarbures.

Les sociétés pétrolières sont tenues de prendre toutes mesures utiles destinées à éviter que l'action du soleil, de la chaleur ou de l'usure des canalisations puisse être la source de fuites.

Tout incident survenant sur les lignes et toute indisponibilité de ces dernières doit être immédiatement signalés à la Capitainerie du Port.

#### **Article 73 : Quais et terre-pleins - Feux et sources de chaleur**

Il est interdit d'allumer du feu sur les quais et terre-pleins, de procéder en dehors des postes

affectés à la construction et à la réparation navale à des travaux nécessitant d'une façon générale des précautions contre les incendies tels que découpage ou soudure, sans autorisation préalable du Commandant du Port.

Il est interdit de fumer dans les cales des navires et sur toute l'étendue du domaine portuaire, sauf dans les locaux fermés et/ou prévus à cet effet.

Les feux nus sont interdits à bord des navires y compris les navires désarmés.

Les appareils de chauffage, d'éclairage, de soudure ou de découpage généralement, tout appareil présentant des caractéristiques ou des risques similaires, sont soumis à la surveillance du Commandant du Port qui peut en interdire l'usage s'ils sont mal établis ou en mauvais état.

Le Commandant du Port peut également, aux frais du navire ou de l'entrepreneur, imposer la présence d'un gardien spécialement chargé de surveiller l'emploi de ces appareils et de faire observer les consignes de sécurité.

#### **Article 74 : Magasins et entrepôts - équipement de lutte contre l'incendie**

Il est interdit de fumer et de faire du feu à l'intérieur des magasins et entrepôts couverts, des panneaux mentionnant cette interdiction sont posés à l'intérieur des magasins publics par les soins de l'Administration du Port et dans les magasins privés à charge des propriétaires. Des extincteurs d'incendie sont placés par les soins du Commandant du Port dans les magasins publics. Ces extincteurs sont contrôlés périodiquement.

Les mêmes dispositions sont prises à l'intérieur des magasins privés par les soins et à charge des propriétaires. Le Commandant du Port peut exiger la justification du bon entretien de ces extincteurs et faire procéder à des essais périodiques.

Les appareils de lutte contre l'incendie tels extincteurs, caisses à table, armoires à incendie, placés à l'intérieur des magasins publics et privés ainsi que les fermetures par chaînes et cadenas disposés à l'extérieur des portes de ces magasins, doivent être libres d'accès à tout instant.

#### **Article 75 : Véhicules - Extincteurs d'incendie**

L'accès au domaine portuaire est formellement interdit à tout camion ou engin qui ne serait pas porteur d'un extincteur de capacité et de nature appropriée, en bon état de fonctionnement, et disposé de telle manière qu'il soit directement accessible en cas d'incident.

#### **Article 76 : Accès et circulation libres des services de sécurité**

Entre le bord des quais et les marchandises déposées sur les terre-pleins et dans les magasins, il doit être toujours laissé un espace suffisant pour permettre une circulation aisée des pompiers et de leur matériel.

Les accès aux bouches d'incendie, avertisseurs et matériels d'incendie doivent en permanence rester libre.

### **8.2 Lutte contre un sinistre dans le Port**

#### **Article 77 : Direction des opérations de secours**

En cas de sinistre, de quelque nature qu'il soit, survenu à l'intérieur du périmètre portuaire, la direction des secours est assurée par le Directeur du Port qui après concertation avec le Commandant du Port et le capitaine des pompiers déclenche et contrôle l'engagement des moyens nécessaires à la lutte opérationnelle, y compris, si nécessaire, les moyens extérieurs au Port.

Le Directeur du Port est seul compétent pour déclencher la mise en œuvre du Plan d'Opération Interne (P.O.I). Une copie du plan est ajoutée en annexe.

Le Commandant du Port assure, sous l'autorité du Directeur du Port et en liaison avec le

service des pompiers, la coordination opérationnelle de la lutte contre le sinistre.

La compétence des autorités portuaires en matière de prévention et de lutte contre les sinistres s'étend à l'ensemble des espaces situés à l'intérieur du périmètre portuaire, y compris les zones qui ne sont pas partie du domaine public.

Les procédures d'alerte et de conduite des opérations sont fixées par le Plan d'Opération Interne du Port.

#### Article 78 : **Mesures de sécurité pour les navires**

Les navires ne sont autorisés à conserver leurs machines en fonction que si toutes les mesures sont prises pour éviter l'entraînement de flammèches et si leurs cheminées sont distantes de 50 mètres au moins des autres navires chargés de matières dangereuses.

Tout capitaine, patron ou gardien, au cas où un sinistre quelconque viendrait à se déclarer à son bord, doit prévenir immédiatement le poste d'alerte et se conformer aux procédures suivantes.

Dès l'accostage d'un navire il est remis au capitaine une notice rappelant les consignes du présent article et précisant sur un plan :

- la position du peloton de pompiers avec son numéro de téléphone ;
- la position des bureaux de la Capitainerie du Port et leur numéro de téléphone, ainsi que l'indication de la fréquence de veille V.H.F (12.16) ;
- la situation des postes téléphoniques permanents, le détachement incendie du Port et du service de sécurité du Port.

Cette notice, rédigée en français et anglais, doit être immédiatement portée à la connaissance de tous les membres de l'état-major du navire, du chef de service de sécurité à bord et, le cas échéant, du gardien. Elle est, en outre, diffusée à tous les consignataires de navires de la place. Les plans détaillés des navires stationnant dans le Port, s'ils se trouvent à bord de ces navires, doivent être déposés à un emplacement connu de tous les membres de l'état-major ou du gardien si le navire vient à être désarmé.

Le plan de chargement est mis à la disposition du Commandant du Port et du commandant du peloton de pompiers dès leur arrivée à bord ; l'emplacement, la nature et la quantité des matières dangereuses doit y être précisés.

Une équipe adéquate en nombre et qualité d'officiers et de marin du bord doit être prévus pour y recevoir et guider les équipes de secours dans les cheminements du bord et leur donner tous les renseignements utiles avec, le cas échéant, le concours d'un interprète.

Les capitaines des navires voisins du navire sinistré réunissent leurs équipages et prennent les mesures de précautions qu'ils estiment nécessaires ou que le Commandant du Port prescrit. Ils ne peuvent toutefois déplacer leur navire que sur l'ordre ou avec l'agrément préalable du Commandant du Port.

#### Article 79 : **Obligation de signaler tout incendie**

Toute personne qui découvre un incendie doit donner immédiatement l'alerte au peloton des pompiers et à la Capitainerie du Port.

### **8.3 Transferts de combustibles et liquides inflammables**

#### Article 80 : **Avitaillement des navires en combustibles : déchargement de produits pétroliers noirs et blancs**

Les opérations d'avitaillement des navires en combustibles et de déchargement de produits pétroliers noirs font l'objet des dispositions ci-après.

Les mesures de sécurité sont définies en fonction de la catégorie du navire et de sa cargaison :

- navire de charge et navire à passagers en avitaillement ;
- pétrolier, butanier, minéralier sur lest, en avitaillement ;
- pétrolier en déchargement de produits noirs.

Les pétroliers, butaniers ou minéraliers en déchargement ou en avitaillement, chargé de liquides inflammables font l'objet des dispositions prévues aux articles 90 et suivants (Dispositions particulières aux liquides inflammables en vrac).

a) Navires de chargement et navires à passagers : l'avitaillement de ces navires s'effectue à tous les postes à quai.

Toutes mesures devront être prises pour assurer la sécurité lors de l'avitaillement en combustibles des navires à passagers, pendant le débarquement et l'embarquement de ces derniers.

b) Pétroliers, butaniers, minéraliers sur lest : l'avitaillement de ces navires s'effectue aux postes spécialement destinés à ces opérations.

Le service de contrôle et de garde est assuré par les pompiers du Port. Durant ces opérations, le navire arbore de jour un pavillon rouge et de nuit un feu rouge en tête de mât.

L'accès au poste d'avitaillement est interdit à toute personne qui n'y est pas appelée par le service, sauf autorisation expresse du Commandant du Port.

Nul ne peut accéder au poste d'avitaillement sans avoir préalablement remis au pompier de garde les briquets ou boîtes d'allumettes dont il serait porteur. Le pompier de garde doit s'assurer que cette consigne est respectée.

En cas de difficulté, il peut faire appel à la Gendarmerie Maritime, notamment pour obtenir une fouille corporelle des récalcitrants. Les objets déposés sont restitués à leur propriétaire dès qu'il quitte le poste d'avitaillement.

Pendant la durée des opérations de soutage, la circulation de tous engins ou véhicules est interdite à moins de 25 mètres du navire.

Diverses mesures de sécurité, notamment la mise en place d'un piquet d'incendie peuvent être prises par le Commandant du Port selon les circonstances et à sa seule appréciation.

c) Pétroliers en livraison des produits noirs : ces opérations s'effectuent aux postes spécialement destinés aux opérations de livraison de produits pétroliers noirs. Le service de contrôle et de garde est assuré par les pompiers du Port.

Durant ces opérations, le navire arbore de jour un pavillon rouge et de nuit un feu rouge en tête de mât.

L'accès au poste de pompage est interdit à toute personne qui n'y est pas appelée par le service, sauf autorisation expresse du Commandant du Port.

Avant le commencement des opérations de déchargement, le réceptionnaire, la Capitainerie et le capitaine du navire sont tenus d'établir la liste de contrôle navire - terre, préalablement communiquée à cet effet au capitaine du navire et contrôlée par la Capitainerie.

Pendant toute la durée des opérations de déchargement, les véhicules actionnés par des moteurs à essence ne peuvent circuler ni fonctionner dans le périmètre établi par le Commandant du Port.

La circulation des véhicules munis de moteurs diesel ou électriques est autorisée dans un périmètre de 25 mètres du navire.

#### Article 81 : **Moyens de communications durant le déchargement des produits pétroliers**

Qu'il s'agisse d'avitaillement en combustibles ou de déchargement de produits pétroliers noirs,

toutes précautions doivent être prises par la Société Pétrolière responsable des égouts afin que le contenu des flexibles ne souille les surfaces ou les eaux du Port à la fin des opérations.

Pendant toute la durée des opérations, un agent de la Société Pétrolières doit, disposant des moyens de communications radio, se tenir à proximité de la vanne de raccordement, prêts à fermer immédiatement cette vanne en cas d'incendie ou cas de rupture des flexibles.

Pendant les opérations d'avitaillement en combustible ou de déchargement de produits pétroliers noirs, un nombre suffisant de membres d'équipage doit être présent à bord du navire pour intervenir immédiatement en cas de nécessité.

Au cours de leur transport à l'intérieur de l'enceinte portuaire, les flexibles doivent être munis de leur tape d'étanchéité.

#### **Article 82 : Rangement des flexibles et le nettoyage du poste**

Après chaque opération d'avitaillement en combustibles ou de déchargement de produits pétroliers noirs, la Société pétrolière responsable doit faire ranger les flexibles aux endroits prévus à cet effet et assurer le nettoyage du poste en veillant notamment à ce que les rails et appareils de voies ne soient pas souillés ou engorgés par des déjections de sablage ou de toute autre nature, ainsi que faire vidanger les dalots et récipients à égouts pour éviter tout déversement de produits pétroliers sur le quai ou dans les eaux du Port.

En cas d'inexécution des mesures qui précèdent, et après mise en demeure restée sans effet, l'Administration du Port procède aux travaux aux frais et risques de la Société Pétrolière responsable, sans préjudice des astreintes et peines prévues pour le fait de la contravention.

#### **Article 83 : Frais de gardiennage**

Sauf dispositions particulières, tous les frais engagés pour assurer la sécurité du navire et des personnes ou la conservation du Port et de l'environnement, et tous les frais afférents aux risques encourus par l'Administration du Port ou par les tiers du fait des opérations d'avitaillement ou de livraison ou de chargement de produits pétroliers sont à la charge du navire.

### **8.4 Transport et manipulation des marchandises Dangereuses : dispositions générales**

Les marchandises dangereuses arrivant dans le Port doivent être emballées, marquées et rangées séparément d'après les prescriptions du code IMDG. Cette mesure est d'application pour les marchandises dangereuses aussi bien en conteneurs, à bord d'un navire ou sur quai. Les produits dangereux et matières polluantes ne peuvent être manutentionnés dans le Port que selon les modes prescrits par le commandant.

La manutention de produits dangereux et de matières polluantes reprises dans des recommandations légales ou réglementaires y est soumise, sans préjudice de l'application des prescriptions du commandant.

Voir Annexe : réglementations prescrites par le commandant en matière de stockage et manutention de produits dangereux dans le Port.

#### **Article 84 : Classification des marchandises dangereuses**

L'intégralité des dispositions de la Convention Internationale de 1974 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer qui traite du Transport par Mer des Marchandises Dangereuses est en vigueur sur le territoire de la République de Djibouti.

Les marchandises dangereuses se répartissent selon les classes suivantes :

- classe 1 matières et objets explosifs



- classe 1.1 : matières explosives (danger d'explosion en masse)
- classe 1.2 : matières explosives (danger pour effet par éclats mais pas pour explosion en masse)
- classe 1.3 : matières explosives (danger d'incendie, de pression ou effet par éclats, mais pas pour explosion en masse)
- classe 1.4: matières explosives (moins dangereux)
- classe 1.5 : matières explosives (matières peu sensibles avec danger d'explosion en masse)
- classe 1.6 : matières explosives (matières peu sensibles sans danger d'explosion en masse)
- classe 2 gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression
- classe 2.1 : gaz inflammables
- classe 2.2 : gaz non inflammables
- classe 2.3 : gaz toxiques
- classe 3 matières liquides inflammables FP  $\geq 61^{\circ} \text{C}$
- classe 4.1 : matières solides inflammables
- classe 4.2 : matières sujettes à combustion spontanée
- classe 4.3 : matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
- classe 5 matières carburants et peroxydes organiques
- classe 5.1: matières carburants
- classe 5.2 : peroxydes organiques
- classe 6 matières toxiques et infectieuses
- classe 6.1: matières toxiques
- classe 6.2 : matières infectieuses
- classe 7 matières radioactives
- classe 8 matières corrosives
- classe 9 matières dangereuses diverses, c'est-à-dire toutes autres substances dont l'expérience a montré, ou pourra montrer qu'elles présentent un caractère dangereux tel que les dispositions du présent chapitre devraient leur être appliquées. Les Marchandises dangereuses (détail en annexe p. 92) qui sont mentionnées dans l'IBC (International Bulk Code) et l'IGC (International Gas Code).

#### Article 84.1 : **Délai de séjour dans le Port**

A l'exception des explosifs (Classe 1) ayant obligation de livraison ex-quai, le délai de séjour des marchandises dangereuses est déterminé par note circulaire de la direction du Port. Toutefois, par des mesures de sécurité et pour la protection de l'environnement et la santé humaine, le Port se réserve le droit d'exiger un débarquement ex-quai.

#### Article 84.2 : **Matières dangereuses à manipuler ex-quai :**

##### A. Sur tous les quais :

1. explosifs : IMO 1
2. Gaz toxiques : IMO 2.3
3. Matières radioactives : IMO 7 (Demande D'autorisation Spéciale Exigée)
4. Nitrate d'ammonium techniquement pur contenant plus de 34,5% d'azote : IMO 5.1
5. Peroxydes organiques IMO 5.2 dont la température est maintenue basse artificiellement (température contrôlés)
6. Liquides inflammables IMO 3 avec point d'éclair plus bas que  $23^{\circ} \text{C}$
7. Matières infectieuses IMO 6.2

##### B. Sur les terminaux à conteneurs :

Les marchandises dangereuses mentionnées plus haut sous les rubriques A 2, 3, 4, 5 et 6 et chargées en conteneurs peuvent par contre rester 10 jours dans le Port. Le Commandant du

Port peut accorder une prolongation jusqu'à 30 jours moyennant demande écrite motivée.  
Des gaz très toxiques (comme le chlore et le cyanogène), même chargés en conteneur sont à manipuler en direct dès que la quantité dépasse 100 kilo.

Quantités de marchandises en chargement IMO 1 permises :

Classe IMO	1.1 1.5	1.2	1.3 1.4 1.6
Port	0,4 t NEC	0,4 t NEC	3 t NEC
Terminal Conteneurs	0.4 t NEC	0,4 t NEC	15 t NEC
Doraleh	5 t NEC	60 t NEC	108 t NEC

NEC : contenu net explosif

#### Article 85 : **Déclaration des marchandises dangereuses**

Au moins 24 heures avant leur arrivée dans la zone maritime du Port, les capitaines sont tenus de déclarer ou de faire déclarer par leur agent ou consignataire, par écrit à la Capitainerie du Port la nature, la quantité et le conditionnement exact des marchandises dangereuses se trouvant à bord, qu'elles soient ou non destinées à y être déchargées.

Aucun navire transportant des marchandises dangereuses n'est autorisé à entrer dans la zone maritime du Port sans la permission express et préalable du Commandant du Port. L'agent maritime et le consignataire du navire doivent présenter au Commandant du Port, dès l'arrivée du navire dans la zone maritime du Port, la liste ou le manifeste spécial ou le plan de chargement prévu à la règle 5 du chapitre 7 de la Convention Internationale de 1974 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer la Convention Marpol, IMDG etc.

Un navire transportant des marchandises dangereuses arbore, de jour le pavillon B du Code et, de nuit, un feu rouge en tête de mât.

#### Article 86 : **Transport des matières dangereuses par voie ferrée**

Les matières dangereuses amenées par voie ferrée ou par route doivent être déclarées par écrit au Commandant du Port par l'expéditeur ou son mandataire au moins quarante huit heures avant leur arrivée.

La déclaration doit contenir toutes informations qui permettent de déterminer exactement et sans aucune ambiguïté la nature, la quantité et le conditionnement des marchandises, ainsi que les opérations à effectuer.

Le Commandant du Port a le pouvoir d'interdire l'entrée de ces marchandises dans l'enceinte portuaire sur avis motivé.

Seuls les camions ou wagons appropriés peuvent transporter par voie terrestre des marchandises et doivent obligatoirement dans ce cas arborer les signes appropriés.

#### Article 87 : **Chargement et déchargement de munitions ou explosifs**

Le Commandant du Port peut requérir le concours d'un artificier militaire ou de tout expert compétent aux frais et risque du navire ou de son consignataire, pour vérifier le bon conditionnement et l'arrimage à bord des munitions, explosifs et artifices, ainsi que toutes marchandises dangereuses doivent être manipulées dans le Port de Djibouti ou se trouvant en transit à bord d'un navire.

#### Article 88 : **L'accès au Port pour des navires transportant des marchandises prohibées**

L'accès au Port est refusé aux navires contenant des marchandises dont le transport par mer est interdit et qui sont énumérées dans l'index du Code Maritime International sur le Transport

des Marchandises Dangereuses et dans la Convention de Bâle pour le transport international des déchets.

**Article 89 : L'emballage des matières dangereuses**

Le mode d'emballage, d'arrimage à bord, de transport des matières dangereuses doit impérativement respecter les prescriptions prévues par le Code Maritime International sur le Transport des Marchandises Dangereuses.

Les colis ne doivent être ni projetés, ni exposés à la chaleur, ni être en contact avec des matières très combustibles ou avec des matières pouvant s'échauffer spontanément ou avec des produits susceptibles d'attaquer les emballages et récipients ou de provoquer des réactions dangereuses avec leur contenu, ni être placés à proximité de matières facilement explosives. Tout conteneur renfermant des marchandises dangereuses doit être muni des signes appropriés (la plaque CSC) et accompagné par le certificat d'emportage, prévu par les dispositions du SOLAS et le code IMDG.

**Article 90 : Respect des distances (navire chargé avec plus de 50 tonnes NEC)**

Tout navire transportant plus de 50 tonnes NEC de substances de Classe 1 IMO, ou 50 tonnes des gaz comprimés ou liquéfiés, ou plus de 40 tonnes de liquides de substances de Classe 3 IMO dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 23° C ne peut être mis à quai pour effectuer ses opérations commerciales qu'à condition qu'une distance de protection d'au moins 50 mètres puisse exister entre ce navire et tout autre navire.

**Article 91 : Interdiction d'utiliser tout appareil mobile de cuisine**

Sur les navires ayant à leur bord des matières de la classe 1 IMO, l'emploi de tout appareil mobile de cuisine est interdit dans toutes les parties du navire pendant son séjour dans le périmètre portuaire.

**Article 92 : Interdiction de fumer**

Il est interdit de fumer et d'être porteur de briquet ou d'allumettes à bord des navires chargés de matières dangereuses des classes 1, 2, 3 et 7, tels que définies au Code Maritime International sur le Transport des Marchandises Dangereuses.

Toutefois sur les navires, les consignes du bord peuvent permettre de fumer dans certains locaux spécialement désignés.

**Article 93 : Marchandises chargées ou déchargées EX QUAI**

Le chargement et le déchargement des matières dangereuses des classes 1, 3 et 7 ne peuvent avoir lieu qu'après autorisation écrite donnée par le Commandant du Port fixant les heures pendant lesquelles ces opérations doivent se dérouler.

Les opérations de chargement et de déchargement des matières doivent être remises ou interrompues si le Commandant du Port l'estime opportun pour des raisons atmosphériques ou toute autre raison opérationnelle laissée à sa seule appréciation.

Le débarquement des marchandises dangereuses appartenant aux classes ci-dessus énumérées doit être, en principe et sauf dérogation expresse du Commandant du Port, effectué au début des opérations de déchargement.

Leur débarquement ne peut avoir lieu, en principe et sauf dérogation expresse du Commandant du Port, qu'à la fin des opérations générales de chargement. Ces opérations sont poursuivies sans désemperer et avec la plus grande célérité. Les matières dangereuses des classes ne peuvent en aucun cas séjourner sur les terre-pleins et, à plus forte raison, dans les

magasins ou hangars. Elles passent directement des navires aux wagons ou aux camions et vice-versa, et doivent être évacuées du Port immédiatement.

**Article 94 : Règles spécifiques pour les liquides inflammables**

Les opérations de déchargement ou de chargement des matières de classe 3 (liquides inflammables) ne peuvent être entreprises qu'après avoir mis en œuvre l'ensemble des précautions énumérées par le Code Maritime International sur le Transport des Marchandises Dangereuses.

**Article 95 : Autorisation préalable pour les chalands ou citernes flottants**

Le chargement ou le déchargement par chalands sur rade ou par citerne flottante ne peut avoir lieu qu'avec l'autorisation préalable du Commandant du Port et exclusivement au moyen d'engins dont le certificat de navigabilité établit qu'ils sont propres à cet usage.

Le tonnage de marchandises dangereuses chargées dans le chaland ou la citerne ne peut dans ce cas excéder celui qui peut être débarquée dans la journée.

**Article 96 : Le transport de matières dangereuses sur les terre-pleins**

Les compagnies maritimes et opérateurs portuaires sont tenus de se conformer aux consignes d'urgence établies par l'Organisation Maritime Internationale pour les navires transportant des marchandises dangereuses, et de se conformer aux dispositions que les Officiers de Port lui prescriront dans l'intérêt de la sécurité publique.

Le transport des matières dangereuses sur les terre-pleins et sur les voies publiques jusqu'aux magasins privés ou publics, leur manutention et leur entreposage s'effectuent conformément aux recommandations établies par l'Organisation Maritime Internationale pour la sécurité du transport dans l'enceinte portuaire, et sous la surveillance des Officiers du Port qui sont seuls juges des dérogations qu'ils peuvent accorder à ces recommandations.

**Article 97 : Gardiennage des marchandises dangereuses à manipuler en direct**

Le gardiennage par du personnel compétent agréé par le Commandant du Port est obligatoire pour les navires transportant de matières dangereuses des classes 1, 2, 3, et 7 telles que définies par le Code Maritime International sur le Transport des Matières Dangereuses. Les frais de gardiennage sont à la charge du navire.

**Article 98 : Frais de gardiennage**

Sauf dispositions particulières, tous les frais engagés pour assurer la sécurité du navire et des personnes, ou la conservation du Port et de l'environnement, et tous les frais afférents aux risques encourus par l'Administration du Port ou par les tiers du fait du déchargement, du chargement ou du transbordement de matières dangereuses sont à la charge du navire.

Dispositions particulières aux liquides inflammables en vrac

**Article 99 : Dispositions particulières aux liquides inflammables en vrac**

Avant le déchargement des produits pétroliers blancs en vrac et des gaz liquéfiés sous pression en vrac, une liste de contrôle navire - terre sera établie conjointement par le réceptionnaire et le capitaine du navire.

Le déchargement fait de plus l'objet des dispositions suivantes.

Les pétroliers ou butaniers sont amarrés aux postes spécialisés pour la réception des produits blancs.

Le service de contrôle et de garde est assuré par des pompiers du Port.

Le pétrolier ou le butanier en opération arbore de jour un pavillon rouge et de nuit un feu

rouge en tête de mât.

L'accès au poste de pompage est interdit à toute personne qui n'y est pas appelée par le service, sauf autorisation expresse du Commandant du Port.

Nul ne peut accéder au poste d'avitaillement sans avoir préalablement remis à l'agent de sécurité de garde les briquets ou boîtes d'allumettes dont il serait porteur. Le pompier de garde doit s'assurer que cette consigne est respectée. En cas de difficulté, il peut faire appel à la Gendarmerie Maritime, notamment pour obtenir une fouille corporelle des récalcitrants. Les objets déposés sont restitués à leur propriétaire dès qu'il quitte le poste de pompage.

Pendant la durée des opérations de pompage, la circulation de tout engin ou véhicule est interdite à moins de 25 mètres du navire.

Le capitaine est tenu de maintenir à bord un équipage suffisant pour assurer la sécurité et la lutte en cas d'incendie.

La consigne générale d'interdiction de fumer à l'intérieur du domaine portuaire est appliquée d'une manière particulièrement rigoureuse tant à bord du pétrolier ou du butanier que sur le quai.

Aucun engin flottant ne peut s'approcher à moins de 50 mètres du navire, à l'exception des embarcations de l'Administration du Port, du navire, du consignataire ou de la société pétrolière réceptionnaire.

Les opérations de pompage ne peuvent être entreprises qu'avec l'autorisation préalable du Commandant du Port ou de l'Officier de Port de service. Elles sont conduites avec la plus grande célérité.

Pendant toute la durée de sa présence au poste de déchargement, les panneaux et citernes du navire doivent rester hermétiquement fermés l'exception des trous d'aération protégés par des doubles toiles métalliques de sécurité.

Les eaux provenant des lavages du navire ne peuvent être rejetées à la mer qu'après décantation et épuration.

Les lampes utilisées à bord pour l'éclairage du navire doivent satisfaire aux normes usuelles de sécurité.

Il ne doit se trouver à bord du navire aucun récipient contenant de l'essence ou tout autre produit inflammable en dehors des citernes et réservoirs fixes ou des magasins fermés spécialement prévus pour le stockage de ces produits ou le fonctionnement des appareils de bord.

Tous les manquements à ces prescriptions sont signalés par l'Officier de Port ou par le gendarme maritime de service à l'officier de quart sur le navire qui doit les faire cesser immédiatement, faute de quoi il est dressé procès-verbal pour valoir ce que de droit, sans préjudice des mesures qui peuvent être prises d'office à la diligence de l'Officier de Port, à l'encontre du capitaine ou de l'officier de quart du navire concerné.

Deux remorques en fil d'acier, bossées à l'avant et l'arrière, sont affalées le long du bord pour pouvoir être prise par les remorqueurs sans aucun secours de l'équipage du navire. Deux bosses cassants sont judicieusement disposés de façon que, brisées sous l'effet de traction du remorqueur, celui-ci puisse développer une longueur d'environ 100 mètres de remorque.

Le signal d'alarme consiste en des coups de sirène prolongés du pétrolier ou de tout autre navire.

Les amarres à terre du pétrolier ou du butanier doivent être faciles à larguer.

Le Commandant du Port ou l'Officier de Port de service fait prendre ou prend d'office toutes mesures d'urgence qui seraient nécessaires pour la sécurité du navire lui-même et celle de son équipage, pour la navigation, pour les installations portuaires pour l'environnement ou les personnes en général.

#### **Article 100 : Opérations d'avitaillement en combustibles**

Toutes les précautions spécifiées aux paragraphes ci-dessus contre les dangers d'incendie doivent être prises également pendant la durée des opérations d'avitaillement en combustibles des navires concernés.

#### **Article 101 : Frais de gardiennage**

Sauf dispositions particulières, tous les frais engagés pour assurer la sécurité du navire et des personnes, ou la conservation du Port et de l'environnement, et tous les frais afférents aux risques encourus par l'Administration du Port ou par les tiers du fait des opérations de déchargement, de chargement ou d'avitaillement sont à la charge du navire.

#### **Article 102 : Certificat de navigabilité**

Les navires-citernes affectés au chargement et au déchargement d'autres navires-citernes doivent posséder un certificat de navigabilité attestant qu'ils sont toujours propres à cet usage. Lors du chargement, chaque citerne ne peut être remplie au maximum qu'à 98,5% de sa capacité totale de manière à réserver un volume d'expansion d'au moins 1,5%.

#### **Article 103 : Fermeture des panneaux des citernes d'allèges**

Pendant toute la durée de la présence du pétrolier au poste de déchargement, les panneaux de citerne d'allèges impliqués dans l'opération doivent être hermétiquement fermés sauf :

- avant le commencement des opérations de chargement ;
- pour la vérification du niveau en fin de chargement.

Ces vérifications doivent être faites pour chacune des citernes prises une à une successivement.

Un panneau ne doit rester ouvert que le temps strictement nécessaires à ces vérifications ; aussitôt après il est rabattu et solidement fermé.

#### **Article 104 : Réparations de citernes et cales de pétroliers ou butaniers**

Les visites ou réparations de citernes et cales de pétroliers ou butaniers ainsi que des parties attenantes de la coque, ne peuvent être effectuées qu'après que tous ces locaux soient certifiés comme complètement exempts de gaz.

L'autorisation n'est donnée qu'après visite par un expert agréé par le Directeur du Port de toutes les parties du navire en vue de la délivrance d'un certificat mentionnant qu'il ne renferme plus de gaz dangereux ; les frais de cette visite incombent au navire. Les visites, montages et démontages des pièces des machines sont autorisés à tout moment, sous réserve de l'application de l'article 21 et des conditions d'éclairage prévues par l'article 91 ci-dessus.

### **8.5 Armes et munitions**

#### **Article 105 : Armes et munitions**

Les armes et munitions sont assujetties à une restriction selon la réglementation en vigueur en République de Djibouti.

Un local approprié et désigné par le Commandant du Port peut éventuellement servir de lieu de stockage pour les armes et munitions débarquées. Le chef de la brigade de la Gendarmerie Maritime est seul possesseur de la clef de ce local et en assure la sécurité et le gardiennage dont il est pleinement responsable, sous l'autorité du Commandant du Port.

## **9. REPRESSIONS**

#### Article 106 : **Catégories d'infraction**

a) Sous réserve de qualification différente par les textes législatifs en vigueur, les infractions au présent Règlement Général du Port de Djibouti constituent des contraventions, se répartissant de la première à la quatrième catégorie selon le tableau (1) figurant en annexe au présent décret. Ces contraventions sont déférées au tribunal compétent ; les taux d'amendes spécifiques applicables par le tribunal en matière portuaire, sont ceux fixés en annexe au présent décret.

b) Les infractions ci-après mentionnées au Règlement d'Exploitation du Port de Djibouti, pris en application du Règlement Général, sont punies des peines prévues pour les infractions des premières et deuxième catégories punissables comme il est indiqué au deuxième alinéa du paragraphe a) ci-dessus.

Première catégorie :

- infraction aux dispositions relatives à l'accès aux navires en escale (passagers embarquant, débarquant ou en transit, équipage ou visiteurs) ;
- utilisation des échelles, planches, passerelles ou autres objets mobiles destinés à l'embarquement ou au débarquement ;
- sont également applicables aux dispositions du même Règlement d'Exploitation concernant la circulation, le stationnement et en général l'utilisation de tous véhicules, les sanctions prévues en ces matières par le Code de la Route de la République de Djibouti.

Deuxième catégorie :

- infractions aux dispositions relatives à l'accès dans le périmètre portuaire, ainsi qu'à l'accès aux enceintes et chantiers clos à l'intérieur du domaine portuaire.

#### Article 107 : **Constat d'infraction**

Les infractions prévues au présent Règlement ainsi qu'au Règlement d'Exploitation du Port peuvent être constatées par le Commandant et les Officiers de Port, les pilotes assermentés, le chef du service d'Exploitation et du Terminal à Conteneurs ainsi que leurs adjoints.

#### Article 108 : **Amendes forfaitaires**

Les autorités énoncées à l'article 98 ci-dessus sont habilitées à percevoir immédiatement des amendes forfaitaires en fonction du barème figurant en annexe au présent décret. Le montant de ces amendes forfaitaires est versé à l'Agent Comptable du Port qui en délivre une quittance.

#### Article 109 : **La responsabilité des agents maritimes**

A défaut des capitaines, les armateurs et propriétaires des navires sont civilement tenus au paiement des amendes.

La responsabilité des agents maritimes et celle définie par la Loi portant statut des auxiliaires du transport maritime et précisée à l'article 12 du présent Règlement et par le cahier des charges applicable à cette profession.

#### Article 110 : **Frais et amendes à la charge du navire**

Lorsqu'en exécution du présent Règlement ou du Règlement d'Exploitation, il a été encouru d'office certains frais à la charge du capitaine ou du propriétaire du navire ou lorsqu'il a été dressé un procès-verbal pouvant donner lieu à une amende à la charge de ce même capitaine, armateur ou propriétaire, le navire ne peut quitter le Port avant que le capitaine n'ait versé à l'agent comptable, selon le cas, une consignation pour le paiement de l'amende ou des frais engagés.

Le Commandant du Port fixe le montant de la consignation en accord avec l'agent comptable.

Toutefois, si le capitaine du navire présente une caution agréée par l'Administration du Port, il peut être dispensé de verser ladite consignation.

En cas de contestation, il est statué sur le montant de la consignation par ordonnance du Président du Tribunal de première instance de Djibouti.

#### Article 111 : **Election de domicile**

A défaut d'élection de domicile des contrevenants, notification leur est valablement faite au Greffe du Tribunal de Djibouti.

L'élection de domicile est cependant obligatoire pour les capitaines de navire, leur navire étant retenu dans le Port jusqu'à l'élection faite.

### **10. DISPOSITIONS D'ENTREE EN APPLICATION**

#### Article 112 : **Sont abrogées**

Toutes dispositions antérieures contraires au présent décret.

Fait à Djibouti, le 16 juillet 2007.

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

### **ANNEXE**

#### Article 1 : **Tableau du Classement des contraventions au Règlement Général du Port**

Référence au Règlement Général du Port de Djibouti		Catégorie Contravention
Chapitres	Articles	
II	7 à 8	2ème
III	12 à 22 inclus	2ème
	23	3ème
	24 et 25 inclus	2ème
	26	4ème
III-IV	34	3ème
	35	4ème
IV	36	2ème
IV	37	4ème
IV	38 à 49	2ème
V	50 à 56 inclus	1ère
V	57 et 58	2ème
V	59 à 61 inclus	1ère
VI	62	2ème
VII	64 à 65 inclus	1ère
	66 à 67	2ème
VII	69 et 70	1ère
VII	71 et 72 inclus	3ème



VII	75.1	2ème
	76	4ème
	77	3ème
	78	4ème
	80	3ème
VII	82 à 88 inclus	3ème
VII	90 et 91	3ème
VII	93 à 94 inclus	3ème
	95 à 96	4ème

**Article 2 : Taux des contraventions pénales spécifiques prévues à l'article 97 du Règlement Général du Port**

- Contravention de 1ère catégorie : 10 000 à 20 000 FD
- Contravention de 2e catégorie : 30 000 à 50 000 FD
- Contravention de 3e catégorie : 300 000 à 1 000 000 FD
- Contravention de 4e catégorie : 1 000 000 à 20 000 000 FD

**Article 3 : Taux des amendes forfaitaires perçues en application de l'article 99 du Règlement Général du Port**

- Infractions constitutives d'une contravention de 1ère catégorie : 18 000 FD
- Infractions constitutives d'une contravention de 2e catégorie : 35 000 FD
- Infractions constitutives d'une contravention de 3e catégorie : 350 000 FD
- Infraction constitutives d'une contravention de 4e catégorie : 1 800 000 FD

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

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 Septembre 1992 ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DECRETE

## **1. ACCES AU DOMAINE PORTUAIRE ET AUX NAVIRES-CIRCULATION**

### **Article 1 : Voies d'accès - utilisation**

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

### **Article 2 : Délivrance des cartes d'accès**

Pour accéder au domaine portuaire et pouvoir y circuler, hormis les cas expressément prévus dans les articles suivants, toute personne doit être munie d'un titre d'accès délivré par le Service de Sécurité du Port.

La délivrance des titres d'accès est assujettie au paiement d'une redevance par le bénéficiaire.

Les cartes d'accès annuelles ne sont délivrées qu'aux personnes que leur activité professionnelle appelle à se rendre de manière régulière dans le périmètre portuaire. Les laissez-passer temporaires sont délivrés sur justification d'identité après vérification des motifs invoqués.

### **Article 3 : Accès au Terminal A Conteneurs**

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

### **Article 4 : Passagers et membres d'équipage - Permis**

Les passagers en transit doivent être munis de leur passeport et d'un permis d'escale délivré par le bord.

Les passagers embarquant sont admis dans le port sur présentation de leur billet et de leur passeport. Si un niveau de sécurité plus élevé est décrété, le Service de Sécurité prendra des mesures plus appropriées à la situation.

Les membres d'équipage des navires de guerre sont tenus de justifier leur identité à l'entrée et à la sortie du domaine portuaire.

Les membres d'équipage des navires de commerce doivent être munis à l'entrée et à la sortie du domaine portuaire soit de leur livret professionnel maritime, soit d'une attestation délivrée par le bord accompagnée de leur passeport ou d'une carte d'identité en cours de validité.

Le libre accès aux navires en escale dans le périmètre portuaire est interdit au public. Pour monter à bord des navires de commerce en escale, toute personne doit être munie d'un permis de passage délivré par la compagnie de navigation ou le consignataire et visé par le Chef du Service Sécurité ; ce permis n'est valable que pour le navire désigné et pour la journée donnant accès au périmètre portuaire.

Lorsqu'il s'agit d'un navire de guerre, le permis de passage est délivré par l'Autorité Militaire, l'Autorité Consulaire ou à défaut par l'Agent Maritime, et visé par le Commandant du Port en concertation avec le Chef du Service de Sécurité.

L'accès aux navires ou la descente à terre des passagers embarquant ou débarquant d'un navire de commerce n'est autorisé qu'après accomplissement des formalités de la police

d'immigration et de santé qui doivent être effectuées dès l'accostage.

#### **Article 5 : Passagers clandestins**

En cas de découverte de la présence d'un passager clandestin à bord, le Capitaine du navire doit faire sans délai la déclaration au Commandant du Port qui fera remettre ce passager à la disposition des Services chargés de l'immigration.

Est réputée passager clandestin ou réfugié "toute personne embarquée frauduleusement et ne figurant ni sur le rôle d'équipage, ni sur la liste des passagers du navire". Le statut sera déterminé par l'Autorité Compétente. En cas de découverte du passager clandestin en dehors des eaux Djiboutiennes, sur un navire faisant route vers le port de Djibouti, le Capitaine du navire doit en informer par radio la capitainerie du Port de Djibouti et cela 24 heures avant l'arrivée au Port.

En cas de découverte du passager clandestin dans la zone portuaire, on pourra tenir le capitaine de ce navire responsable de cette infraction.

#### **Article 6 : Main d'œuvre journalière**

Pour être autorisés à pénétrer dans le périmètre portuaire, la main d'œuvre journalière doivent être en possession d'une carte professionnelle en cours de validité délivrée par leur Bureau ainsi que d'un document attestant leur embauche effective pour la vacation en cours ou imminente.

La main d'œuvre journalière travaillant dans le périmètre portuaire y sont admis avec leur carte sous la responsabilité de leur employeur et doivent être placés sous les ordres directs d'un superviseur nommé désigné qui ne peut les quitter pendant la durée du travail.

L'embauche de la main-d'œuvre s'effectue en dehors du périmètre portuaire.

La main d'œuvre journalière doit quitter le périmètre portuaire si tôt leur tâche terminée ou sur toute injonction de leur employeur ou de leur mandataire.

#### **Article 7 : Personnel permanent**

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

#### **Article 8 : Vente de marchandises dans le port**

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

#### **Article 9 : Véhicules : Autorisation d'accès**

Aucun véhicule automoteur ni engin ne peuvent accéder ni circuler à l'intérieur du domaine portuaire sans avoir une vignette d'accès délivrée par le Chef de l'Exploitation, mais également sans que le conducteur, outre un permis de conduire valable en République de Djibouti, ne possède un laissez-passer ou ne jouisse d'une autorisation tel qu'il est prévu dans les articles 2 et suivants ci-dessus.

La délivrance de la vignette est placée sous la responsabilité du Chef du Service Sécurité sauf à la barrière Ethioienne, ou la délivrance de la vignette est sous la responsabilité du Chef d'Exploitation.

L'accès à la zone portuaire est interdit aux taxis. Ces derniers sont obligés de déposer leurs passagers à l'entrée principale. Le transport des passagers, la main d'œuvre journalière, est fait par un service de navette aux frais de l'Autorité portuaire.

#### **Article 10 : Règles de circulation des véhicules**

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

- sur le réseau routier, à 40 kilomètre/heure pour les véhicules légers et à 30 kilomètres/heure pour les poids lourds et les engins.

- sur les quais, terre-pleins et voies desserte des entrepôts et hangars, à 20 kilomètres/heure pour les véhicules légers et à 10 kilomètres/heure pour les poids lourds et les engins.

Les chauffeurs des véhicules doivent se plier aux dispositions du code de la Route, aux règles particulières édictées au moyen des panneaux, des signaux ou des marquages appropriés ainsi qu'aux injonctions données par les personnes compétentes. Les véhicules et engins circulant de nuit, doivent comporter à l'avant comme à l'arrière un dispositif lumineux qui permet de les repérer et de les identifier convenablement.

La circulation des véhicules sur les quais et terre-pleins est interdite, sauf nécessité impérative de service.

#### **Article 11 : Circulation et stationnement des véhicules**

Les véhicules et engins de manutention doivent être entretenus de telle manière qu'ils ne puissent souiller les surfaces du domaine par des pertes ou projections d'huile, par des déchets de combustion, et par le développement des gaz d'échappement de façon anormale ou excessive et pour qu'ils ne puissent provoquer d'étincelles.

Aucun véhicule, remorque ou engin de manutention ne doit être abandonné sur la chaussée.

Les voitures privées ne doivent être stationnés qu'aux emplacements prévus à cet effet.

Pendant les périodes de travail, les véhicules, remorques et engins de manutention ne peuvent séjourner sur les quais, sur les terre-pleins, dans les magasins cales et entrepôts ou à leurs abords immédiats qu'à la condition expresse de ne pas entraver la circulation.

Il est formellement interdit de laisser séjourner les véhicules, remorques ou engins sur les voies ferrées ou d'y faire des dépôts de quelque nature que ce soit, susceptibles d'entraver la circulation ferroviaire. En particulier, les véhicules, remorques et engins en stationnement momentané doivent s'écarter d'une distance de deux mètres au moins de tous équipements ferroviaire, voies, aiguillages, butoirs ou signaux.

Toutefois, les véhicules ou remorques en chargement ou déchargement et les engins de manutention peuvent stationner sur les voies, à condition de pouvoir être déplacés à toute réquisition pour livrer passage aux trains et machines. Dans ce cas, les opérations s'effectuent aux risques et périls de l'usager qui doit assurer sa propre sécurité ainsi que celle de son personnel et de son matériel.

#### **Article 12 : Stationnement des véhicules**

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

#### **Article 13 : Stationnement des équipements des manutentionnaires**

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

#### **Article 14 : Restriction d'accès à certaines zones**

Il est interdit à toute personne étrangère au service de pénétrer dans toute enceinte ou chantier clos du domaine portuaire sans autorisation spécifique.

#### **Article 15 : Contrôle des marchandises transportées**

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

## **2. PILOTAGE**

#### **Article 16 : Obligation de pilotage**

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

#### **Article 17 : Appel aux prestations des pilotes**

Les pilotes sont demandés dans les conditions suivantes à l'entrée :

Tout navire désirant entrer dans le port de Djibouti doit adresser au Commandant du port dans les vingt-quatre heures qui précèdent son arrivée en rade et au moins six heures à l'avance, un télex, une télécopie ou un télégramme précisant son heure estimée d'arrivée, son nom, son pavillon, son tirant d'eau maximum à l'entrée, son dernier port d'escale, le nom de son consignataire à Djibouti, son numéro d'immatriculation au Lloyd's Register of Shipping ou, le type du navire, sa jauge brute, sa jauge nette, son port en lourd, sa longueur hors tout, sa largeur au fort et son tirant d'eau maximum d'été.

Le délai est ramené à quatre heures pour les navires en provenance des ports d'Assab, Hoddeïdah, Aden et Berbera.

A son arrivée à la limite de la zone de pilotage, tout navire doit se faire reconnaître de la vigie en hissant son signal distinctif. S'il dispose d'un équipement de radio V.H.F., il doit entrer en contact avec la Capitainerie du Port sur le canal de veille.

Les signaux d'appel du pilote sont ceux prévus par le Code international ; ils doivent être émis quand les navires atteignent la limite de la zone de pilotage à la sortie ou pour un déplacement dans la zone de pilotage :

De jour, la demande de pilote est faite une heure au moins avant le départ ou le déplacement du navire. De nuit, la demande de pilote doit être faite à la Capitainerie à tout moment mais minimum une heure avant la manœuvre.

De plus, le pilote est appelé une demi-heure avant que sa présence ne soit nécessaire, de jour comme de nuit, ou par un appel radio V.H.F sur le canal de veille.

Le navire ne peut quitter le port avant d'avoir fait retirer au Bureau des Mouvements son autorisation d'appareillage (Port Clearance).

L'heure d'appareillage doit préalablement avoir été signalée par la fiche de départ qui est déposée au bureau des mouvements de la Capitainerie du Port le plus tôt possible après l'amarrage avec un préavis minimum de 12 heures. Les modifications éventuelles à cette heure initiale de départ sont signalées au plus tard trois heures avant l'heure d'appareillage initialement prévue.

#### **Article 18 : Autorisation d'escale**

L'agent maritime ou le consignataire présente auprès de la Capitainerie du Port au moins 24 heures avant l'arrivée du navire, une réservation d'escale dans laquelle, outre les

caractéristiques du navire et la nature de son chargement, il doit préciser le détail des opérations à effectuer, le quai sollicité, ainsi que la durée probable du séjour du navire dans le port.

A l'arrivée du navire, le capitaine remplit et signe la fiche de pilotage ainsi que le rapport d'arrivée en usage dans le port de Djibouti en y indiquant tous les renseignements demandés. S'il doit accoster au Terminal à Conteneurs, il doit en outre adresser directement à ce Service un état détaillé des conteneurs à manipuler, avec indication de leur contenu et de leur destination final.

En outre si le navire transporte des marchandises dangereuses, le capitaine ou le consignataire doit fournir les documents prévus à l'article 77 du Règlement Général du Port.

L'attribution des postes à quai est faite par la Capitainerie du Port, en accord avec le Service de l'Exploitation du Port ou avec le Service du Terminal à Conteneurs selon le cas, pour les navires devant y effectuer des opérations commerciales.

### **3. ACCOSTAGE**

#### **Article 19 : Priorités**

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

Ces catégories sont, dans leur ordonnancement selon leur priorité :

- Les navires ayant obtenu du Commandant une priorité "exceptionnelle" en raison d'une force majeure ou autre raison nautique impérieuse (due à l'état du navire, à la cargaison périssable, bétail vivant, navires de guerre) ;
- navires de passagers ;
- les porte-conteneurs allant aux quais à conteneurs ou terminaux à conteneurs ;
- Les navires Ro/Ro allant vers les rampes spécifiques et autres postes d'accostage Ro/Ro.
- Tous les autres navires sans priorités spécifiques.

Une priorité exceptionnelle peut être sollicitée auprès du commandant pendant les heures de bureau et au moins 4 heures avant l'arrivée, le départ ou le déhalage. Seul le commandant ou le chef SPN accorde une priorité exceptionnelle et détermine selon l'urgence l'ordonnancement des priorités exceptionnelles par rapport aux autres catégories.

Une indemnité sera facturée pour chaque priorité exceptionnelle. (Cela est également possible pour toutes les priorités ; dans ce cas, une demande est indispensable). Le commandant peut toujours, pour des raisons de sécurité et de circonstances nautiques, accorder une priorité et ensuite la rétracter ou modifier l'ordonnancement des catégories, sans que les navires relégués aient quelconque droit de faire un recours. Les paquebots ont un droit de priorité pour accoster aux quais du Port, hormis ceux du terminal à conteneurs.

Un poste sollicité par plusieurs navires est attribué au premier de ces navires arrivé sur rade et reconnu par la vigie, en privilégiant les navires venant d'effectuer des opérations commerciales par rapport aux navires venant effectuer des opérations d'avitaillement.

Dans le cas des navires se présentant simultanément en rade, la priorité d'entrée au port est donnée, dans l'ordre :

- aux navires en avarie, si le Commandant du Port l'estime opportun ;
- aux paquebots ;
- au navire désigné par le consignataire parmi deux ou plusieurs navires qu'il représente et qui se présentent simultanément en rade.

A la sortie, la priorité est donnée aux paquebots.

Les navires qui ne sont pas signalés selon les modalités prévues dans l'article "appel de pilote" ci-dessus, ne sont pas pris en considération.

#### **Article 20 : Déplacement de navire**

Si tous les postes à quai sont occupés et qu'un navire dûment signalé demande à travailler pour effectuer immédiatement des opérations commerciales, ce navire peut obtenir un poste à quai par déplacement d'un navire déjà à quai, mais qui ne travaille pas, qui a une faible productivité, ou qui a terminé ses opérations commerciales. Pour sa mise à quai, le navire déplacé reprend alors sa place dès que le navire qui lui a été substitué a terminé ses opérations.

#### **Article 21 : Droit d'accostage à un poste**

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

#### **Article 22 : Heure d'appareillage**

L'heure d'appareillage des navires est arrêtée et fixée avec un préavis minimum de douze heures.

Une modification intervenant moins de trois heures avant l'heure initiale prévue entraîne la perte de priorité du navire.

#### **Article 23 : Redevances : dispositions générales**

Les redevances perçues au profit du budget du Port sur chaque navire entrant dans le Port ou y effectuant des déplacements, sont fixées par les tarifs publiés.

Le montant des diverses redevances est déterminé, sauf dispositions contraires, en fonction du volume géométrique du navire exprimé en mètre cubes et établi par le produit de la longueur hors tout, de la largeur au fort et du tirant d'eau maximum d'été exprimés en mètre et centièmes dans que la dernière mesure prise en compte ne puisse être inférieur à 14 (quatorze) centièmes de la racine carrée du produit des deux premières.

Ces redevances sont dues par l'armateur, le propriétaire, l'affréteur, le capitaine ou par celui qui agit en qualité de mandataire de l'un d'eux.

Si durant le séjour du navire dans le port, divers armateurs, propriétaires, affréteurs, capitaines ou mandataire de ceux-ci interviennent, ceux qui les premiers sont intervenus à l'un de ces titres sont tenus de payer la totalité de ces redevances ainsi que, plus généralement, la totalité des frais engagés pour l'escale du navire.

La perception des redevances est assurée par l'Agence comptable du Port.

Le Directeur du Port peut exceptionnellement exonérer de tout ou partie des redevances les navires escalant à Djibouti dans un seul but d'opération humanitaire. Les modifications tarifaires concernant les redevances portuaires sont approuvées conformément aux dispositions légales relatives aux Statuts du Port.

#### **Article 24 : Redevance de pilotage**

a) redevance de pilotage à l'entrée ou la sortie :

Cette redevance est due par tout navire non dispensé selon les conditions de l'article 14 du Règlement Général. Chaque demande supplémentaire de pilotage en sus de l'entrée ou de la sortie, est facturée comme un déplacement ;

b) redevances de pilotage pour un déplacement dans les limites de la Zone Maritime du Port :

Cette redevance est due par tout navire non dispensé selon les conditions de l'article 14 du

Règlement Général lors de chaque déplacement à l'intérieur des limites de la zone maritime du port autre que les opérations d'entrée et de sortie visées au paragraphe ci-dessus. Sont exonérés du paiement de cette redevance les navires n'ayant pas terminés leurs opérations commerciales et subissant un déplacement qui leur est imposé pour les besoins de l'exploitation par le Commandant du Port.

c) modalités d'application de la redevance de pilotage :

Les navires dispensés du pilotage paient la redevance indiquée par les barèmes uniquement s'ils demandent l'assistance du pilote. Les navires non dispensés du pilotage paient la redevance dans tous les cas, qu'ils aient ou non demandé ou utilisé le pilote, indépendamment des peines prévues pour infraction aux dispositions du Règlement Général du Port.

Chaque pilote en service est porteur d'un carnet individuel de fiches de pilotage qu'il présente au capitaine du navire après chaque mouvement d'entrée, de sortie ou de déplacement et sur lequel celui-ci est tenu de certifier le mouvement effectué en y consignait, s'il y a lieu, ses observations.

L'agent maritime ou le consignataire du navire reçoit avec chaque compte d'escale un extrait conforme du carnet pour le mouvement correspondant.

d) Surcharge de retard :

Le pilote est tenu d'arriver à bord d'un navire au plus tard une demi-heure après le signal d'appel réglementaire. Une surcharge de retard définie dans les barèmes est perçue si la manœuvre n'est pas commencée une demi-heure après l'embarquement du pilote.

Sauf demande expresse du capitaine du navire, le pilote n'est pas tenu de rester à bord au-delà de la demi-heure définie ci-dessus. Le navire devra alors renouveler la procédure d'appel du pilote lorsqu'il aura arrêté sa nouvelle heure de départ.

#### **Article 25 : Redevances de remorquage**

Cette redevance est due pour l'entrée, la sortie et pour tout mouvement intérieur, quelle que soit la puissance des remorqueurs utilisés ou la durée de l'opération, et quel que soit le travail effectivement fourni.

Sont exonérés du paiement de cette redevance les navires n'ayant pas terminé leurs opérations commerciales et subissant un déplacement qui leur est imposé pour les besoins de l'exploitation par le Commandant du Port.

#### **Article 26 : Redevances d'amarrage**

Cette redevance est due pour toute opération d'amarrage ou de désamarrage, que le personnel spécial affecté à la manœuvre des aussières ait été effectivement utilisé ou pas. Elle comprend l'assistance d'une ou de plusieurs vedettes du Port.

Sont exonérés du paiement de cette redevance les navires n'ayant pas terminé leurs opérations commerciales et subissant un déplacement qui leur est imposé pour les besoins de l'exploitation par le Commandant du Port, ainsi que les navires qui ne sont pas astreints au pilotage et les boutres.

#### **Article 27 : Mouvements d'un navire sans machine**

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

#### **Article 28 : Redevance de séjour**

Cette redevance est calculée en fonction des dimensions du navire, de l'emplacement occupé, des opérations effectuées et de la durée du séjour dans le port entre l'accostage et



l'appareillage dans les conditions fixées par les tarifs portuaires en vigueur. Les heures d'accostage et d'appareillage sont les heures enregistrées au mouvement de la Capitainerie. Le stationnement sur rade en attente de poste à quai par suite d'encombrement est gratuit durant cette attente. Il est payant dans tous les autres cas.

#### **Article 29 : Redevance d'abri**

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

#### **Article 30 : Mouillage hors des limites de la zone maritime du port**

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

#### **Article 31 : Exemption et majoration de redevance**

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

- s'il demande le concours d'un pilote pour prendre son mouillage, la redevance de pilotage est également majorée de 50% ;
- s'il mouille en zone interdite, le pilote lui est alors envoyé d'office et la redevance de pilotage est également majorée de 50% sans que cette majoration soit suspensive des amendes et poursuites encourues par le contrevenant.

Le concours éventuel de remorqueurs et vedettes est décompté au plus élevé du tarif des locations, prestations et cessions faites par la direction du port ou des opérations régulières de remorquage et amarrage respectivement, suivant les barèmes en vigueur.

#### **Article 32 : Délai de déchargement ou chargement**

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

#### **Article 33 : Horaires des opérations portuaires**

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

#### **Article 34 : Boutres**

Les boutres et navires navigants à la voile, affectés au transport des marchandises ou des passagers, avec ou sans moteur auxiliaire ne sont autorisés à venir à quai que durant les heures normales de travail, aux emplacements et pour la durée fixé par les officiers de port.

En dehors de ces heures, ils sont tenus de mouiller dans le port ou en rade à l'emplacement qui leur est réservé. Le montant de ce droit est fixé par les tarifs portuaires.

### **4. LES MARCHANDISES**

#### **Article 35 : Définitions**

Pour l'application du présent règlement, on doit entendre par

Ex-quai :

- à l'importation, la livraison des marchandises directement sous palan par l'entrepreneur de manutention au propriétaire ou au transitaire ;

- à l'exportation, la remise des marchandises sous palan par le propriétaire ou le transitaire à l'entrepreneur de manutention, suivie de la sortie de celle-ci, sans qu'il y ait eu entreposage sur le domaine portuaire.

Transbordement :

- le transfert de marchandises de navire à navire avec ou sans stockage intermédiaire sur le domaine portuaire ;

- le transfert de marchandises d'un navire à un avion faisant escale sur l'aéroport international de Djibouti ou vice versa, avec ou sans stockage intermédiaire sur le domaine portuaire ou aéroportuaire ;

- le transfert de conteneurs de navire à navire avec ou sans stockage intermédiaire sur le parc du terminal, mais sans opération de dépotage ou d'empotage, même partiel, des marchandises contenues dans ceux-ci.

Entrepôts administratifs et zones d'extension du port :

Les magasins, hangars ou terre-pleins dont la gestion est assurée directement par le Service d'Exploitation du Port.

Magasin cale :

Surface couverte dont tout ou partie est affecté à titre exclusif, pour une durée déterminée, à un entrepreneur de manutention agréé dans le port, et servant à l'entreposage provisoire des marchandises après leur déchargement.

#### **Article 36 : Assignation des lieux de stationnement et stockage - Délai de séjour des marchandises**

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

#### **Article 37 : Marchandises à traitement spécial**

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

- des matières dangereuses qui sont traitées conformément aux dispositions spéciales du

Règlement Général, et aux recommandations de l'Organisation Maritime Internationale en la matière ;

- des marchandises dont la nature, le volume ou l'état risqueraient de causer préjudice aux autres marchandises ou aux installations du port.

Dans ces deux cas, elles doivent, immédiatement après leur arrivée dans le port, être transportées sur les emplacements assignés par le Service d'Exploitation du Port.

#### **Article 38 : Autorisation pour dépôt**

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

#### **Article 39 : Marchandises débarquées**

Les marchandises débarquées sur les quais d'accostage ne peuvent séjourner plus de vingt-quatre heures sauf autorisation expresse du Service d'Exploitation du Port. Le Port est exonéré de toute responsabilité, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit, trouvant son origine dans les marchandises séjournant sur les quais, entre-autres du Chef d'avaries, de pertes ou de dommages, occasionnés aux marchandises ou par celles-ci.

La présence d'une marchandise sur les quais, quelque soit le statut de celle-ci, implique l'acceptation automatique et sans réserve de cette exonération de responsabilité.

**Article 40 : Délai de stationnement sur Quai**

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

**Article 41 : Marchandises en attente d'embarquement**

Les marchandises en attente d'embarquement ne peuvent être déposées sur les quais d'accostage plus de douze heures.

Elles doivent alors être disposées de manière à n'occuper que l'espace strictement nécessaire à leur stockage conformément aux normes définie par l'article 48 infra et laissant libre accès aux installations portuaires.

En aucun cas, elles ne doivent apporter une gêne aux manœuvres d'accostage des navires.

Passé ce délai, elles peuvent être évacuées d'office par le service d'Exploitation du Port aux frais et risques du propriétaire ou de son mandataire.

**Article 42 : Opérations de manutention**

Les entreprises de manutention doivent procéder au chargement et au déchargement des navires avec célérité, conformément aux règles et usages de la profession et aux dispositions particulières du cahier des charges qui leur est applicable.

Sur les quais en particulier, la réception et l'évacuation des marchandises doivent se dérouler de manière continue afin de ne pas retarder le navire, ni d'encombrer les voies de circulation ou les quais.

Les entreprises de manutention doivent, dans la mesure du possible pratiquer la livraison ex-quai, pour les marchandises dangereuses et/ou salissantes dont la liste est précisée par le service de l'exploitation du Port en concertation avec la capitainerie du Port.

S'il y a lieu, le service d'Exploitation du Port peut imposer ce mode de livraison.

**Article 43 : Autorisation de manutention**

Sont seuls autorisés à effectuer des opérations de manutention dans le périmètre portuaire :

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

**Article 44 : Enlèvement des marchandises**

Aussitôt débarquées, les marchandises sont entreposées sur terre-plein ou en magasin cale, ou vers les zones d'extension du port.

Toutefois, en cas de prise ex-quai ou F.I.O. par le propriétaire ou son mandataire, la marchandise doit être immédiatement évacuée et ne peut stationner sur les terre-pleins ou dans les magasins cales et les zones d'extension du Port sauf autorisation expresse du Service d'Exploitation du Port qui assigne alors les emplacements de stockage.

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

**Article 45 : Entrée et sortie des marchandises des magasins cales**

Les portes des magasins cales sont utilisées de la façon suivante:

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

#### Article 46 : **Déchargement des wagons**

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

#### Article 47 : **Modalités de stockage**

Les marchandises déposées sur terre-plein, en magasin cale ou en entrepôt administratif et les zones d'extension du Port doivent, chaque fois que nécessaire, être isolées du sol par un fardage d'épaisseur suffisante et être convenablement empilées, arrimées ou gerbées de façon à n'occuper que les surfaces strictement nécessaires selon les normes définies par l'article 48 infra, en laissant libres les accès et les voies de circulation.

Il est interdit de déposer des marchandises aux endroits où leur présence risquerait d'entraîner la détérioration des marchandises avoisinantes ou de menacer la sécurité ou la salubrité du Port.

Toutefois, en cas d'impossibilité physique de respect de cette interdiction, l'entreprise de manutention devra prendre toutes précautions nécessaires.

Les marchandises doivent être groupées par marques, par connaissance ou par destinataire, sous la responsabilité du consignataire de celle-ci.

#### Article 48 : **Normes d'arrimage et de gerbage (fers, bois, fûts, sacs, tuyaux, textile)**

Lorsque l'importance du lot le permet, les normes minimales d'arrimage et de gerbage en magasins ou sur terre-pleins ci-après doivent être respectées :

a) Rails, fers en barre, profilés et produits longs similaires :

Arrimage sur chantier : gerbage minimum 1 mètre

b) Tôles :

Gerbage minimum 1 mètre

c) Fardeaux de tôles :

Gerbage minimum 2 mètres

d) Fil de fer :

Gerbage minimum 1 mètre

e) Bois débités et produits similaires :

Gerbage minimum 2 mètres

f) Fûts et barils jusqu'à 250 litres :

Arrimage par plans horizontaux, bonde au dessus : Gerbage minimum 2 plans.

Les fûts d'une contenance supérieure à 250 litres ou les fûts de réemploi peuvent être arrimés debout, sur un seul plan.

g) Sacherie :

Arrimage effectué de manière que les piles ne soient pas en contact avec les murs ou cloisons des magasins.

- Grains, graines, tourteaux, café, farine, riz, blé, sucre et produits similaires : Gerbage minimum 3 mètres.

- Ciment : arrimage croisé : Gerbage minimum 10 plans.

h) Tuyaux en amiante, ciment terre ou produits similaires :

Arrimage sur chantier, tête-bêche : Gerbage minimum 1,50 mètre.

i) Balles de textiles ou tissus (autres que cotons bruts, fibres végétales ou synthétiques brutes), balles de peaux : Gerbage minimum 2,50 mètre.

Les marchandises dont le contact est susceptible de provoquer des détériorations aux marchandises avoisinantes ou aux installations doivent être arrimées par lots séparés.

Les marchandises craignant les intempéries qui sont stockées sur terres pleines doivent être convenablement bâchées.

D'une manière générale, les marchandises sont arrimées et gerbées avec tous les soins et précautions que nécessite leur nature ou leur conditionnement.

#### Article 49 : **Prescriptions de stockage particuliers**

Des prescriptions particulières régissent le traitement et le stockage des marchandises suivantes :

##### **COTONS - FIBRES VEGETALES ET SYNTHETIQUES**

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

La zone de stockage doit être maintenue en état permanent de propreté.

En particulier, les déchets sont ramassés et mis en sacs par les soins des manutentionnaires.

##### **MARCHANDISES PROVENANT DES CALES FRIGORIFIQUES**

Les agents maritimes ou consignataires de navires sont tenus :

- d'informer dès que possible les réceptionnaires ou transitaires du jour et de l'heure d'arrivée du navire ;
- d'informer dès l'arrivée du navire les réceptionnaires ou transitaires et le service d'Exploitation du Port de l'heure d'ouverture des cales frigorifiques.

L'ouverture des cales frigorifiques et la livraison des marchandises par l'entrepreneur de manutention doivent s'effectuer, autant que possible, en dehors des heures chaudes. Chaque fois que possible, l'entrepreneur de manutention procède à la reconnaissance et au tri de la marchandise dans les cales frigorifiques du navire.

Les réceptionnaires ou transitaires doivent être présents pendant le déroulement des opérations et procéder à l'enlèvement de leur marchandise dès livraison par l'entrepreneur de manutention.

Les réceptionnaires ou transitaires doivent :

- assurer le transport de la marchandise par véhicules isothermes dès leur débarquement et conformément aux dispositions réglementaires ;
- introduire une demande d'admission des marchandises dans l'entrepôt frigorifique au moins vingt-quatre heures avant leur déchargement.

### **VEHICULES ET REMORQUES**

Les véhicules sur roue, automobiles ou non, et les remorques doivent être stockés sur un terre-plein désigné à cet usage par le Service d'Exploitation du Port.

En aucun cas, les véhicules et remorques ne doivent séjourner sur les quais.

Au débarquement en particulier, ils doivent être transférés immédiatement vers le terre-plein réservé par les soins de l'entrepreneur de manutention ou, en cas de livraison ex-quai non suivie d'enlèvement immédiat, ils peuvent être évacués d'office par le Service d'Exploitation du Port aux frais et risques du propriétaire ou de son représentant.

Les véhicules débarqués par des cargos peuvent se déplacer au moteur sur le domaine portuaire à leurs risques, à condition qu'ils soient techniquement aptes à la circulation. Les véhicules spéciaux ou très volumineux nécessitent une autorisation expresse du Service d'Exploitation du Port pour se déplacer de façon autonome.

Les rampes de chargement des véhicules sur wagons plates-formes doivent être constamment libres d'accès.

### **BITUME - GOUDRON - ASPHALTE - FÛTS COULANTS**

Par mesure de sécurité, la manutention de fûts à bord d'un pétrolier s'effectue au moyen de filets de chanvre.

Les fûts reconnus en mauvais état ou coulants dans la cale du navire sont mis à terre à la fin des opérations de débarquement si l'arrimage le permet ; moyennant l'autorisation expresse et préalable du Service d'Exploitation et du Service de Sécurité du Port.

Le réceptionnaire ou transitaire "sous palan" doit prendre toutes les précautions utiles pour maintenir en état de propreté les bords de quai, le lieu de stockage et le parcours intermédiaire.

A cet effet :

- son personnel, muni de moyens adéquats de nettoyage, doit enlever au fur et à mesure du déroulement des opérations les résidus provenant du coulage des fûts ;
- l'arrimage des fûts sur le lieu de stockage doit être effectué sur un seul plan ;
- les fûts reconnus en mauvais état ou les fûts coulants doivent être transportés immédiatement sur un terre-plein en terre désigné par le Service d'Exploitation et le Service de Sécurité du Port.

### **Article 50 : Marquage des lots**

Au débarquement, le responsable de la marchandise doit apposer sur chaque lot une inscription indiquant clairement le nom du navire ou son numéro de rotation assigné par la Capitainerie et la date de fin des opérations commerciales de débarquement. L'inscription doit être mise en place au plus tard vingt-quatre heures ouvrables après la fin des opérations commerciales de débarquement.

### **Article 51 : Enlèvement d'office des marchandises par mesure de sécurité**

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

### **Article 52 : Marchandises avariées**

Les marchandises avariées ne sont acceptées sur le domaine portuaire qu'après autorisation

expresse du service d'Exploitation du Port ; elles doivent être regroupées à part dans un emplacement assigné à cet effet dans les magasins cales pour attendre les soins requis, un constat d'avarie, ou leur enlèvement qui peut être imposé à tout moment par le service d'Exploitation.

**Article 53 : Livraison des marchandises pendant le débarquement**

Sauf autorisation ou injonction expresse du Service d'Exploitation du Port, l'entrepreneur de manutention ne peut délivrer la marchandise au réceptionnaire ou à son mandataire avant l'entier débarquement du navire.

Cette disposition ne s'applique pas en cas d'enlèvement direct le long du bord de marchandises livrées ex-quai ou de marchandises périssables, avariées ou dangereuses.

**Article 54 : Livraison contradictoire**

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

**Article 55 : Mise en dépôt d'office**

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

Par ailleurs, les marchandises qui restent au Port, non déclarées pendant une période de :

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

**Article 56 : Obligation d'enlèvement des marchandises - Enlèvement d'office**

Les propriétaires des marchandises ou leurs mandataires sont tenus à l'enlèvement intégral des lots entreposés y compris les marchandises avariées, brisures de caisses, ballots et colis et à la remise en état des lieux.

En cas de carence de leur part, ces opérations sont effectuées d'office et à leur frais et risques par les services du Port, sans préjudice de l'application de la surcharge de frais d'entreposage prévue à l'article 64 ci-après. En toute circonstance, et outre ce qui précède, toute intervention des services du Port en vertu de cet article, donne lieu à la perception d'une des redevances forfaitaires minimums définies dans les barèmes.

En cas de saisie conservatoire de marchandises périssables, dangereuses ou de bétails, le PAID pourra donner injonction de retirer la marchandise saisie du périmètre portuaire.

**Article 57 : Assurance des marchandises - Responsabilité**

Les marchandises entreposées dans le périmètre portuaire doivent être assurées par les soins

de leurs dépositaires dans la limite de leur responsabilité contre l'incendie et les risques de toute nature pour lesquels l'Administration du Port décline toute responsabilité.

Le PAID ne prend aucune responsabilité concernant les dommages, les pertes ou les vols.

Le PAID met à disposition les quais et hangars dans l'état où ils se trouvent et ne peut être tenu responsable, même pour des dommages dus aux défauts ou à un entretien déficient de ces quais et hangars. Les intéressés doivent, à leurs propres frais et sur leur propre responsabilité, assurer les bâtiments, marchandises, outillages et tout ce qu'ils (ou leurs commettants) déposent et installent sur les quais et dans les hangars.

Ce contrat d'assurance devra contenir une clause de renonciation à tout droit de recours selon les modalités suivantes :

Par le fait même du dépôt des marchandises, par l'utilisation des quais et/ou des hangars ou des terrains, le PAID ne prend aucune responsabilité du chef d'avaries, pertes ou dommages causés par incendie ou explosion ou quelle cause que ce soit, occasionnés aux quais, hangars, bâtiments, marchandises et outillages mentionnés et déposés ou installés là. Ce n'est que dans le cas d'un sinistre que le PAID renonce à tout recours sur ceux qui déposent des marchandises ou sur les intéressés responsables, pour autant que les conditions d'utilisation des quais et des hangars aient été respectées.

L'utilisateur est, sauf en cas de sinistre, responsable pour tout dommage directement ou indirectement occasionné au PAID découlant de l'utilisation.

#### **Article 58 : Certificat d'entrée**

Le Service d'Exploitation du Port est habilité à délivrer des certificats d'entrée pour toutes marchandises entreposées dans le périmètre portuaire.

Ces certificats, non négociables, représentent une simple attestation de dépôt qui ne peut, en aucun cas, valoir constat de l'état de la marchandise.

#### **Article 59 : Redevance portuaire sur la marchandise**

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

Cette redevance est, selon le cas, à la charge de l'expéditeur de la marchandise ou de son destinataire.

#### **Article 60 : Exonération de redevance portuaire**

Sont exonérés de la redevance portuaire de la marchandise :

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

#### **Article 61 : Redevance de magasinage ou de stockage - Période de franchise**

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



A l'issue de la période de franchise et préalablement à l'enlèvement ou à l'embarquement de la marchandise, des redevances de magasinage ou de stockage sur terre-pleins sont exigées. Ces redevances sont calculées sur la base de la tonne de poids brut ou de la tonne fret en magasins cales et en entrepôts administratifs et du mètre carré sur terre-pleins sur la base d'une reconnaissance contradictoire. Les surfaces occupées sur ces derniers se mesurent au grand carré, vides compris.

Les périodes de franchise ainsi que les redevances de magasinage et de stockage sur terre-pleins sont fixés par les barèmes publiés en marge du présent règlement.

**Article 62 : Marchandises sans période de franchise**

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

**Article 63 : Dépôts dans magasin et Terre Plein loué**

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

**Article 64 : Surcharges de frais d'entreposage**

Les marchandises qui ne sont pas stockées, arrimées, gerbées ou évacuées conformément aux dispositions du présent Règlement et des Cahiers des Charges applicables aux professions de manutentionnaire ou de transitaire agréés ou aux prescriptions du Service d'Exploitation du Port donnent lieu, après mise en demeure restée sans effet dans les vingt quatre heures qui suivent la mise en demeure, à la perception d'une surcharge de frais d'entreposage sans préjudice des poursuites éventuelles pour détérioration du domaine public portuaire.

Cette surcharge est basée, selon le type de trafic (transit, transbordement, import, export) et le lieu de stockage (surface couverte ou terre-plein), sur le droit d'entreposage le plus élevé fixé par les barèmes.

Elle est égale, par période indivisible de vingt-quatre heures :

- dans les premières vingt-quatre heures suivant la mise en demeure, à la redevance d'entreposage ;
- de la vingt-cinquième à la quarante-huitième heure incluse, à deux fois la redevance d'entreposage ;
- au-delà de la quarante-huitième heure, à trois fois la redevance d'entreposage.

**5. AFFECTATION DES MAGASINS CALES ET TERRE-PLEINS**

**Article 65 : Modalités**

Les magasins cales et terre-pleins attenants peuvent être affectés aux entreprises de manutention opérant dans le périmètre portuaire. Les modalités et la durée de l'affectation, les droits et obligations des bénéficiaires sont précisées par le Règlement et le Cahier des Charges applicables aux entreprises de manutention agréées.

Toute cession partielle ou totale de l'affectation à des tiers est soumise à l'autorisation préalable de la Direction du Port sur proposition du service d'Exploitation du Port.

**Article 66 : Etats des lieux**

La mise à disposition du bénéficiaire des surfaces, tant ouvertes que couverte est effectuée par le Service d'Exploitation du Port. Elle est contradictoire et donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal signé conjointement par les deux parties, constatant l'état des lieux. Les surfaces

couvertes et ouvertes sont exclusivement destinées à l'entreposage des marchandises, à l'exclusion de tout autre usage à caractère industriel ou commercial.

#### **Article 67 : Entretien**

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

L'entretien courant et le nettoyage sont à la charge du bénéficiaire des installations affectées qui doivent notamment assurer la bonne conservation et le bon fonctionnement des portes des magasins cales, ainsi que le bon état d'entretien des abords. En cas de défaillance, après mise en demeure ou d'office s'il y a urgence, l'Administration du Port effectue les travaux aux frais et risques du bénéficiaire.

#### **Article 68 : Suspension de l'affectation**

L'installation non conforme d'une surface affectée peut entraîner le retrait immédiat, sans préavis ni compensation, de l'affectation par la Direction du Port, sans préjudice des amendes et poursuites encourues par le contrevenant.

A l'expiration de l'affectation ou en cas de retrait, les lieux doivent être remis dans leur état primitif. En cas de carence dans les délais impartis par la Direction du Port, les travaux seront effectués aux frais et risques de l'ancien bénéficiaire.

#### **Article 69 : Conformité aux règlements en vigueur**

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

### **7. PASSAGERS**

#### **Article 70 : Redevance**

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

### **8. HYGIENE ET VOIRIE**

#### **Article 71 : Règlement d'hygiène et de voirie**

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

### **9. DISPOSITION D'ENTREE EN APPLICATION**

#### **Article 72 : Sont abrogées**

Toutes dispositions antérieures contraires au présent décret.

Fait à Djibouti, le 16 juillet 2007.

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

## **ANNEXE I**

### **Modalités d'arrivée et de départ des navires**

#### **Article 1 : Principe général**

Les formulaires pré-imprimés (Fiche d'arrivée) sont remplis par les agents maritimes et transmis à la capitainerie du Port.

L'agent maritime doit fournir l'information la plus précise possible et les données peuvent éventuellement être sujettes aux modifications et précisions nécessaires.

La fiche d'arrivée est considérée nulle si 5 jours après l'ETA (Estimated Time of Arrival) annoncé par le navire n'est toujours pas arrivé ou si l'agent procède à l'annulation.

#### **Article 2 : Déclaration "demande d'affectation à un poste d'amarrage préalable (APP)"**

Les agents maritimes peuvent soumettre une demande d'affectation pour tout navire attendu au Port. Ceci peut être effectué au plus tôt deux mois et au plus tard 48 heures avant l'arrivée à la station des pilotes.

#### **Article 3 : Demande d'affectation au poste définitif à l'entrée APE**

Les navires qui veulent faire escale au Port sont obligés de déposer une demande sur un document pré-imprimé à cet effet.

La demande d'affectation ne peut s'effectuer qu'après déclaration et doit en principe être faite 24 heures avant l'arrivée à la station de pilotage.

Les demandes d'affectation urgentes mais tardives peuvent être déposées auprès du Chef SPN et ne sont homologuées qu'après consultation du commandant ou de tout agent dûment habilité.

#### **Article 4 : Demande d'affectation au "poste définitif pour le déhalage (APD)"**

Elle est effectuée par l'agent sur une demande écrite avec le même numéro de séjour que sur la déclaration.

Une demande urgente mais tardive peut être effectuée de la même manière que pour l'APE.

#### **Article 5 : Numéro de séjour**

Dès l'arrivée du navire dans les limites portuaires, le navire obtient un numéro de séjour unique pour tout son séjour (jusqu'au mouvement de départ).

Pour les fins de l'administration portuaire, ce numéro peut être utilisé pour tous les documents concernant le séjour de ce navire : Produits dangereux, pilotage, remorquage, douane, etc....

#### **Article 6 : Annulation de la demande d'affectation à un poste à quai**

L'annulation s'effectue automatiquement 5 jours après l'ETA ou sur demande expresse de l'agent maritime de manière similaire à celle pour l'annulation d'une déclaration.

## ANNEXE II

### Modalités SPN

Toutes les demandes ou informations par téléphone ou par radiophonie doivent être confirmées par fax au Service des Placements des Navires.

#### Article 1 : **Déclaration des navires à l'arrivée**

Au moins 48 heures avant l'arrivée, les données suivantes doivent être transmises au SPN par fax :

- nom et indicatif du navire ;
- nationalité ;
- agent ;
- dimension du navire longueur hors tout largeur tirant d'eau avant tirant d'eau arrière ;
- ETA (Estimated Time of Arrival) Station de pilotage ;
- nombre de remorqueurs souhaités ;
- requête d'une équipe d'amarrage (lamaneurs) ;
- immatriculation IMO
- détail des opérations à effectuer.

#### Article 2 : **Modalités de déhalage ou de départ**

Chaque navire qui souhaite le déhalage ou qui souhaite partir, doit en faire la demande au SPN/Capitainerie du Port.

Lorsque l'utilisation des remorqueurs est nécessaires les navires en partance/en déhalage doivent être notifiés au moins 4 heures avant le départ,

Lorsque les remorqueurs ne sont pas demandés, les navires en partance/en déhalage doivent être notifiés au moins 2 heures avant le départ.

Tout retard doit être déclaré au moins 2 heures avant l'heure de départ ou de déhalage prévue.

Si le délai n'est pas respecté, le chef SPN est en mesure de reporter le départ à une heure ultérieure.

Si l'ajournement est répété plusieurs fois, le SPN considérera l'ajournement comme une nouvelle demande et la règle des 2 heures-4 heures sera mise en application.

Le capitaine du navire en partance est tenu d'appeler le SPN deux heures avant l'heure indiquée par l'agent pour confirmer que le navire est prêt. Il est aussi tenu d'écouter le canal portuaire de SPN, l'heure précédant le départ.

Pour la déclaration de départ/déhalage, le navire doit fournir les informations suivantes à la capitainerie du Port/SPN (tél./fax/télex) :

- numéro de séjour ;
- nom du navire et son indicatif ;
- nom de l'agent ;
- dimensions du navire (longueur hors tout, largeur, tirant d'eau avant, tirant d'eau arrière) ;
- lieu de mouillage (actuel) ;
- date + heure de départ ;
- nombre de remorqueurs souhaités ;

- destination quai numéro/zone de mouillage/Port suivant ;
- côté d'amarrage.

### Article 3 : **Frais de séjour des navires**

Tous les navires faisant escale à Djibouti, doivent être impérativement représentés par un agent maritime agréé. L'agent maritime représentant le navire quittant le Port devra s'acquitter de tous les frais de séjour.

## **Décret n°2003-0212/PR/MHUEAT Portant réglementation du transport des produits dangereux.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La Loi n°149/AN/02/4ème L du 31 janvier 2002 portant approbation de l'orientation économique et sociale de la République ;

VU La Loi n°82/AN/00/4ème L du 17 mai 2000 portant organisation du Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme, de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire ;

VU La Loi n°106/AN/00/4ème L du 29 octobre 2000 portant Loi-cadre sur l'Environnement ;

VU La Loi n°121/AN/01/4ème L du 01 avril 2001 portant approbation du Plan d'Action National pour l'Environnement 2001-2010 ;

VU La Loi n°127/AN/01/4ème L du 26 mai 2001 portant ratification par la République de Djibouti de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières des déchets dangereux et de leur élimination ;

VU La Loi n°120/AN/80 du 14 juin 1980 portant sur le Code de la route ;

- délibération n°450/6ème L du 13 janvier 1968 ;

- délibération n°11/7ème L du 07 janvier 1969.

VU Le Décret n°2001-0053/PRE du 04 mars 2001 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le Décret n°2001-0098/PR/MHUEAT du 27 mai 2001 portant approbation de la Stratégie et Programme d'Action National pour la conservation de la Biodiversité ;

VU Le Décret n°2001-0137/PRE du 04 juillet 2001 portant nomination des membres du Gouvernement ;

SUR Proposition du Ministre de l'Habitat, de l'Urbanisme, de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du Mardi 07 Octobre 2003.

## DECRETE

Article 1er : En application de la loi n°106/AN/00/4ème L du 29 octobre 2000 portant loi-cadre sur l'environnement et notamment ses articles 5, 48, 49, 50,51, le présent décret a pour objet de réglementer le transport des produits dangereux sur le territoire national.

Article 2 : Les produits toxiques ou dangereux sont définis conformément à l'article 48 de la loi n°106/AN/00/4ème L du 29 Octobre 2000 portant loi - cadre sur l'environnement comme suit: Est toxique ou dangereux, toute substance qui, dans l'environnement, peut induire les effets suivants :

- Avoir à court ou long terme un effet de destruction des conditions d'équilibre du milieu,
- Mettre en danger les conditions de vie de la population,
- Perturber les facteurs de conservation des espèces.

Article 3 : Le transit des produits dangereux est soumis à l'autorisation spéciale délivrée par le ministère chargé de l'environnement.

Article 4 : Les matières dangereuses sont réparties en 9 classes :

Classe 1 : Explosifs.

1-1 : Explosifs qui présentent un danger d'explosion massive

1-2 : Explosifs qui présentent un danger de projection

1-3 : Explosifs qui présentent surtout un danger d'incendie

1-4 : Explosifs qui ne présentent aucun danger de détonation important

1-5 : Explosifs très insensibles ; agents de sautage

1-6 : Substances détonants extrêmement insensibles

Classe 2 : Gaz.

2-1 : Gaz inflammables ;

2-2 : Gaz comprimés ininflammables et non toxiques ;

2-3 : Gaz toxiques par inhalation ;

2-4 : Gaz corrosifs.

Classe 3 : liquides inflammables.

Classe 4 : Solides inflammables ; substances qui s'enflamment spontanément ; dangereuses lorsqu'elles sont humides ou mouillées.

4-1 : solides inflammables ;

4-2 : Substances qui s'enflamment spontanément ;

4-3 : Substances dangereuses lorsqu'elles sont humides ou mouillées.

Classe 5 - Oxydants et peroxydes organiques.

5-1 : Oxydants ;

5-2 : Peroxydes organiques.

Classe 6 - Substances toxiques et substances infectieuses.

6-1 Substances toxiques ;

6-2 Substances infectieuses.

Classe 7 - Matières Radioactives.

Classe 8 - Substances Corrosives.

Classe 9 - Diverses marchandises dangereuses.

9.1 : Marchandises dangereuses diverses ;

9.2 : Substances dangereuses pour l'environnement ;

9.3 : Déchets dangereux.

Article 5 : Le transport des produits visés à l'article 4 s'applique sans préjudice des dispositions spécifiques au transport des marchandises dangereuses prévues par le code de la route.

Article 6 : Les véhicules transportant des matières dangereuses doivent porter des étiquettes «danger» et/ou le numéro risque des produits transportés.

Article 7 : Les emballages des produits chimiques dangereux doivent comporter des :

- Symboles de danger ;
- Renseignements de danger ;
- Indications de mesures de sécurité.

Article 8 : Seuls peuvent être utilisés comme emballage, récipient, conteneur, véhicule pour le transport des marchandises dangereuses les matériels répondant aux normes des Nations Unies (UN).

Article 9 : Le transport des marchandises dangereuses n'est autorisé que si les conditions suivantes sont remplies :

- La classification des marchandises dangereuses à transporter ;
- L'étiquetage des emballages, des récipients, des conteneurs et des citernes ;
- Les documents permettant le contrôle ou l'intervention des secours.



Article 10 : Le présent décret s'applique sans préjudice des règlements applicables de façon générale aux transports routiers et ferroviaires de marchandises et notamment les règles générales de circulation et de stationnement des véhicules.

Article 11 : Lorsque le présent décret requiert des autorisations ou des avis relatifs à des opérations réalisées localement sur la voie publique, l'autorité compétente est le ministère de l'intérieur selon les attributions qui sont conférées à cette autorité en matière de sécurité publique. Les autorisations accordées sont valables soit pour une seule opération, soit pour la durée qu'elles précisent et qui est au plus d'une année.

Article 12 : Pour ce qui concerne les transports nationaux, ainsi que les transports internationaux commençant à Djibouti, lorsque le présent décret requiert une décision de l'autorité compétente du pays pour la délivrance d'un certificat, seule est compétent le ministère chargé des transports.

Article 13 : Pour les expéditions de colis ou de vrac, il appartient au responsable de tout établissement qui effectue le chargement d'une marchandise dangereuse de s'assurer que les dispositions suivantes sont respectées pour autant qu'elles soient applicables au transport envisagé :

- Le document de transport et la ou (les) consigne(s) écrite(s) pour le conducteur figurent dans les documents de bord du véhicule ;
- Le conducteur est titulaire d'une attestation de formation en cours de validité et adaptée au transport à entreprendre ;
- L'unité de transport est munie de son (ses) certificat(s) d'agrément en cours de validité et adapté(s) au transport à entreprendre;
- L'unité de transport est munie de ses extincteurs fonctionnels et régulièrement contrôlés, et du matériel de première intervention nécessité par le(s) produit(s) à transporter, conformément aux consignes ;
- L'unité de transport est correctement signalisée et étiquetée.

En cas de contrôle négatif d'un des éléments ci-dessus et s'il ne peut pas être mis en conformité, le chargement doit être refusé.

Pour les expéditions de colis, il appartient en outre au responsable du chargement (employé de l'établissement chargeur ou conducteur selon le cas) de veiller à ce que :

- Les interdictions de chargement en commun soient respectées (en fonction des marchandises à charger et, le cas échéant, des marchandises étant déjà à bord) ;
- Les colis chargés soient correctement calés et inanimés.

Pour les réceptions de colis, il appartient au destinataire de veiller à ce que les dispositions du présent décret relatives au déchargement soient respectées.

Article 14 : Il appartient au responsable de tout établissement qui effectue le chargement d'une citerne en vue d'un transport de s'assurer que les dispositions suivantes sont respectées, pour autant qu'elles soient applicables au transport envisagé :

- Le document de transport et le (ou les) consigne(s) écrite(s) pour le contrôleur figurent dans les documents de bord du véhicule ;
- Le conducteur est titulaire d'une attestation de formation en cours de validité et adaptée au transport à entreprendre ;
- Le transporteur est titulaire du certificat relatif au système ;
- L'unité de transport est munie de son (ses) certificat(s) d'agrément au cours de validité et adapté(s) au transport à entreprendre ;
- La citerne est autorisée pour le transport du produit à charger ;
- L'unité de transport est munie de ses extincteurs, des équipements divers et du matériel de première intervention nécessités par le(s) produit(s) à transporter conformément aux consignes ;
- L'unité de transport est correctement signalisée et étiquetée ;
- La citerne a été, si besoin est, convenablement nettoyée et/ou dégazée.

En cas de contrôle négatif d'un des éléments ci-dessus et s'il ne peut pas être mis en conformité, le chargement doit être refusé.

Il appartient en outre au responsable de tout établissement qui effectue le chargement d'une citerne de veiller à ce que :

- Le personnel préposé au chargement ait reçu une formation appropriée ;
- L'affichage des consignes relatives aux opérations de chargement ait été effectué ;
- Les consignes de chargement soient respectées.

Il appartient au responsable de tout établissement qui effectue le déchargement d'une citerne de veiller à ce que :

- Le personnel préposé au déchargement ait reçu une formation appropriée ;
- L'affichage des consignes relatives aux opérations de déchargements ait été effectué ;
- Les consignes de déchargement soient respectées.

Après le chargement, comme après le déchargement, l'établissement chargeur, le transporteur et l'établissement destinataire, chacun en ce qui le concerne, doit vérifier que tous les dispositifs de fermeture sont en position fermée et étanchés.

Article 15 : En cas de chargement de véhicule citerne effectué par le conducteur dans des établissements disposant d'installations prévues à cet effet et lorsque le conducteur n'est pas employé de l'établissement chargeur, le donneur d'ordre doit s'assurer que le transporteur est bien titulaire, s'il est exigé, du certificat relatif au système qualité.

Il appartient en outre au responsable de l'établissement où s'effectue le chargement de veiller à ce que :

- Le conducteur ait été formé à l'opération de chargement ;
- L'affichage des consignes relatives aux opérations de chargement ait été effectué ;
- Le conducteur doit respecter les consignes relatives aux opérations de chargement. Après le chargement, il doit vérifier que les dispositifs de fermeture de la citerne sont en position fermée et étanchés.

Article 16 : Sur les lieux de chargement et de déchargement les prescriptions suivantes s'appliquent, sauf cas de force majeure :

#### 1. Classe 1 :

Il est interdit de charger et de décharger sur un emplacement public, à l'intérieur des agglomérations, des matières et objets de la classe 1.

Il est interdit de charger ou de décharger sur un emplacement public, en dehors des agglomérations, des matières ou objets de la classe 1 sans en avoir averti le responsable du district ou, à défaut les services de police ou de gendarmerie.

Toutefois, à l'occasion d'un tir public dûment autorisé, le déchargement sur la voie publique des articles de divertissement de toutes catégories pourra avoir lieu sous la responsabilité de la personne ou de l'entreprise chargée du tir. On doit s'entourer de toutes les précautions d'usage dans la profession.

## 2. Matières dangereuses des classes 2 à 9 en colis :

Le chargement ou le déchargement des colis contenant des matières dangereuses est interdit sur la voie publique. Toutefois, sont tolérés :

- Le déchargement et la reprise des colis de la classe 2, s'ils ne portent pas l'étiquette du modèle n°61. Sont également tolérés à condition qu'il ne soit pas possible d'opérer autrement ;
- Le déchargement des colis munis d'une seule étiquette de danger correspondant au modèle n°3, 4.1, 4.2, 5.1, 8 ou 9.

## 3. Citernes :

Sont interdits sur la voie publique le chargement ou le déchargement de véhicules citernes, de conteneurs citernes, de citernes démontables et de véhicules batteries, ainsi que la prise d'échantillons dans ces matériels.

Toutefois, s'il n'est pas possible d'opérer autrement, il est toléré de procéder au déchargement des gaz affectés au groupe A, d'hydrocarbures gazeux en mélange liquéfié n.s.a (Non Spécifié par Ailleurs (classe 2, n°ONU 1964) et d'hydrocarbures liquides (classe, n°ONU 1202, 1203 et 3256 (uniquement huile de chauffe lourde).

Article 17 : Conditions de chargement ou de déchargement des citernes :

Le moteur de propulsion du véhicule doit être arrêté lorsque le vidage des citernes est effectué par gravité ou à l'aide d'un groupe motogroupe indépendant du véhicule.

Toutefois, l'utilisation du moteur de propulsion est autorisée pour le vidage des citernes basculantes.

Le déchargement des citernes par pression de gaz n'est autorisé que si on utilise la pression de la phase gazeuse du produit à transférer ou bien si on utilise un gaz depuis une source externe sous une pression n'excédant pas 4 bars ; dans le cas où le point éclair du produit à transférer est inférieur à 23°C, ce gaz devrait être inerte.

Dans tous les cas, la citerne du véhicule et les flexibles doivent être efficacement protégés contre tout dépassement de leur pression maximale en service par les dispositifs appropriés. De plus, il y a lieu de prendre les précautions nécessaires pour éviter le suremplissage ou les surpressions sur l'installation réceptive.

Article 18 : Consignes écrites pour le conducteur. Les consignes écrites pour le conducteur doivent être fournies par l'expéditeur, au plus tard, au moment où l'ordre de transport est donné. Si ce délai ne peut être tenu pour la transmission des consignes, l'expéditeur doit renseigner le transporteur, par tout autre moyen dans le même délai, sur la nature du chargement à effectuer et sur les équipements à prévoir, s'il y a lieu. Dans le cas échéant le transport sera refusé.

Article 19 : Limitation du temps de stationnement :

1. Les véhicules chargés, contenant des marchandises dangereuses, ne doivent stationner sur les voies publiques que le temps nécessaire dans le cadre de l'activité normale de transport : notamment, un stationnement prolongé aux fins de stockage ne peut être effectué que sur un chantier ou dans une installation classée pour la protection de l'environnement et dans les conditions prévues par le règlement intérieur de celle-ci.

2. Le transporteur en liaison avec l'expéditeur ou le destinataire doit prendre les dispositions nécessaires pour limiter les temps de stationnement sur la voie publique à proximité des lieux de chargement ou de déchargement.

Article 20 : Lieu de stationnement des véhicules en dehors des établissements de chargement et de déchargement :

a) Tous les véhicules transportant des marchandises dangereuses chargés ou vides doivent stationner à 200 mètres de la mer et d'un oued.

b) Les véhicules transportant des marchandises dangereuses chargés ou vides ne doivent pas stationner sur une voie publique plus de deux heures.

c) Stationnement d'une durée comprise entre deux heures et douze heures : Les véhicules transportant des marchandises de la classe 1, autres que celles rangées en division 1.4 ou plus de 3000 kilogrammes de marchandises de la division 1.4 ou des matières dangereuses en citernes d'une capacité totale de plus de 3000 litres, doivent stationner sur un espace libre approprié, à plus de 10 mètres de toute habitation ou de tout établissement recevant du public.

d) Stationnement d'une durée supérieure à douze heures : Les véhicules transportant des marchandises de la classe 1, autres que celles rangées en division 1.4 ou plus de 3000 kilogrammes de marchandises de la division 1.4 ou des matières dangereuses en citernes d'une capacité totale de plus de 3000 litres, doivent stationner à plus de 50 mètres de toute habitation ou de tout établissement recevant du public.

En outre, en agglomération, le stationnement ne peut être effectué que dans un dépôt soumis à la réglementation des installations classées ou dans un parc surveillé.

Article 21 : Modalités de stationnement des véhicules, en dehors des établissements de chargement ou de déchargement:

a) Dispositions communes : Le véhicule en stationnement doit être garé de façon à éviter au maximum tout risque d'être endommagé par d'autres véhicules ; il doit pouvoir être évacué sans nécessiter de manœuvre. Le conducteur, lorsqu'il quitte son véhicule en stationnement, doit disposer, à l'intérieur de la cabine, une pancarte bien visible de l'extérieur sur laquelle sont inscrits son nom ainsi que l'adresse et le numéro de téléphone du lieu où il peut être joint immédiatement en cas de besoin.

b) Espacement entre véhicules effectuant un stationnement d'une durée supérieure à douze heures : Une distance d'au moins 50 mètres doit être maintenue entre les véhicules transportant des matières ou produits dangereux.

Les véhicules citernes, les véhicules batteries et les véhicules portant des citernes démontables ou des conteneurs citernes ne doivent pas stationner à moins de 10 mètres d'un autre véhicule du même type. Les consignes de ségrégation OMI doivent être appliquées.

Article 22 : Incidents ou accidents :

Si un véhicule se trouve dans une situation anormale ou dangereuse, il sera éloigné autant que possible de toute zone habitée.

En cas d'accident ou d'incident, notamment explosion, incendie, fuite, ou menace de fuite suite à un choc, perte ou vol de matières ou objets dangereux survenant en cours de manutention ou de transport de matières dangereuses en dehors d'un établissement gardé, le préposé chargé de l'exécution du transport préviendra ou fera prévenir sans délai :

a) Les services d'incendie et de secours et la brigade de gendarmerie ou le service de police le plus proche au lieu de l'accident. Cet avis devant indiquer :

- Le lieu et la nature de l'accident ;
- Les caractéristiques des matières transportées (s'il y a lieu les consignes particulières d'intervention ainsi que les agents d'extinction prohibés) ;
- L'importance des dommages ;
- Plus généralement, toutes précisions permettant d'estimer l'importance du risque et de décider de l'ampleur des secours à mettre en œuvre.

Article 23 : Moyens de télécommunication.

1. Les dispositions du présent article s'appliquent aux véhicules chargés de matières dangereuses et traversant le territoire nationale.

2. Les unités de transport doivent être munies de moyens de télécommunications, tels que radiotéléphone, leur permettant d'entrer en liaison avec :

- Les services de secours, de gendarmerie ou de police, et ;

- Le transporteur, l'expéditeur, le destinataire, le transitaire ou un service spécialisé nécessaire en cas d'incident ou d'accident ;
- Les services de l'environnement s'il s'agit d'un produit dangereux tel que défini à l'article 48 de la Loi-cadre sur l'environnement.

Une consigne doit préciser au conducteur les numéros de téléphone des services ou organismes visés au paragraphe 2.

Article 24 : En cas de déversement sur le sol ou dans les eaux de produits dangereux, le transporteur est tenu responsable de tout préjudice causé à l'environnement et à la santé humaine. Il doit aviser immédiatement le Ministère chargé de l'Environnement et entreprendre avec toutes les Ministères nécessaires pour limiter la pollution. Ensuite il est tenu d'exécuter ou de prendre en charge rapidement tous les travaux de dépollution du site contaminé conformément aux directives qui lui seront données par le Ministère chargé de l'Environnement.

Article 25 : Le Directeur de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement ou les agents désignés par celui-ci, avec l'appui de agents de la Direction de l'Agriculture et des Forêts, de la Force Nationale de police, de la Gendarmerie Nationale, et des agents des Douanes, sont chargés de constater les infractions au présent décret.

Article 26 : Les infractions au présent décret seront punies par les sanctions prévues par les articles 57, 61 et 62 de la Loi-cadre sur l'Environnement.

Article 27 : Le présent décret sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti. Ses dispositions entrent en vigueur dès le 18 octobre 2003.

Le Ministère de l'Environnement, le Ministère des Transports, le Ministère de l'Intérieur, le Ministère de la Défense, le Ministère des Finances, le Ministère de la Justice et le Ministère de l'Agriculture, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application de ce Décret.

Fait à Djibouti, le 18 octobre 2003.

Le Président de la République,



Chef du Gouvernement

ISMAÏL OMAR GUELLEH

**Décret n°2003-0064/PR/MAPCPI Portant extension de la Zone Franche Portuaire de Djibouti.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La constitution

VU La Délibération n°192/7ème L du 19 juin 1971 portant règlement général du port de commerce de Djibouti

VU L'Ordonnance n°80-097/PR/FIN du 30 juillet 1980 portant réglementation de la zone franche modifiée par l'Ordonnance n°91-110 du 06 août 1991 ;

VU La Loi n°204/AN/86/1ère L du 17 mai 1986 portant modification du Code de règlement général du Port International de Djibouti ;

VU Le décret n°2001-0053/PRE du 4 mars 2001 portant nomination du Premier

Ministre ;

VU Le Décret n°2001-137/PRE du 4 juillet 2001 portant nomination du Premier Ministre,

VU La décret n°2001-0156/PRE du 17 juillet 2001 fixant les attributions des membres du Gouvernement ;

VU Le décret n°2001-0152/PRE/MET du 11 juin 2001 portant extension de la zone Franche de Djibouti ;

VU Le décret n°2002-00982/PRE/MAPCPI du 2 juin 2002 portant création de l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti ;

Sur proposition du Ministre des Affaires Présidentielles, Chargé de la Promotion des Investissements ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du Mardi 15 Avril 2003

## DECRETE

Article 1er : Est créé une extension de la Zone Franche portuaire de Djibouti située à l'Est et au Nord des locaux de la «Société Djiboutienne d'Industrie Pharmaceutique» et au Nord de la ligne des Chemins de Fer parallèle aux «Etablissements Coubèche».

Article 2 : Les Autorités Portuaires de Djibouti sont chargées de la gestion de cette extension de la Zone Franche.

«L'Autorité de la Zone Franche de Djibouti» est chargée de l'administration du régime de Zone Franche en République de Djibouti et de l'application de la législation et réglementation applicable à l'extension de la Zone Franche.

Article 3 : La superficie de cette Zone Franche qui doit être clôturée, est de quatre mille mètres carrés (4.000 m<sup>2</sup>).

Article 4 : Sont autorisées à l'intérieur de cette Zone Franche toutes opérations de manutentions, de mise en dépôt, de transport de toutes marchandises, toutes opérations d'assemblage, de montage, de conditionnement, de nettoyage, de triage, d'assortiment de criblage, de division, de torréfaction, de broyage, de concassage, de pulvérisation et de transformations, ainsi que toutes activités industrielles et de services.

Article 5 : Sous réserve des règlements douaniers et des conventions internationales relatives à la notion des règles d'origine, les produits ayant subi une transformation peuvent porter à leur sortie de Zone Franche la mention «Fabriqué à Djibouti» ou «Made in Djibouti».

Article 6 : Toutes les dispositions concernant la réglementation de la Zone Franche Portuaire en vigueur et du règlement général du Port sont applicables à l'intérieur de cette Zone Franche.

Article 7 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 24 avril 2003.

Le Président de la République,

Chef du Gouvernement

ISMAIL OMAR GUELLEH

**Décret n°2001-0125/PR/MET portant Réglementation de la Profession d'Avitailleur de navires au Port de Djibouti.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La constitution du 15 Septembre 1992 ;

VU Le règlement général du Port approuvé par la délibération n°192/7ème L du 19 Juin 1971 ;

VU La Loi n°148/AN/80 du 5 Novembre 1980 portant statut du Port Autonome International de Djibouti ;

VU La loi n° 83/AN/00/4ème du 9 juillet 2000 portant statut des auxiliaires des Transports maritimes ;

VU Le décret n°99-0059/PRE du 12 Mai 1999 portant nomination des membres du Gouvernement Djiboutien et fixant leurs attributions ;

VU L'arrêté n°71-954/SG du 03/07/71 portant règlement d'exploitation du PAID ;

Sur propositions du Ministre de l'Équipement et des Transports ;

Le Conseil des Ministre entendu sa séance du Mardi 03 Avril 2001 ;

DECRETE

#### Article 1 : Définition.

Au sens du présent décret, l'avitailleur de navire ou " Shiphandler " est un auxiliaire du transport maritime spécialisé dans le ravitaillement des navires au port en vivres, matériels ou combustibles.

#### Article 2 : Agrément préalable.

Seules peuvent être admises à exercer la profession d'avitailleur dans les limites du Port Autonome International de Djibouti les personnes physiques ou morales titulaires d'un agrément délivré par le Ministre chargé du Port sur proposition de la commission d'agrément des auxiliaires des transports maritimes.

#### Article 3 : Commission d'agrément.

Les membres de la commission d'agrément des auxiliaires de transport maritime seront nommés par arrêté sur proposition du Ministre de l'Équipement et des Transports.

#### Article 4 : De la demande.

L'agrément en qualité d'avitailleur peut être demandé par toute personne physique de nationalité djiboutienne ou par toute personne morale de nationalité djiboutienne dont la totalité des parts ou actions sont détenues par des djiboutiens.

Pour ce qui est de l'avitaillement des navires en combustibles et autres produits pétroliers, le demandeur devra uniquement prouver son appartenance à une société de distribution pétrolière de la place.

Les avitailleurs candidats à l'agrément devront également apporter la justification de leurs capacités financières et expériences professionnelles et de leur capacité technique.

#### Article 5 : Capacité technique.

L'agrément est subordonné à la justification apportée par le demandeur, qu'il dispose

- a) de capacités de transport et de stockage frigorifiques adaptées au volume de son activité, et dont la température pourra être maintenue à tout moment entre -5 et +5° pour ce qui concerne la livraison des vivres frais ou réfrigérés,
- b) d'une ou plusieurs chambres froides d'une capacité globale de 200m<sup>3</sup>, maintenue à -20° pour le stockage des vivres congelés,
- c) d'un parc de véhicules, et de magasins adaptés à son volume d'activité en ce qui concerne le stockage et le transport des articles d'avitaillement autres que les vivres.

En outre le demandeur devra prouver son appartenance à une Société de distribution pétrolière si l'agrément qu'il sollicite a pour objet l'avitaillement des navires en combustibles et autres produits pétroliers.

#### Article 6 : Conditions financières.

Les avitailleurs candidats à l'agrément devront également apporter la justification de leurs capacités financières, notamment par des références bancaires. Ils devront produire des attestations d'au moins deux consignataires de navires, par lesquels ces derniers témoignent de leur crédibilité et se déclarent prêts à nouer avec eux des relations commerciales. Les références professionnelles du demandeur sur le plan national seront d'autre part justifiées par une attestation de la Chambre Internationale de Commerce et d'Industrie de Djibouti.

#### Article 7 : Patente.

Après l'obtention de l'agrément, l'exercice de cette profession nécessite également la délivrance d'une patente tant pour les personnes physiques que pour les personnes morales, ces dernières devant être inscrites au registre de commerce.

#### Article 8 : Obligations.

Le titulaire d'un agrément doit exercer sa profession, selon les règles de la libre concurrence et il lui est interdit de rechercher une situation de monopole, faute de quoi le retrait de l'agrément s'effectue selon la procédure de retrait.

#### Article 9 : Tarif.

Le tarif des prestations de services pour l'avitaillement en combustible ou produits pétroliers par les avitailleurs sera homologué après avis des organisations professionnelles opérant dans le secteur par le Ministère de l'Équipement et des Transports. L'application d'un tarif autre que celui-ci entraînera le retrait de l'agrément.

#### Article 10 : Cumul d'agrément.

Le titulaire d'un agrément d'avitailleur peut être agréé pour exercer l'activité de transitaire, d'agent maritime ou de manutentionnaire.

#### Article 11 : Retrait de l'agrément.

L'agrément peut prendre fin dans les cas suivants :

- \* En cas de renonciation,
- \* En cas de décès du titulaire,
- \* En cas de dissolution de la société bénéficiaire,
- \* Chaque fois qu'une personne physique ou morale titulaire de l'agrément ou personne habilitée à les représenter a contrevenu soit à la législation douanière, fiscale, sociale soit aux usages de la profession,
- \* En cas de modification de l'objet de la société,
- \* En cas de faillite de la société,
- \* Lorsque sans raison valable il n'a pas pendant une période de six mois exercé l'activité professionnelle,

- \* Par suite de la disparition de l'une des conditions requises pour l'octroi de l'agrément,
- \* En cas de manquement professionnel grave,
- \* En cas de non-respect des règlements d'exploitation du Port,

#### Article 12 : Procédure de retrait.

L'agrément pourra être retiré en cas d'inobservation des dispositions du présent décret, des règlements du Port ou en cas de manquement professionnel grave.

Le retrait devra être précédé d'un avertissement assorti d'une mise en demeure, adressée par le Directeur du Port à l'intéressé, de mettre un terme aux manquements constatés. Le délai imparti pour obtempérer à la mise en demeure est fixé dans chaque cas, par le ministre des Transports sans pouvoir excéder trois mois.

Passé ce délai, si la mise en demeure est restée sans effet, l'agrément sera suspendu par le Directeur du Port à titre provisoire, après avis du ministre des Transports. Celui-ci saisira d'autre part la commission d'agrément des auxiliaires des Transports maritimes qui statuera sur le retrait, le contrevenant entendu.

#### Article 13 : Entrepôts.

Les entrepôts utilisés par l'avitailleur agréé et situés dans le périmètre portuaire, y compris dans la zone franche, seront :

- \* Soit pris en location du PAID, selon les modalités fixées par une Convention d'occupation passée entre le Port et l'avitailleur,
- \* Soit construits par l'avitailleur, selon les modalités fixées par une autorisation d'installation privée sur le domaine public portuaire consentie par le Ministre chargé du Port, assortie d'un cahier des charges spécifique et du paiement d'une redevance domaniale au titre du terrain d'assiette de la construction.

Les ouvrages établis ou loués par l'avitailleur, ainsi que leurs abords, seront entretenus en bon état par ses soins et à ses frais, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auxquels ils sont destinés.

L'avitailleur en assurera également le gardiennage.

Article 14 : Permis d'accès.

Les véhicules utilisés par l'avitailleur à l'intérieur du Port feront l'objet de permis d'accès délivrés par la Capitainerie du Port, après vérification que tous les contrôles techniques auxquels ces véhicules sont astreints en application de la réglementation en vigueur ont bien été effectués.

Article 15 : Règlement portuaire.

Au cours des opérations d'entreposage et de livraison qu'il effectue à l'intérieur du port, l'avitailleur agréé se conformera aux dispositions du Règlement Général du Port et à celles du règlement d'Exploitation.

Article 16 : Responsabilité.

La responsabilité commerciale de l'avitailleur de navires est fixée conformément aux dispositions de la législation commerciale. Il a l'obligation de livrer des produits de qualité marchande à un prix qui ne soit pas supérieur au prix courant du marché à Djibouti.

Des livraisons hors taxe peuvent être faites en conformité avec la réglementation douanière.

Les avitailleurs agréés négocient leurs prestations avec l'Armement, les Capitaines ou les consignataires des navires, sur la base d'une libre concurrence entre eux.



Le règlement des livraisons effectuées n'est pas exigible comptant. Le bord peut demander que le règlement soit effectué par l'intermédiaire du consignataire du navire. Dans ce cas, le consignataire est tenu d'honorer la facture signée par le Capitaine du navire, et l'avitailleur a une action directe en paiement contre le consignataire.

Article 17 : Garantie.

La responsabilité de l'avitailleur à l'égard du port de Djibouti est garantie par la constitution auprès du Trésorier National Payeur d'une caution dont le montant sera fixé par Arrêté.

Article 18 : Dispositions transitoires.

Les sociétés bénéficiant déjà d'un agrément disposent de 60 jours à compter du 03 juillet 2001 pour déposer auprès de la Commission Nationale d'Agrément des Auxiliaires des Transports Maritimes, un nouveau dossier répondant aux conditions fixées par le présent décret.

A défaut de présentation dans les délais impartis d'un nouveau dossier, l'agrément antérieur cessera automatiquement à l'expiration de ce délai.

Article 19 :

Le ministre chargé du Port est chargé de l'application du présent décret qui sera enregistré, exécuté partout où besoin sera et publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 03 juillet 2001.

Le Président de la République,

Chef du Gouvernement

ISMAÏL OMAR GUELLEH

## **Décret n°2001-0126/PR/MET portant Réglementation de la Profession d'Agent Maritime.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La constitution du 15 Septembre 1992 ;

VU Le règlement général du Port approuvé par la délibération n°192/7ème L du 19 Juin 1971 ;

VU La Loi n°148/AN/80 du 5 Novembre 1980 portant statut du Port Autonome International de Djibouti ;

VU La loi n° 83/AN/00/4ème du 9 juillet 2000 portant statut des auxiliaires des Transports maritimes ;

VU Le décret n°99-0059/PRE du 12 Mai 1999 portant nomination des membres du Gouvernement Djiboutien et fixant leurs attributions ;

VU L'arrêté n°71-954/SG du 03/07/71 portant règlement d'exploitation du PAID ;

Sur propositions du Ministre de l'Équipement et des Transports ;

Le Conseil des Ministre entendu sa séance du Mardi 03 Avril 2001 ;

DECRETE

Article 1 : Définition.

Peuvent être agents maritimes et accomplir en tant que tel au port de Djibouti les prestations définies au chapitre I de la Loi n°83/AN/00/4ème L du 9 Juillet 2000 portant Statut des

auxiliaires des Transports Maritimes, les personnes physiques ou morales agréées par le Ministre des Transports dans les conditions prévues aux articles ci-après.

#### Article 2 : Agrément préalable.

L'agent Maritime doit préalablement être agréé par le Ministre de l'Équipement et des Transports sur proposition de la commission d'agrément des auxiliaires des transports maritimes.

#### Article 3 : Commission d'agrément.

Les membres de la commission d'agrément des auxiliaires des transports maritimes seront nommés par arrêté du Ministre des Transports.

#### Article 4 : De la demande.

L'agrément en qualité d'agent maritime peut être demandé par toute personne physique de nationalité djiboutienne ou par toute personne morale de nationalité djiboutienne dont les parts ou actions sont détenues par des djiboutiens et/ou des étrangers, dès lors que celle-ci a son siège social et son exploitation à Djibouti.

L'agrément peut être demandé par toute personne physique ou morale de nationalité étrangère sous réserve que les personnes physiques ou morales djiboutiennes bénéficient dans le pays étranger considéré des conditions de réciprocité pour l'exercice de cette profession.

La demande faite par la personne morale doit être adressée soit par le Directeur Général soit par le Président Directeur Général, soit par toute personne habilitée à représenter la société.

La demande doit être accompagnée des statuts de la société et de la dernière délibération dans laquelle ont été désigné le (s) gérant (s).

#### Article 5 : Conditions.

L'agrément ne pourra être accordé qu'aux demandeurs justifiant des conditions de qualification professionnelle ci-après :

- a) Avoir acquis l'expérience nécessaire en travaillant pendant au moins cinq ans à un poste de responsabilité dans une entreprise de transport maritime,
- b) Être d'une honorabilité professionnelle reconnue sur la place
- c) Justifier de sa compétence professionnelle. La justification de cette compétence résultera notamment d'une attestation de la Chambre Internationale de Commerce et d'Industrie de Djibouti.

#### Article 6 : Capacités financières.

En sus des conditions énumérées à l'article 5 ci-dessus, tout candidat à un agrément en tant qu'agent maritime devra justifier :

- a) De sa crédibilité financière, ressortant de références bancaires.
- b) D'une assurance contractée auprès d'une société d'assurance ou d'une mutuelle reconnue sur le plan international pour couvrir toutes les responsabilités de sa profession.

#### Article 7 : Cumul des conditions.

Les conditions mentionnées aux articles 5 et 6 sont à remplir par toute personne physique candidate à l'agrément. S'il s'agit d'une personne morale, les conditions de l'article 6 devront être réunies par la Société elle-même, et celles de l'article 5 par son ou ses dirigeants.

Article 8 : Notification de l'agrément.

Les décisions accordant l'agrément prennent effet à la date de la signature, sont publiées au journal officiel et affichées dans l'enceinte portuaire.

Les décisions rejetant la demande d'agrément sont notifiées au demandeur par le Ministre des Transports.

Les décisions de retrait définitif ou partiel de l'agrément sont également notifiées à l'intéressé.

Article 9 : Patente.

Après l'obtention de l'agrément, l'exercice de cette profession nécessite également la délivrance d'une patente tant pour les personnes physiques que pour les personnes morales, ces dernières devant être inscrites au registre de commerce.

Article 10 : Cumul d'agrément.

Le titulaire d'un agrément d'agent maritime ne peut en aucun cas être agréé pour exercer l'activité de transitaire ou de manutentionnaire. A la date de signature du présent décret, les personnes physiques ou morales exerçant deux des activités susvisées doivent opter pour l'une ou l'autre.

Article 11 : Cas de retrait d'agrément, cas de caducité.

L'agrément peut prendre fin :

- \* En cas de renonciation
- \* En cas de décès du titulaire
- \* En cas de dissolution de la société bénéficiaire
- \* Chaque fois qu'une personne physique ou morale titulaire de l'agrément ou personne habilitée à les représenter a contrevenu soit à la législation douanière, fiscale, sociale soit aux usages de la profession
- \* En cas de modification de l'objet de la société
- \* En cas de faillite de la société
- \* Lorsque sans raison valable il n'a pas pendant une période de six mois exercé l'activité professionnelle
- \* Par suite de la disparition de l'une des conditions requises pour l'octroi de l'agrément.
- \* En cas de manquement professionnel grave
- \* En cas de non-respect des règlements d'exploitation du Port

Article 12 : Procédure de retrait définitif ou partiel.

Le retrait de l'agrément devra être précédé d'un avertissement assorti d'une mise en demeure adressée par le Directeur du Port à l'intéressé, de mettre un terme aux manquements constatés. Le délai imparti pour obtempérer à la mise en demeure est fixé dans chaque cas par le ministre des Transports sans pouvoir excéder trois mois.

Passé ce délai, si la mise en demeure est restée sans effet, l'agrément sera suspendu par le Directeur du Port à titre provisoire, après avis du ministre des Transports.

Ce dernier saisira d'autre part la Commission d'agrément des auxiliaires de transport qui statuera sur le retrait définitif, le contrevenant sera entendu par la commission. La commission aura un mois pour se prononcer sur le retrait définitif ou partiel de l'agrément.

#### Article 13 : Obligations fiscales.

Les agents maritimes sont tenus de se conformer à la législation fiscale et douanière en vigueur. Ses responsabilités particulières et ses obligations vis-à-vis de l'Administration des Douanes sont fixées par les dispositions du Code Général des Impôts, et les dispositions du présent décret.

Tous les agents maritimes doivent conserver au sein de l'Établissement qu'ils possèdent tous les documents comptables, financiers, bilans, comptes de résultats pendant au moins 5 ans.

#### Article 14 : Obligations de l'agent maritime.

L'agent maritime doit :

- a) S'acquitter de ses obligations envers son ou ses commettants avec honnêteté, intégrité et impartialité ;
- b) Maintenir un niveau de compétence suffisant pour fournir d'une manière diligente et efficace tous les prestations auxquelles il s'engage ;
- c) Respecter tous les lois et réglementations nationales ayant trait aux engagements qu'il contracte ;
- d) Exercer une diligence raisonnable pour se garder des pratiques frauduleuses et s'abstenir de recourir lui-même à de telles pratiques ;
- e) Apporter le soin voulu au maniement des fonds qu'il assume au nom de son ou ses commettants ;
- f) Conserver pendant 5 ans au moins ses archives professionnelles.

#### Article 15 : Autres obligations.

En application de l'article 12 du Règlement général du Port Autonome International de Djibouti, les agents maritimes agréés en tant que consignataires de navires bénéficient de l'obligation faite à tout armateur de navires escalant à Djibouti pour y effectuer des opérations commerciales, d'avoir recours à leurs services.

Article 16 : Caution.

Conformément aux dispositions de l'article 6 de la loi n°83 du 9 juillet 2000, la responsabilité des consignataires à l'égard du PAID est garantie par la constitution auprès du Trésorier Payeur National d'une caution dont le montant sera fixé par arrêté.

Le montant de la caution constituée au moment de l'agrément sera révisable annuellement.

La caution sera affectée en priorité à la garantie du paiement des redevances portuaires assises sur le navire dues par les clients de l'agent maritime, et dont ce dernier est solidairement responsable. Le montant de la caution devra être rétabli après chaque imputation, dans un délai d'un mois.

Article 17 : Règlements portuaires.

Les agents maritimes agréés en tant que consignataires de navires ou consignataires de cargaison doivent se conformer impérativement au règlement général et règlement d'exploitation du Port.

En outre, les contrats et les actes des consignataires sont régis par la loi du Port où opèrent ces derniers.

Article 18 : Dispositions transitoires.



Les sociétés bénéficiant déjà d'un agrément disposent de 60 jours à compter du 03 juillet 2001 pour déposer auprès de la Commission Nationale d'Agrément des Auxiliaires des Transports Maritimes, un nouveau dossier conformément aux dispositions du présent décret.

A défaut de présentation dans les délais impartis d'un nouveau dossier, l'agrément antérieur cessera automatiquement d'être valable.

Article 19 :

Le Ministre chargé du Port est chargé de l'application du présent décret qui sera enregistré, exécuté partout où besoin sera et publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 03 juillet 2001.

Le Président de la République,

Chef du Gouvernement

ISMAÏL OMAR GUELLEH

**Décret n°2001-0127/PR/MET portant Réglementation de la profession de transitaire et approuvant le cahier des charges applicable aux transitaires agréés au Port de Djibouti.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La constitution du 15 Septembre 1992 ;

VU Le règlement général du Port approuvé par la délibération n°192/7ème L du 19 Juin 1971 ;

VU La Loi n°148/AN/80 du 5 Novembre 1980 portant statut du Port Autonome International de Djibouti ;

VU La loi n° 83/AN/00/4ème du 9 juillet 2000 portant statut des auxiliaires des Transports maritimes ;

VU Le décret n°99-0059/PRE du 12 Mai 1999 portant nomination des membres du Gouvernement Djiboutien et fixant leurs attributions ;

VU L'arrêté n°71-954/SG du 03/07/71 portant règlement d'exploitation du PAID ;

Sur propositions du Ministre de l'Équipement et des Transports ;

Le Conseil des Ministre entendu en sa séance du Mardi 03 Avril 2001 ;

## DECRETE

Article 1 : Définition.

Au sens du présent décret, le transitaire est un auxiliaire du transport maritime habilité à effectuer des opérations juridiques et matérielles ayant trait à l'acheminement, à la livraison, à l'expédition ou à la réexpédition d'une marchandise préalablement déchargée d'un navire ou destinée à y être chargée.

Dans le cadre de son activité, le transitaire accomplit les prestations mentionnées à l'article 8 de la Loi n°83/AN/00/4eme L du 9 Juillet 2000 portant statut des auxiliaires du transport maritime, et notamment les prestations ci-après :

### I - SERVICE A CARACTERE MATERIEL

a) A l'import :

\* Prise sous palan (ex-quai) ;

\* Retrait des magasins généraux ;

- \* Éventuellement, reconditionnement de la marchandise ;
- \* Mise sur wagon ou sur camion, saisissage, le cas échéant, pesage ou cubage.

b) A l'export :

- \* Désarrimage sur wagon ou sur camion ;
- \* Éventuellement, reconditionnement de la marchandise ;
- \* Mise à quai pour l'embarquement (ex-quai).

## II - SERVICE A CARATERE JURIDIQUE

a) A l'import :

Au moment de la prise en charge, reconnaissance contradictoire de la marchandise en vue d'opérer les réserves d'usage et de faire effectuer les actes garantissant les droits et recours du destinataire contre le transporteur et tous autres tiers responsables.

b) A l'export :

Réception de la marchandise et livraison au manutentionnaire après reconnaissance contradictoire afin d'évacuer les réserves que celui-ci peut vouloir opérer lors de la prise en charge.

Article 2 : Agrément préalable.

Ne peuvent traiter les marchandises chargées ou déchargées au port de Djibouti que les transitaires préalablement agréés et se conformant aux prescriptions et obligations spécifiques résultant du présent décret et du cahier des charges qui lui est annexé.

### Article 3 : De la demande.

L'agrément en qualité de transitaire peut être demandé par toute personne physique de nationalité djiboutienne ou par toute personne morale de nationalité djiboutienne dont les parts ou actions sont détenues par des djiboutiens et/ou des étrangers, dès lors que celle-ci a son siège social et son exploitation à Djibouti.

L'agrément peut être demandé par toute personne physique ou morale de nationalité étrangère sous réserve que les personnes physiques ou morales djiboutiennes bénéficient dans le pays étranger considéré des conditions de réciprocité pour l'exercice de cette profession.

La demande faite par une personne morale doit être faite par le Directeur Général soit par le Président Directeur Général, soit par toute personne habilitée à représenter la société.

La demande doit être accompagnée des statuts de la société et de la dernière délibération dans laquelle ont été désigné le (s) gérant (s).

### Article 4 : Commission d'agrément.

L'agrément est accordé par le Ministre de l'Équipement et des Transports après avis de la Commission d'agrément des auxiliaires des Transports Maritimes.

Les membres seront nommés par arrêté sur proposition du Ministre de l'Équipement et des Transports.

### Article 5 : Conditions.

L'agrément ne pourra être accordé qu'aux demandeurs remplissant les conditions suivantes :

- a) Avoir des références professionnelles du demandeur ;
- b) Avoir des capacités financières ressortant des références bancaires ;

- c) Avoir des capacités techniques, et notamment l'indication du matériel dont il dispose ;
- d) Avoir la justification d'une assurance professionnelle couvrant, entre autres, les dommages pouvant être causés par son activité au domaine portuaire.

#### Article 6 : Notification de l'agrément.

Les décisions accordant l'agrément prennent effet à la date de la signature, sont publiées au Journal Officiel et affichées dans l'enceinte portuaire.

Les décisions rejetant les demandes d'agrément sont notifiées au demandeur par le Ministre des Transports.

Les décisions de retrait définitif ou partiel de l'agrément sont également notifiées à l'intéressé.

#### Article 7 : Patente.

Après l'obtention de l'agrément, l'exercice de cette profession nécessite également la délivrance d'une patente tant pour les personnes physiques que pour les personnes morales, ces dernières devant être inscrites au registre de commerce.

#### Article 8 : Cumul d'agrément.

Le bénéficiaire d'un agrément de transitaire ne peut en aucun cas être agréé pour exercer l'activité d'agent maritime ou de manutentionnaire.

Cette interdiction de cumul d'agrément ne concerne pas les auxiliaires des transports maritimes qui disposent d'un agrément antérieur à l'entrée en vigueur du présent décret.

#### Article 9 : Cas de retrait d'agrément, cas de caducité.

L'agrément peut prendre fin dans les cas suivants :

- \* En cas de renonciation
- \* En cas de décès du titulaire
- \* En cas de dissolution de la société bénéficiaire
- \* Chaque fois qu'une personne physique ou morale titulaire de l'agrément ou personne habilitée à les représenter a contrevenu soit à la législation douanière, fiscale, sociale soit aux usages de la profession.
- \* En cas de modification de l'objet de la société
- \* En cas de faillite de la société.
- \* Lorsque sans raison valable, il n'a pas pendant une période de six mois exercé l'activité professionnelle.
- \* Par suite de la disparition de l'une des conditions requises pour l'octroi de l'agrément.
- \* En cas de manquement professionnel grave.
- \* En cas de non-respect des règlements d'exploitation du Port.

#### Article 10 : Procédure de retrait définitif ou partiel.

Le retrait de l'agrément devra être précédé d'un avertissement assorti d'une mise en demeure adressée par le Directeur du Port à l'intéressé, de mettre un terme aux manquements constatés. Le délai imparti pour obtempérer à la mise en demeure est fixé dans chaque cas par le ministre des Transports sans pouvoir excéder trois mois.

Passé ce délai, si la mise en demeure est restée sans effet, l'agrément sera suspendu par le Directeur du Port à titre provisoire, après avis du ministre des Transports.

Ce dernier saisira d'autre part la Commission d'agrément des auxiliaires des transports maritimes qui statuera sur le retrait définitif, le contrevenant sera entendu par la commission. La commission aura un mois pour se prononcer sur le retrait définitif ou partiel de l'agrément.

#### Article 11 : Responsabilité civile de transitaire.

Le transitaire a la marchandise sous sa garde :

a) Au débarquement, à partir du moment où il la réceptionne auprès de l'entrepreneur de manutention jusqu'à sa remise à un nouveau transporteur en cas de réexpédition,

b) A l'embarquement, à partir du moment où il la prend en charge entre les mains de l'expéditeur et jusqu'à sa remise à quai ou dans les entrepôts du manutentionnaire en vue de son chargement à bord.

Article 12 : Obligations fiscales.

Le transitaire déclarant en douane est tenu de se conformer à la législation fiscale et douanière en vigueur. Ses responsabilités particulières et ses obligations vis-à-vis de l'Administration des Douanes sont fixées par les dispositions du Code Général des Impôts, et les dispositions du présent décret.

Tous les transitaires doivent conserver au sein de l'Établissement qu'ils possèdent tous les documents comptables, financiers, bilans, comptes de résultats pendant au moins 5 ans.

Les documents et le répertoire annuel sur lesquels les opérations de douanes qu'il a effectuées pour autrui sont inscrites conformément à la réglementation en vigueur, devront être conservés pendant 5 ans.

Article 13 : Le tarif.

Le tarif maximum des prestations de services effectuées par les transitaires sera homologué après avis des organisations professionnelles opérant dans le secteur par le Ministère de l'Équipement et des Transports.

L'application d'un tarif supérieur au maximum entraînera le retrait de l'agrément.

Article 14 : Cahier de charge.

Est approuvé le cahier des charges joint au présent décret, applicable aux transitaires agréés au port de Djibouti.

Article 15 : Dispositions transitoires.

Les sociétés bénéficiant déjà d'un agrément disposent de 60 jours à compter du 03 juillet 2001 pour déposer auprès de la Commission Nationale d'Agrément des Auxiliaires des Transports Maritimes, un nouveau dossier conformément aux dispositions du présent décret.

A défaut de présentation dans les délais impartis d'un nouveau dossier, l'agrément antérieur cessera automatiquement d'être valable.

Article 16 :

Le Ministre de l'Équipement et des Transports est chargé de l'application du présent décret qui sera enregistré, exécuté partout où besoin sera et publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 03 juillet 2001.

Le Président de la République,

Chef du Gouvernement

ISMAÏL OMAR GUELLEH

CAHIER DES CHARGES APPLICABLES AUX TRANSITAIRES

AGREES AU PORT DE DJIBOUTI



## Article 1 : Obligations des transitaires.

Au moment de la prise en charge de la marchandise, à l'import comme à l'export, le transitaire doit procéder à une reconnaissance contradictoire de l'état apparent des colis en vue d'opérer, s'il y a lieu, les réserves d'usage et de faire effectuer les constats garantissant les droits de ses clients.

## Article 2 : délai d'acheminement.

Le transitaire agréé doit assurer l'acheminement de la marchandise importée dans un délai de dix jours à partir de sa prise en charge, sauf cas de force majeure ou autorisation exceptionnelle du Directeur du Port.

## Article 3 : Entrepôts.

Le transitaire agréé est tenu de disposer à l'intérieur et/ou à l'extérieur du périmètre portuaire, de locaux d'entreposage des marchandises qu'il a en charge.

Les entrepôts situés dans le périmètre portuaire, y compris dans la zone franche, seront :

\* Soit en location du Port, selon les modalités fixées par une Convention d'occupation passée entre le Port et le transitaire,

\* Soit construits par le transitaire, selon les modalités fixées par une autorisation d'installation privée sur le domaine public portuaire consentie par le Ministre de l'Équipement et des Transports, assortie d'un cahier des charges spécifique et du paiement d'une redevance domaniale au titre du terrain d'assiette de la construction.

Les ouvrages établis ou loués par le transitaire, ainsi que leurs abords, seront entretenus en bon état par ses soins et à ses frais, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auxquels ils sont destinés.

Le transitaire en assurera également le gardiennage.

#### Article 4 : Équipement minimum.

L'équipement minimum exigé pour la profession de transitaire est composé de :

- \* 3 Camions Tracteurs équipés de 3 remorques d'une portée de 20 tonnes à 38 tonnes avec équipements pour le transport et la fixation des containers de 20 et 40 ;
- \* 1 élévateur d'une puissance comprise entre 2 tonnes et 4 tonnes ;
- \* 1 élévateur d'une puissance comprise entre 5 tonnes et 10 tonnes ;

Les camions appelés à desservir le terminal à conteneurs devront être aménagés spécialement pour le transport de conteneurs.

Le transitaire agréé doit disposer, pour le déplacement des marchandises dont il a la garde, d'un matériel adapté au volume de son activité et d'un personnel qualifié. Les engins ainsi que tous les véhicules utilisés à l'intérieur du port feront l'objet d'un permis d'accès délivrés par le port et d'un contrôle de sécurité par la réglementation en vigueur effectué par les services compétents.

#### Article 5 : Règlements du Port.

Dans les opérations de transport et d'entreposage qu'il effectue à l'intérieur du Port, le transitaire se conformera aux dispositions du Règlement Général et du Règlement d'Exploitation du Port.

#### Article 6 : Caution.

Au moment de la délivrance de l'agrément, le transitaire devra déposer auprès du Trésor National une caution dont le montant sera fixé par Arrêté, comme garantie des dommages ou dégradations qui seraient au port ou à ses ouvrages, en dehors de cas de force majeure.

Le montant de la caution constituée au moment de l'agrément sera révisable annuellement.

Le montant de la caution devra être rétabli après chaque imputation, dans un délai d'un mois.

Article 7 : Suppression totale ou partielle des installations.

En cas de retrait de l'agrément ou de suppression totale ou partielle des installations, le transitaire agréé est tenu d'enlever les marchandises, les installations et engins et appareils exploités par lui.

Faute pour lui de s'acquitter de cette obligation après mise en demeure, il y sera pourvu d'office à ses frais et risques, le cas échéant par prélèvement sur sa caution.

Toutefois, le transitaire agréé peut être dispensé, par décision du Directeur du Port, de remettre les lieux en l'état s'il fait abandon pur et simple au Port des engins, appareils et installations qui les occupent.

Article 8 : Autres obligations.

Le titulaire d'un agrément doit exercer sa profession, selon les règles de la libre concurrence et il lui est interdit de rechercher une situation de monopole, faute de quoi le retrait de l'agrément s'effectue selon la procédure de retrait.

**Décret n°2001-0128/PR/MET portant réglementation de la profession de manutentionnaire et approuvant le cahier des Charges applicable aux entreprises de manutention opérant dans le Port de Djibouti.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La constitution du 15 septembre 1992 ;

VU Le règlement général du Port approuvé par la délibération n°192/72/ du 19 juin 1971 ;

VU La loi n°148/AN/80/ du 5 novembre 1980 portant statut du Port Autonome International de Djibouti ;

VU La loi n° 83/AN/00/4ème du 9 juillet 2000 portant statuts des auxiliaires des transports maritimes ;

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

VU L'arrêté n°71-954/SG du 03/07/71 portant règlement d'exploitation du PAID ;

Sur propositions du Ministre de l'Équipement et des Transports ;

Le Conseil des Ministres entendu sa séance du Mardi 03 Avril 2001 ;

## DECRETE

### Article 1 : Définition.

L'entreprise de manutention ou acconier opère un certain nombre d'opération matérielle de manutention des marchandises, son rôle consiste principalement dans les opérations de chargement et de déchargement, d'arrimage et de mise à quai ou en entrepôt.

L'entreprise de manutention agit tantôt pour le compte du navire, tantôt pour celui du chargeur ou du destinataire.

Elle est chargée " de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et 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 nécessaire ".

### Article 2 : Agrément préalable.

Les entreprises de manutention, liées au Port par contrat de location d'outillage public ou par autorisation d'exploitation privé avec obligation de service public, doivent être titulaires d'un agrément en vue d'opérer dans les limites portuaires.

Article 3 : Commission d'agrément.

Préalablement à toutes activités de manutention portuaire dans les limites du port, l'entrepreneur devra faire l'objet d'une décision d'agrément délivré par le Ministre de l'Équipement et des Transports après avis de la Commission d'agrément des auxiliaires de Transports Maritimes. Les membres de la Commission d'agrément des auxiliaires des Transports Maritimes seront nommés par arrêté sur proposition du Ministre de l'Équipement et des Transports.

Article 4 : De la demande.

L'agrément en qualité de manutentionnaire peut être demandé par toute personne physique de nationalité djiboutienne ou par toute personne morale de nationalité djiboutienne dont la totalité des parts ou actions sont détenues par des djiboutiens.

Article 5 : Conditions.

L'agrément ne pourra être accordé qu'aux demandeurs remplissant les conditions suivantes :

- a) Avoir acquis l'expérience nécessaire en travaillant pendant au moins trois ans à un poste de responsabilité dans une entreprise de manutentionnaire ou justifiés des références professionnelles lorsqu'il s'agit d'une personne physique,
- b) Avoir la justification d'une assurance professionnelle couvrant, entre autres, les dommages pouvant être causés par son activité au domaine portuaire,
- c) Justifier d'une assise financière ressortant des références bancaires,

Article 6 : Cahier de charge.

Est approuvé le Cahier des Charges joint au présent décret, et dont les clauses seront applicables aux entreprises de manutention visées à l'article 1.

Article 7 : L'équipement minimum exigé pour la profession de manutentionnaire.

Le manutentionnaire agréé doit disposer, pour le levage des marchandises dont il a la charge, d'un matériel adapté au volume de son activité et d'un personnel qualifié. Les engins ainsi que tous les véhicules utilisés à l'intérieur du port feront l'objet de permis d'accès délivrés par le Port après inspection technique des services compétents.

Durant l'exercice de son activité, l'entrepreneur devra maintenir en permanence au service des usagers, en bon état de fonctionnement, l'équipement minimum.

Article 8 : Obligations.

Le titulaire d'un agrément doit exercer sa profession, selon les règles de la libre concurrence et il lui est interdit de rechercher une situation de monopole, faute de quoi le retrait de l'agrément s'effectue selon la procédure de retrait.

Article 9 : Notification de l'agrément.

Les décisions accordant l'agrément prennent effet à la date de la signature, sont publiées au Journal Officiel et affichées dans l'enceinte portuaire.

Les décisions rejetant la demande d'agrément sont notifiées au demandeur par le Ministre des Transports.

Les décisions de retrait définitif ou partiel de l'agrément sont également notifiées à l'intéressé.

Article 10 : Patente.

Après l'obtention de l'agrément, l'exercice de cette profession nécessite également la délivrance d'une patente tant pour les personnes physiques que pour les personnes morales, ces dernières devant être inscrites au registre de commerce.

Article 11 : Cumul d'agrément.

Le bénéficiaire de l'agrément pour exercer la profession d'activité de manutentionnaire ne peut en aucun cas être agréé pour exercer l'activité de transitaire ou l'activité d'agent maritime. A compter du 03 juillet 2001, les personnes physiques ou morales exerçant deux des activités susvisées doivent opter pour l'une ou l'autre.

Article 12 : Cas de retrait de l'agrément – cas de caducité.

L'agrément peut prendre fin dans les cas suivants :

- En cas de renonciation.
- En cas de décès du titulaire.
- En cas de dissolution de la société bénéficiaire.
- Chaque fois qu'une personne physique ou morale titulaire de l'agrément ou personne habilitée à les représenter a contrevenu soit à la législation douanière, fiscale, sociale, soit aux usages de la profession.
- Lorsqu'il n'a pas pendant une période de six mois justifiée d'une activité professionnelle suffisante.
- Par suite de la disparition de l'une des conditions requises pour l'octroi de l'agrément.
- En cas de manquement professionnel grave.
- En cas de non-respect des règlements du Port.
- En cas d'inobservation des dispositions du présent décret.

Article 13 : Procédure de retrait définitif ou partiel.

Le retrait de l'agrément devra être précédé d'un avertissement assortie d'une mise en demeure adressée par le Directeur du Port à l'intéressé, de mettre un terme aux manquements constatés. Le délai imparti pour obtempérer à la mise en demeure est fixé dans chaque cas par le Ministre des transports sans pouvoir excéder trois mois.

Passé ce délai, si la mise en demeure est restée sans effet, l'agrément sera suspendu par le Directeur du Port à titre provisoire après avis du ministre des Transports.

Ce dernier saisira d'autre part la Commission d'agrément des auxiliaires de transport qui statuera sur le retrait définitif, le contrevenant sera entendu par la commission. La commission aura un mois pour se prononcer sur le retrait définitif ou partiel de l'agrément.

Article 14 : Dispositions transitoires.

Les sociétés bénéficiant déjà d'un agrément dispose de 60 jours à compter du 03 juillet 2001 pour déposer auprès de la commission nationale d'agrément, un nouveau dossier répondant aux conditions fixées par le présent décret. A défaut de présentation dans les délais impartis d'un nouveau dossier, l'agrément antérieur cessera automatiquement à l'expiration de ce délai.

Article 15 :

Le Ministre de l'Équipement et des Transports est chargé de l'application du présent décret, qui sera enregistré, exécuté partout où besoin sera et publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 03 juillet 2001.

Le Président de la République,

Chef du Gouvernement

ISMAÏL OMAR GUELLEH



## CAHIER DES CHARGES

applicable aux entreprises de manutention

dans le Port de Djibouti

Article 1 :

Le présent cahier des Charges est applicable aux entrepreneurs de manutention portuaire ou acconier, tels que définis par la Loi n°83/AN/00/4eme L du 9 Juillet 2000 portant statut des auxiliaires des transports maritimes, et opérant à l'intérieur du périmètre du Port de Djibouti. L'entrepreneur de manutention, portuaire ou acconier, sera ci-après désigné comme " L'entrepreneur ".

Le présent cahier des charges concerne des manutentions polyvalentes ; il ne s'applique pas à l'exploitation de terminaux spécialisés.

### 1. RESPONSABILITE

Article 2 :

La responsabilité de l'entrepreneur agréé, du chef des opérations, qu'il effectue à l'intérieur du périmètre portuaire, est déterminée conformément aux dispositions de la Loi portant statut des auxiliaires des Transports Maritimes. (la loi n°83/AN/00/4eme L du 9 juillet 2000 portant statut des auxiliaires des transports maritimes).

Conformément aux dispositions de la Loi précitée, l'entrepreneur est responsable des marchandises placées sous sa garde jusqu'à leur remise au réceptionnaire ou à son représentant.

L'entreprise 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.

Toutefois, en cas de carence de ce dernier, passé un délai de six mois à compter du déchargement, l'entrepreneur peut se libérer de sa responsabilité en adressant une notification au Directeur du Port, après mise en demeure adressée sans succès au réceptionnaire défaillant.

Le Port prend alors à l'égard de la marchandise en souffrance toutes mesures qu'il juge nécessaire. Il peut notamment faire procéder à la vente des marchandises aux enchères publiques, selon les mêmes modalités que pour les marchandises en souffrances aux Magasins Généraux.

### 3. MATERIEL

Article 3 :

L'entrepreneur utilisera ses équipements de façon non discriminatoire au service des usagers du port. Toutefois, la Direction du Port se réserve en toutes circonstances la faculté de fixer l'ordre des navires à servir.

Article 4 : Équipement minimum.

Voir annexe

### 4. OPERATIONS ET EXPLOITATION

Article 5 : Obligations.

Sauf cas de force majeure, l'entrepreneur est tenu d'assurer la continuité de ses services de manutention portuaire.

Il devra commencer ses opérations dès l'arrivée du navire à son poste de mouillage ou d'accostage, et les poursuivre avec toute la célérité raisonnable.

Les procédés de mise à bord ou prise directe sur wagons et camions devront être utilisés de préférence à tous autres chaque fois qu'il sera possible.

Les opérations seront conduites conformément aux règles de sécurité et d'hygiène en vigueur, et celles relatives à la protection des travailleurs.

L'entrepreneur exercera ses activités en accord avec les règles de l'art, les règlements de la profession et ses usages reconnus.

Le Directeur du port ou son délégué pourront le cas échéant donner ordre au permissionnaire de suspendre les opérations en cas de malfaçon ou danger et d'effectuer la remise en ordre nécessaire.

Les cadences horaires minima d'opérations par panneau de cale, dans des conditions normales, seront fixées par décision du Directeur du Port.

Article 6 :

Le respect des cadences minima mentionnées à l'article précédent sera vérifié en fin d'opération de chaque navire, par la Direction du Port, d'après les temps moyens de chargement /déchargement portés aux registres du bord.

Article 7 :

L'entrepreneur utilisera la main d'œuvre docker dans les conditions définies par la réglementation en vigueur.

Article 8 :

Les appareils ne pourront être employés à la manutention d'aucun objet d'un poids supérieur à leur force. L'entrepreneur est tenu de vérifier la capacité SWL (SAVE WORK LOAD) de chaque appareil de levage, et ses certificats.

Article 9 : Règlements portuaires.

S'il effectue des opérations de lamanage de chalands, l'entrepreneur devra prendre toutes mesures de sécurité nécessaires, et en particulier se conformer aux instructions de la Capitainerie du Port quant aux amarrages spéciaux prescrits en cas de menace de tempête.

## 5. ENTREPOSAGE DES MARCHANDISES

Article 10 : Règlements Portuaires.

Les opérations d'entreposage sur terre-pleins publics et en magasins administratifs seront effectuées conformément aux Règlements portuaires et aux instructions du Directeur du Port.

Article 11 :

En aucun cas, les marchandises ne devront rester entreposées sur les quais plus de 1 heure avant l'arrivée du navire chargé de les embarquer et après le départ du navire ayant débarqué, ni sur des emplacements affectés à la sécurité du port.

Article 12 :

Toute autorisation d'occupation d'une parcelle du domaine public portuaire consentie à titre privatif et pour une durée supérieure à 3 mois, à un entrepreneur pour l'entreposage de son matériel ou de ses équipements, donnera lieu à l'établissement d'une convention d'occupation passée entre le Port et l'entrepreneur, et à l'acquittement par ce dernier d'une redevance locative.

La construction d'entrepôts privés sur le domaine portuaire reste subordonné à l'autorisation préalable du Port, à laquelle le demandeur soumettra les plans et mémoires explicatifs nécessaires.

L'exécution subséquente des travaux, et l'exploitation des entrepôts ainsi édifiés, donnera lieu à une convention assortie d'un cahier des charges spécifique, et au paiement d'une redevance domaniale au profit du port.

Les superstructures établies ou utilisées à titre privatif par l'entrepreneur, ainsi que leurs abords, seront entretenues en bon état par ses soins et à ses frais, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel elles sont destinées.

L'entrepreneur devra assurer le gardiennage de toutes les aires de stockages et entrepôts qu'il utilise. Les frais de gardiennage après un délai d'entreposage de deux mois seront supportés par le propriétaire de la marchandise.

## 6. TARIFS

Article 13 : Réglementation des prix des prestations de la manutention portuaire.

Ces prestations effectuées dans le port sont régies par les engagements professionnels relatifs aux tarifs de chargement et de déchargement des navires dans le port et aux prix des entreprises effectuant des opérations complémentaires à l'embarquement et au débarquement des marchandises dans le port.

Ces engagements professionnels qui font l'objet d'avenants négociés annuellement avec la Direction générale du Port.

Les tarifs maxima des rémunérations qui pourront être perçues par l'entrepreneur pour ses prestations de services seront approuvés par le Ministre de l'Équipement et des Transports, sur proposition de l'organisation professionnelle compétente. Ils seront identiques pour l'ensemble des entrepreneurs agréés.

Les tarifs en vigueur seront portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente par les soins de l'entrepreneur aux endroits désignés par le Directeur du Port.

Les perceptions seront constatées sur un registre à souches avec indication détaillée, sur la souche comme sur le reçu détaillé, de toute sommes perçues. Ce registre devra être présenté à toute réquisition du Directeur des Transports Maritimes et du Directeur du Port qui en contrôleront la tenue.

Article 14 : Redevances.

Les redevances d'entrepôts sont perçues directement par le Port au moment de la livraison de la marchandise. Lorsque celle-ci a été stockée sur des terre-pleins ou dans des magasins occupés primitivement par l'entrepreneur, celui-ci est habilité à facturer au réceptionnaire le coût de l'entrepôt.

## 7. OBLIGATIONS DIVERSES

Article 15 :

L'entrepreneur sera soumis au règlement général ainsi qu'au règlement d'exploitation du Port.

Il devra se conformer aux textes spécifiques qui seront pris pour réglementer l'usage des installations et appareils dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du Port et du bon emploi des ouvrages.

Il devra prendre, à ses frais toutes mesures de sécurité voulues pour éviter les accidents et en particulier toutes les précautions nécessaires y compris les amarrages spéciaux prescrits par le service du Port en cas de menace de tempête.

Ces déplacements et mesures de sécurité seront ordonnés verbalement aux agents du permissionnaire, qui devront obtempérer immédiatement aux injonctions du personnel préposé à la police du Port. Faute par ces agents de s'y conformer, il sera dressé contre eux, personnellement, un procès-verbal pour contravention au règlement du Port, et il sera procédé

d'office sans autre mise en demeure, à l'exécution des ordres des personnels préposés à la police du Port aux frais du contrevenant, sauf recours contre l'entrepreneur civilement responsable.

Le déplacement définitif des engins mobiles que l'administration jugerait utile d'exclure d'un bassin ou d'un quai, celui des installations fixes susceptibles d'être déplacées et reposées dans un autre emplacement sera prescrit, s'il y a lieu par le Directeur du Port, l'entrepreneur entendu.

Faute par celui-ci de se conformer aux injonctions reçues, il sera procédé d'office au déplacement, à ses frais, risques et périls.

#### Article 16 :

L'entrepreneur devra observer toutes prescriptions des services techniques relatives au stationnement des wagons et plates-formes, laisser libre la circulation sur les chaussées, en prenant toutes mesures utiles pour que les manœuvres sur voie ferrée empruntent les chaussées le minimum possible.

Les accès aux magasins, nécessaires pour le service des marchandises devront rester dégagés.

#### Article 17 :

L'entrepreneur ne pourra élever aucune réclamation, ni prétendre à une indemnité du fait de l'implantation d'autres installations ou équipements de manutention qui viendraient à être autorisés.

#### Article 18 :

Les agents que le permissionnaire emploiera porteront des insignes distinctifs approuvés par le Directeur du Port.

Article 19 :

Il sera tenu dans le bureau de l'entrepreneur un registre destiné à recevoir les réclamations des personnes qui auraient une plainte à formuler, soit contre l'entrepreneur, soit contre ses agents, et les résultats de l'instruction faite par la Direction du Port au sujet de ces réclamations.

Dès qu'une plainte y aura été inscrite, l'entrepreneur devra en aviser la Direction du Port.

Article 20 :

L'entrepreneur aura son siège social à Djibouti et y recevra toutes les notifications de l'administration.

## 8. FIN D'ACTIVITE, CONTROLES, SANCTION

Article 21 :

A toute époque, l'entrepreneur entendu, le Directeur du Port pourra prononcer pour cause de sécurité publique ou de travaux déclarés d'utilité publique, la suppression, soit momentanée, soit définitive, d'une partie ou de la totalité des installations autorisées.

L'entrepreneur ne pourra s'opposer à ces suppressions, et ne pourra prétendre à aucune indemnité à moins qu'elles ne résultent d'un projet d'amélioration du port. Dans ce dernier cas, il sera soit indemnisé sur la base de la valeur résiduelle des installations supprimées, soit réinstallé par le Port sur un autre emplacement.

Article 22 :

En cas, soit de retrait d'agrément, soit de suppression totale ou partielle des installations, l'entrepreneur sera tenu d'enlever les marchandises, les installations, et tous les engins et appareils qui dépendront.



Faute par lui de s'acquitter de cette obligation, après mise en demeure, il y sera pourvu d'office et à ses frais, risques et périls par le port.

Toutefois, il pourra être dispensé par le Directeur du Port de remettre les lieux en état, s'il fait abandon pur et simple au Port des engins, appareils, installations et de leurs dépendances immobilières.

Article 23 :

Le contrôle est exercé par les services compétents, chargé de veiller au respect des clauses du présent cahier des charges et de dresser ou faire dresser procès-verbal des contraventions qu'il pourrait constater.

En dehors de ce contrôle permanent et du contrôle semestriel prévu par l'article 7, le Directeur du Port, procédera à une visite annuelle des installations du permissionnaire au cours de laquelle pourront être ordonnés les travaux et réparations reconnus nécessaires dans l'intérêt de la sécurité publique ou indispensable à leur exploitation.

#### TABLEAU DES NORMES MINIMA AUXQUELLES DOIVENT REpondRE

#### LES ENTREPRISES DE MANUTENTION AGREES DANS LE PORT DE DJIBOUTI

Marchandises conditionnement	Désignation	NB Total Minimum	NB par Cale/Grue
Marchandises Générales	Remorques de 20', 8/10 tonnes de charge utile	5	3
	Tracteurs pour remorques de 15 tonnes de charge utile au minimum	3	1

Poste Polyvalent Conteneurs	Grues de 3 tonnes de capacité permettant un gerbage à 3 m de hauteurs (au minimum)	3	1
	Filets de protection	10	1
	Bâches	100m <sup>2</sup>	5
	Élingues pour palanquées de 5 tonnes	50	3
	Filets de chargement/Déchargement (en acier/filin)	10	
	Palettes	200	1
	Remorques de 40', de 40 T de charges utiles	2 (facultatif)	1
	Tracteurs pour remorques de 30 T de charge utile	2 (f)	1
	Remorques de 20' de 23 T de charge utile.	2 (f)	1
	Tracteurs pour remorques de 25 T de charge utile	2 (f)	1
	Chariot élévateur à spreader capacité de levage de 30 T	2 (f)	1
	Chariot élévateur à fourche d'une capacité de levage de 6 T (pour les conteneurs vides)	2 (f)	1

--	--	--	--

## II - RENDEMENTS PHYSIQUES MINIMUM DE MANUTENTIONS

Conditionnement Marchandise	Type de Navire	Cadences Horaires Minima par Cale/Grue
Vrac Liquide	Tanker	300 tonnes
Vrac Solide	Vraquier (mise en sac à quai)	17 tonnes
Sacherie	Conventionnel	17 tonnes
Palettes	Conventionnel	20 tonnes
Futs	Conventionnel	20 tonnes
Pre-Elinguées (général cargo)	Conventionnel	20 tonnes
Big Bags	Conventionnel	20 tonnes
Bois	Conventionnel	13 tonnes
Véhicules		6 véhicules
Produits métallurgiques	Conventionnel navire spécialisé	17 tonnes
Ciment (en sacs)	Conventionnel	20 tonnes
Animaux sur pieds	Conventionnel	
	Navire spécialisé	300 têtes
	- dromadaires	450 têtes
	- bovins	625 têtes

	- ovins & caprins	
	Navire conventionnel	40 têtes
	- dromadaire	70 têtes
	- bovins	100 têtes
	- ovins & caprins	

### III - PERSONNEL D'ENCADREMENT DE LA MAIN-D'OEUVRE DOCKER

Désignation	Acconier	Simultanément,	Par
	opérant,		Shift
	4 à 5 Cales	3 Cales	2 Cales
<u>Travail à bord :</u>			
Chefs de bord qualifiés		1	1
Contremaîtres de bord	2	1	1
Chefs d'équipe	1	1	1
<u>Travail à terre :</u>			
1e Sous palan	1	1	1
Chefs de quai qualifiés	0	0	0
Aides chefs de quai	0	0	0
Contremaîtres de quais	1	1	1
Chefs d'équipe			
2e Magasins	2	1	1
Chefs pointeurs qualifiés	2	1	1

**Décret n°2000-0152/PR/MET portant extension de la zone franche portuaire de Djibouti.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La délibération n°192/7ème L du 19 juin 1971 portant règlement général du port de commerce de Djibouti ;

VU L'ordonnance n°80-097/PR/FIN du 30 juillet 1980 portant réglementation de la zone franche modifiée par l'ordonnance n°91-110 du 06 août 1991 ;

VU La loi n°204/AN/86/1ère L du 17 mai 1986 portant modification du règlement général du Port International de Djibouti ;

VU La loi n°53/AN/99/4ème L modifiant la loi n°204/AN/86 du 17 mai 1986;

VU Le décret n°99-0059/PRE du 12 mai portant remaniement des membres du Gouvernement et fixant leurs attributions ;

VU L'arrêté n°71-953/SG portant réglementation du régime de la zone franche portuaire ;

Sur proposition du Ministre de l'Equipeement et des Transports ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 06 juin 2000 ;

DECRETE

Article 1er : Est créée une extension de la zone franche portuaire de Djibouti dénommé "Djibouti Dry Port (DDP)" soustraite au régime de douane. Elle est située aux Salines Ouest bordant à l'Est la route de Venise.

Article 2 : Le Port Autonome International de Djibouti est chargé de la gestion de cette extension de la zone franche DDP.

Pour rendre effective cette gestion, une convention doit être conclue entre le Port Autonome International de Djibouti et la Société Djibouti Dry Port, promoteur.

Article 3 : La superficie de cette zone franche qui doit être clôturée, est de 40 hectares.

Article 4 : Sont autorisées à l'intérieur de cette zone franche toutes opérations de manutentions, de mise en dépôt, de transport de toutes marchandises, toutes opérations d'assemblage, de montage, de conditionnement, de nettoyage, de triage, d'assortiment de criblage, de division, de torréfaction, de broyage, de concassage, de pulvérisation et de transformations, ainsi que toutes activités industrielles et de services.

Article 5 : Sous réserve des règlements douaniers et des conventions internationales relatives à la notion des règles d'origine, les produits ayant subi une transformation peuvent porter à leur sortie de zone franche la mention "Fabriqué à Djibouti" ou "Made in Djibouti".

Article 6 : Toutes les dispositions concernant la réglementation de la zone franche portuaire en vigueur et du règlement général du Port sont applicables à l'intérieur de cette zone franche.

Article 7 : Le présent Décret sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 11 juin 2000.

Par le Président de la République,

Chef du Gouvernement

ISMAÏL OMAR GUELLEH

## **Décret n° 85-001/PR/PM Fixant les conditions dans lesquelles est exercé le contrôle des constructions, achats et ventes des navires.**

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU les lois constitutionnelles n° 77.001 et 77.002 du 27 juin 1977

VU le décret n° 82.041/PR du 5 juin 1982 portant nomination des membres du Gouvernement

VU la loi n° 212/AN/82 du 18 janvier 1982 portant Code des Affaires Maritimes

VU le décret n° 82.044/PR du 8 juin 1982 portant organisation et compétence du Service des Affaires Maritimes

Sur proposition du Premier Ministre, chargé du Port

Le Conseil des Ministres, entendu en sa séance du 29/12/1984

DECRETE

PRINCIPES

Article 1er : Sous réserve des modalités de contrôle prévus par le présent décret, les constructions et les mutations de propriété des navires djiboutiens sont libres.

Cependant, le Premier Ministre, Ministre chargé du Port, peut, après avis du Chef de Service des Affaires Maritimes, refuser toute autorisation de construction ou de mutation de propriété d'un navire djiboutien lorsque l'opération envisagée est contraire à l'intérêt national.

Étendue de la réglementation

Article 2 : Le présent décret s'applique à tous bâtiments soumis à l'immatriculation, quel qu'en soit le tonnage.

Il s'applique également à toutes les formes de contrats de construction ou de mutation de propriété (vente amiable, ventes aux enchères, cessions de parts, etc...)

## PROCÉDURE

Article 3 :

### A - Constructions neuves

La demande de construction doit être accompagnée :

- d'un exemplaire du cahier des spécifications techniques du navire et du contrat ;
- d'une liste du matériel d'armement prévu ;
- d'un ou plusieurs plans permettant de juger de la valeur technique du bâtiment et des conditions de sécurité et d'habitabilité.

Lorsque le bâtiment n'est pas construit sous la surveillance d'une société de classification agréée, la demande d'autorisation doit préciser le lieu où le navire est en construction.

Le contrat ou projet de contrat et les spécifications techniques doivent être rédigés en langue française.

### B - Ventes entre particuliers

#### 1) Vente amiable ou aux enchères entre djiboutiens ou assimilés

Un dossier comprenant les pièces suivantes est constitué, soit par l'acquéreur, soit par le vendeur :

- une demande d'autorisation de vente ;



- une copie du contrat de vente (avant enregistrements) ou projets de contrat, rédigé en français ;
- la preuve du versement des derniers salaires et taxes à caractère social dus par le vendeur.

2) Vente amiable ou aux enchères à un étranger par un vendeur djiboutien ou assimilé

Le dossier est constitué par le vendeur ; il comprend les pièces mentionnées au paragraphe 1.

3) Vente amiable ou aux enchères à un djiboutien ou assimilé par un vendeur étranger :

Le dossier est constitué par l'acquéreur ; il comprend les pièces mentionnées au paragraphe 1.

C - Ventes par l'Administration des domaines

Le bon d'enlèvement établi par cette administration tient lieu d'acte de vente. L'approbation du Premier Ministre, Ministre chargé du Port, est cependant exigible avant l'adjudication.

## POUVOIRS DE DÉCISION

Article 4 : Le Chef du Service des Affaires Maritimes a pouvoir de décision pour autoriser en territoire de Djibouti la construction ou les mutations de propriété entre djiboutiens ou assimilés pour tout navire d'un tonnage inférieur à 100 tonneaux de jauge brute.

## FORME DE L'AUTORISATION

Article 5 : Lorsque l'autorisation de construction ou de mutation de propriété est accordée, le contrat ou projet de contrat est revêtu par l'autorité compétente de la mention suivante :

" La construction ou la mutation de propriété dont acte ci-dessous est autorisée, Djibouti, le ..... " Signature.

Article 6 : Le Premier Ministre, Ministre chargé du Port, s'assurera de l'application du présent décret qui sera publié au Journal Officiel.

Fait à Djibouti, le 8 janvier 1985

Par le Président de la République

Chef du Gouvernement

HASSAN GOULED APTIDON.

## **Décret n°2012-0154/PRE portant création de la Zone Franche de Jabanaas sise au PK12.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La Loi n°53/AN/04/5ème L du 17 mai 2004 portant Code des Zones Franches modifiée par la Loi n°41/AN/08 du 28 décembre 2008 portant Loi de Finances pour 2009 ;

VU La Loi n°103/AN/05 du 10 avril 2005 portant sur les sociétés commerciales de Zone Franche ;

VU Le Décret n°2002-0098/PRE du 02 juin 2002 portant création de l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti ;

VU Le Décret n°2003-0207/PRE modifiant certaines dispositions des décrets n°2002-0098/PRE ;

VU Le Décret n°2003-0093/PRE du 29 mai 2003 portant constitution du conseil d'administration de l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti modifié par le Décret n°2003-0201/PRE du 08 octobre 2003 ;

VU Le Décret n°2003-0207/PRE du 11 octobre 2003 modifiant certaines dispositions des décrets n°2002-0098/PRE, n°2003-0093/PRE et n°2003-0201/PRE portant sur l'Autorité de la Zone Franche de Djibouti ;

VU Le Décret n°2009-0207/PR/MEFPP du 07 septembre 2009 portant création et organisation de la Zone Franche d'automobile et d'équipements lourds de "DAHEZ";

VU Le Décret n°2011-0066/PRE du 11 mai 2011 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le Décret n°2011-0067/PRE du 12 mai 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;

VU Le Décret n°2011-0119/PRE portant nomination du Président de l'Autorité des Ports et Zones Franches.

DECRETE

Article 1 : Conformément aux dispositions de la Loi 53 du 17 mai 2004 portant Code des Zones Franches, il est créé, dans le secteur du PK 12, une Zone Franche dénommée Jabanaas Free Zone.

Article 2 : Jabanaas Free Zone est située dans la zone géographique terrestre du PK 12 et délimitée selon les coordonnées portées sur le plan de masse annexé au Décret. Sa superficie est de 57 hectares.

Article 3 : La gestion et la promotion de la "Jabanaas Free Zone" est confiée à l'Autorité des Ports et des Zones Franches de Djibouti.

Article 4 : La " Jabanaas Free Zone " est soumise aux règles régissant les activités en zone franche ainsi que le régime fiscal, douanier, commercial, de la sécurité sociale et de l'emploi stipulées dans les Lois n°53/AN/2004 portant Code des Zones Franches et 103/AN/2004 portant sur les sociétés commerciales de Zones Franches. Sont également applicables l'ensemble des règlements d'application desdites Lois pris par l'Autorité des Ports et Zones Franches.

Article 5 : Le présent Décret abroge les dispositions du Décret n°2009-0207/PR/MEFPP du 07 septembre 2009 portant création et organisation de la Zone Franche d'automobile et d'équipements lourds de " DAHEZ ".

Article 6 : Les Ministères concernés sont chargés chacun en ce qui les concerne l'exécution du présent Décret qui sera enregistré et publié au journal officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 05 juillet 2012

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

## **Décret n°2013-010/PRE portant constitution du Conseil d'Administration de Port de Djibouti SA.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La Loi n°12/AN/98/4ème L du 11 mars 1998 portant réforme des sociétés d'état, d'économie mixte et des établissements publics à caractère industriel et commercial;

VU La Loi n°196/AN/12/6ème L portant transformation de la société d'état PAID en "Port de Djibouti SA" ;

VU Le Décret n°2001-0211/PR/PM relatif aux établissements publics à caractère administratif et réglementant la période transitoire des entreprises publiques ;

VU Le Décret n°2002-0098/PRE du 02 juin 2002 portant création de l'autorité de Zone Franche de Djibouti ;

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

VU Le Décret n°2011-0066/PRE du 11 mai 2011 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le Décret n°2011-0067/PRE du 12 mai 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;  
VU Le Décret n°2011-119/PRE portant nomination du Président de l'Autorité des Ports et des Zones Franches.

## DECRETE

Article 1er : Est constitué un Conseil d'Administration chargé d'administrer la société Port de Djibouti SA.

Article 2 : Le Conseil d'Administration est composé de :

- Mr. Aboubaker Omar Hadi, Président de l'Autorité des Ports et des Zones Franches ,
- Mr. Fathi Ahmed Chamsan, Directeur de Cabinet du Président de la République ,
- Mr. Adou Ali Adou , Secrétaire Général du Ministère des Transports,
- Mr. Mahdi Darar Obsieh, Directeur de l'ANPI,
- Mr. Ahmed Houssein Hassan, Directeur de la CNSS,
- Mr. Houssein Abdi Bidid, Directeur des Recettes Indirectes,
- Mme. Zeinab Kamil Ali, Directrice Administrateur, Autorité des Ports et Zones Franches.

Article 3 : Le présent Décret sera enregistré, exécuté partout où besoin sera et publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 30 janvier 2013

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

## **Décret n°2013-005/PR/MEFIP portant agrément de la cession des parts sociales de l'Etat dans la société Port de Djibouti SA.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La Loi Constitutionnelle n°92/AN/10/6ème L du 21 avril 2010 portant révision de la Constitution ;

La Loi n°12/AN/98/4ème L portant réforme des Sociétés d'État, des Sociétés d'Économie Mixte et des Établissements Publics à caractère Industriel et Commercial;

VU La Loi n°160/AN/12/6ème L du 9 juin 2012 portant réorganisation du Ministère de l'Économie et des Finances en charge de l'Industrie et de la Planification ;

VU La Loi n°196/AN/12/6ème L du 31 décembre 2012 portant transformation de la société

d'Etat PAID en " Port de Djibouti SA";  
Décret n°99-0077/PR/MFEN portant réforme des sociétés d'État, des sociétés d'économie mixte et des établissements publics à caractère industriel et commercial ;  
Le Décret n°2011-0066/PRE du 11 mai 2011 portant nomination du Premier Ministre;  
VU Le Décret n°2011-0067/PRE du 12 mai 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;  
VU Le Décret n°2011-0076/PRE du 17 mai 2011 fixant les attributions des Ministères;  
Proposition du Ministre de l'Economie et des Finances en charge de l'Industrie et de la Planification.

## DECRETE

Article 1er : Est approuvée, en vertu de la Loi n°12/AN/98/4ème L portant réforme des Sociétés d'État, des Sociétés d'Économie Mixte et des Établissements Publics à caractère Industriel et Commercial et selon les conditions prescrites dans le contrat de cession signé le 29 décembre 2012, la cession de 23.5% des parts sociales de la société Port de Djibouti SA appartenant à 100% à l'Etat et consentie à la société China Merchants Holdings (Djibouti) FZE pour une valeur de 185 000 000 dollars US ( cent quatre vingt cinq millions de dollars US).

Article 2 : la cession des parts sociales entérinées par l'Autorité des Ports et des Zones Franches, représentante légale de l'Etat, et par la société China Merchants Holdings (Djibouti) FZE est soumise à l'obligation des droits d'enregistrement et de timbres selon les modalités fixées par le Code Général des Impôts.

Article 3 : le Ministre de l'Economie et des Finances en charge de l'Industrie et de la Planification est chargé de l'application du présent Décret qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti dès sa signature.

Fait à Djibouti, le 17 janvier 2013

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

# ARRETES

## **Arrêté n°77-326/SG/CM fixant les tarifs de transport de voyageurs par Minibus.**

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU les lois constitutionnelles n°1 et 2 du 27 juin 1977 ;

VU l'ordonnance n°LR/77-008 du 30 juin 1978 ;

VU le décret du 15 juillet 1977 portant nomination des membres du gouvernement ;

SUR Proposition du ministre de commerce, de l'industrie, des transports et du tourisme ;

Le Conseil des Ministres entendu,

## ARRETE

Article 1er : Les tarifs de transport de voyageurs par minibus sont fixés comme suit :

A- Dans le District de Djibouti :

1- à l'intérieur d'une zone limitée par l'Avenue 13 et comprenant les quartiers du centre ville, du port, du Marabout, du Héron et le plateau du Serpent : de nuit (de 23 H à 4 H) la place : 30 FD, la place : 50 FD.

2- à l'intérieur d'une zone limitée par l'avenue 13 et englobant tous les quartiers-sud du District de Djibouti jusqu'à Ambouli inclus de nuit (de 23 H à 4 H) : la place 30, la place de 50 FD.

B- pour les relations " District de Djibouti" - cercles de l'Intérieur" (tarifs valables dans les deux sens)

DJIBOUTI-BALBALA : la place = 50 FD

DJIBOUTI-DORALEH : la place = 150 FD

DJIBOUTI-LOYADA : la place = 300 FD

DJIBOUTI-ARTA : la place = 250 FD

DJIBOUTI-DIKHIL ou ALI-SABIEH ou HOLL-HOLL la place = 400 FD

DJIBOUTI-OUEHA : la place = 200 FD

Article 2 : Les tarifs fixés aux articles 1 et 2 ci-dessus doivent être diminués de 50% pour les enfants âgés de 5 ans et pour les militaires en tenue. Les transporteurs devront obligatoirement les afficher à l'intérieur de leur véhicule, en caractères parfaitement lisibles.

Article 3 : Le Ministre de l'Intérieur, le Ministre des Finances et de l'Économie Nationale, le Ministre du Commerce de l'Industrie, des Transports et du Tourisme, sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 27 septembre 1977

Pour le Président de la République

et p.o. Le Premier Ministre

AHMED DINI AHMED

### **Arrêté n°77-630/PR accordant un permis d'occupation d'une parcelle de terre-plein du port.**

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT ;

VU les lois constitutionnelles n°s LR/77-001 et 002 du 27 juin 1977 ;

VU l'ordonnance n°LR/77-008 du 30 juin 1977 ;

VU le décret n°78-072 du 02 février 1978 portant nomination des membres du Gouvernement et fixant leurs attributions individuelles ;

ARRÊTE

Article 1er : - La société Kothari est autorisée à occuper à titre précaire et révocable pour une durée indéterminée une parcelle de terrain de 606 m<sup>2</sup> sise sur le terre-plein du port qui longe la route centrale face aux ateliers du port, telle qu'elle se présente sur le plan de situation annexé au présent arrêté.

Article 2 : - La société Kothari devra se conformer aux règlements de police et de voirie applicables dans l'enceinte du Port de commerce de Djibouti et acquitter annuellement et d'avance les droits d'occupation fixés à 700 FD (sept cents francs Djibouti) le m<sup>2</sup>, en application des dispositions de la délibération n°134/ 6è L du 02 décembre 1964.

Article 3 : - Le présent arrêté qui prendra effet à compter du 1er janvier 1977, sera enregistré, publié et exécuté partout où besoin sera.

Fait à Djibouti, le 19 décembre 1977

Le président de la République,

Chef du Gouvernement,

HASSAN GOULED APTIDON

**Arrêté n° 79-1263/PR/PM modifiant l'arrêté n°71-954/SG/CG du 31 juillet 1971 portant règlement d'exploitation du port de commerce de Djibouti.**

L'annexe 3 au règlement d'exploitation du port de commerce de Djibouti est modifiées comme suit :

- Tarif des frais de port sur marchandises à l'importation, à l'exportation et en transit.

Nota. - Lorsque la colonne "transit" ne comporte pas de tarif particulier c'est celui de la colonne Import-export qui s'applique.



Numéro de code	Désignation de la marchandise	Unité de taxation	Tarifs en FD	
			Import-export	Transit
	Produits de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche			
	Animaux vivants :			
	- Bovins	Tête	700	
	- Chameaux et dromadaires	" "	" "	
	- Chevaux, ânes, mulets	" "	" "	
	- Chèvres et moutons	" "	300	
	- Porcs	" "	" "	

Le reste sans changement.

Le présent arrêté, qui prendra effet le 23 octobre 1979, sera enregistré, publié et exécuté partout où besoin sera.

**Arrêté n° 96-0713/PR/MTT. portant augmentation de la durée de franchise des marchandises en transit, importation entreposée dans l'enceinte portuaire.**

Vu la constitution du 15 Septembre 1992.

Vu le décret n°96-016/PRE du 27/03/96 remaniant le Gouvernement djiboutien fixant ses attributions,

Vu la loi n°148/AN/80 portant création et statut règlement d'Exploitation du Port Autonome de Djibouti.

Vu l'arrêté n°71-954/SG/CG du 3 Juillet 1971 portant règlement d'Exploitation du Port Autonome de Djibouti.

Vu l'arrêté n°81/0126/PR/PORT du 27 Janvier 1981 fixant les tarifs maximum des opérations de manutention dans le Port Autonome de Djibouti.

Vu l'arrêté n°92-172/PR/MPAM portant révision de certains tarifs portuaires.

Vu l'arrêté n°92-0745/PR / MPAM portant modification et renouvellement de la liste des membres du Conseil d'Administrations du Port.

Vu l'arrêté n°93-1082/PR/MPAM portant augmentation de la durée de franchise des marchandises en transit importation entreposées dans l'enceinte portuaire.

Sur proposition du Ministre des Transports et des Télécommunications, Président du Conseil d'Administration du Port.

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 22 octobre 1996.

## ARRETE

Article premier : l'annexe 4 de Règlement d'Exploitation du Port est modifiant de la façon suivante :

### A) Sur les terres- pleines administratifs ou affectés

#### 1er.-Marchandises en transit importation

(Franchise de 46ème au 50ème jour)	8 FDJ
- 51ème jusqu'à l'enlèvement	16 FDJ

### B) En magasin – Cales ou entrepôts couverts administratifs

1er - Marchandises en transit importation (franchise de 45 jours) par tonne ou fraction de tonne et par jour :

- du 46ème au 50ème jour	8 FDJ
- du 51ème au 60ème jour	20 FDJ
- du 61ème jusqu'à l'enlèvement	40 FDJ

Le reste sans changement.

Article 2 : Le présent arrêté sera enregistré, publié et exécuté partout où besoin sera.

Djibouti, le 30 Octobre 1996

Le Président de la République ;

Hassan Gouled Aptidon

**Arrêté n°81-0126/PR/PORT fixant les tarifs maxima des opérations de manutention dans le port de Commerce de Djibouti.**

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU les lois constitutionnelle LR/77-001 et 77-002 du 27 Juin 1977 ;

VU l'ordonnance LR/77-008 du 30 Juin 1977 ;

VU le décret n°78-018 du 5 février 1978 portant nomination des membres du Gouvernement ;

VU la délibération n°91/6ème L du 1er juillet 1964 rendue exécutoire par l'arrêté N° 994 du 6 juillet 1964, approuvant le cahier des charges de la manutention dans le Port de Commerce de Djibouti ;

VU les arrêtés n°65-67/SPCG du 27 avril 1965 n°917/SG/CG du 12 juin 1968 et n°75/80/SG/CG du 22 janvier 1975 ;

VU l'arrêté n°80-0514/PR/PORT du 5 avril 1980 ;

VU l'avis du Conseil du Port en date du 29 décembre 1980 ;

SUR rapport du Ministre du Port ;

Le Conseil des Ministres entendu dans sa séance du 20 janvier 1981 ;

VU le décret n°81-015/PR du 25.1.81 confiant à M. le Premier Ministre les fonctions de chef de gouvernement pendant l'absence du Président de la République.

ARRETE

Article 1er : Les tarifs maxima des droits à percevoir par les entrepreneurs de manutention pour l'exécution des services énumérés à l'article 1er du cahier des charges de la manutention dans le Port de Commerce de Djibouti, sont fixés comme suit ( à l'exception des opérations concernant la mise en magasins généraux.)

## I - TARIFS GÉNÉRAUX

### A. Exportation

Déchargement de wagon	936 FD	la tonne - fret
Mise à quai	364 FD	fret
Embarquement	418 FD	fret

### B. Importation

Débarquement	614 FD	la tonne- fret
Mise en magasin ou sur terre		
Plein et arrimage	553 FD	la tonne- fret
Chargement sur wagon	997 FD	la tonne- fret

### C. Transbordement

Débarquement	546FD	la tonne- fret
Mise se magasin ou sur terre		
-plein et arrimage	495FD	la tonne- fret
Mise à quai	333FD	la tonne- fret
Embarquement	385FD	la tonne- fret

## II- LIVRAISON EX QUAI comprenant l'embarquement ou le débarquement et la mise à quai.

Embarquement ou débarquement 749 FD la tonne-fret

### SAUF

Embarquement ou débarquement de fers et tôles 810 FD

### III - TARIF SPÉCIAL

#### A. BOIS

Déchargement de wagon couvert	391 FD	le M3
Déchargement de wagon découvert.	290 FD	le M3
Arrimage spécial sur terre-plein ou en magasin	189 FD	le M3
Embarquement et débarquement	729 FD	le M3
Triage	202 FD	le M3

#### B. PEAUX

Déchargement de wagon	358 FD	la tonne -poids
Mise à quai ou en magasin	540 FD	la tonne -poids
Embarquement ou débarquement	641 FD	la tonne -poids

#### C. ANIMAUX VIVANTS

Embarquement ou débarquement bœufs	412 FD par tête de bétail
chameaux bétail	655 FD par tête de
Moutons et Chèvres	202 FD par tête de bétail
Veaux	202 FD par tête de bétail
Chargement ou déchargement de wagon	236 FD par tête de bétail

#### D. COLIS DE VALEUR

##### 1. OR. Argent

Débarquement ou embarquement	1.P. 1000 ad valorem
Déchargement ou gbaggas.iat de wagon	0,5 p. 100 ad valorem

##### 2) Billets de Banque

Débarquement ou embarquement 1 p 10 000 ad valorem  
Déchargement ou chargement de wagon 0,5 P. 10.000 ad valorem

E) Colis Bagages

Débarquement ou embarquement 459 FD par colis

F) Cercueils

Embarquement ou débarquement 2 592 FD par cercueil

G) Explosifs et essences en fûts

100 % de majoration sur les tarifs généraux

H) Véhicules ou engins automobiles

1) Débarquement ou embarquement 418 FO la tonne fret avec les maxima de cubage suivants :

10 M3 pour les véhicules ou engins automobiles d'un poids inférieur ou égal à 1 500 Kilos.

25 M3 pour les véhicules ou engins automobiles d'un poids compris entre 1501 et 3 000 Kilos,

40 M3 pour les véhicules ou engins automobiles d'un poids compris entre le 3001 et 5 000 Kilos,

2) Frais de Remorquage :

Véhicules ou engins automobile d'un poids inférieur ou égal à 1 500 Kilos  
1 012 FD l'unité

- Véhicules ou engins automobiles d'un poids compris entre 1 501 FD et 3 000 Kilos  
1 991 FD l'unité

- Véhicules ou engins automobiles d'un poids compris entre 3 001 FD et 5 000 Kilos  
3206 FD l'unité

N.B : les véhicules ou engins automobiles d'un poids supérieur à 5 000 Kilos sont considérés comme des colis lourds et de ce fait tarifés librement par les entrepreneurs de manutention.

I) Nettoyage :

20 FD par tonne/fret sur les marchandises à l'importation

Article 2 : Le présent arrêté qui annule et remplace l'arrêté 80.0510 PR/PORT du 5 Avril 1900, prendra effet du 1er Février 1981.

Il fera l'objet d'une publication selon la procédure d'urgence et sera enregistré, communiqué et exécuté partout où besoin sera.

Fait à Djibouti, le 27 janvier 1981

Par le Le Chef de Gouvernement P.I

BARKAD GOURAD HAMADOU

**Arrêté n°81-0125/PR/PORT modifiant l'arrêté 71-954/SG/CG du juillet 1971 portant règlement d'exploitation du Port de Commerce de Djibouti.**

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

Vu les lois constitutionnelles n°77-001 et 77-002 du 27 juin 1977 ;

VU l'ordonnance n°77-008 du 30 Juin 1977 ;

VU la délibération n°571/6ème L du 24 Mai 1965 portant l'organisation du Port de Commerce de Djibouti ;

VU l'Arrêté n°71-954/SG/CG du 8 juillet 1971 portant règlement d'exploitation du Port de Commerce de Djibouti, ensemble les textes qui l'ont modifié,

VU la loi n°148/AN/80 du 5 Novembre 1980 portant création et statuts du Port Autonome International de Djibouti ;

VU le décret n°81-015/PR du 25 janvier 1981 confiant à Mr. le Premier Ministre les fonctions de Chef de Gouvernement pendant l'absence du Président de La République ;

LE CONSEIL DES MINISTRES ENTENDU EN SA SÉANCE DU 20 JANVIER 1981.

ARRETE

Article 1<sup>er</sup> : Les annexes 1, 2, 3 et 5 au régime d'exploitation du Port sont annulées et remplacées par les annexes jointes.

Article 2 : Le présent arrêté qui prendra effet le 1<sup>er</sup> février 1981 sera enregistré, publié et exécuté partout où besoin sera.

Fait à Djibouti, le 27 janvier 1981

Par le Le Chef de Gouvernement P.I

BARKAD GOURAD HAMADOU

**Arrêté n°2001-0042/PR/MAPCPI, portant Agrément au Code des Investissements de la société " Raiba Trans "S.A.R.L.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU Le Décret n°99-059/PRE du 12/05/99 portant nomination des membres du gouvernement et fixant leurs attributions ;

VU La Loi n°58/AN/94 3ème L du 16 octobre portant modification du code des investissements ;

VU La Demande d'agrément présentée par la société " Raiba Trans " S.A.R.L.

VU Le Procès – Verbal de la commission d'agrément au code des investissements du 20 mars 2000 ;



SUR Proposition du Ministre des Affaires Présidentielles, chargé de la Promotion des Investissements ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du mardi 09 janvier 2001.

ARRETE

Article 1er : Dispositions générales.

Les propositions formulées par la Commission Nationale d'Agrément au Code des Investissements en date du 20 mars 2000 sont approuvés.

Article 2 :

L'agrément administratif prévu par l'article 7 du code des investissements est accordé à la société " Raiba Trans "S.A.R.L. pour son projet de transport régional routier de marchandises.

Article 3 : De la contribution de la patente.

En matière de contribution de la patente, cette société bénéficiera des avantages fiscaux suivants :

- a) D'une exonération totale de la première année de réalisation du projet jusqu'à la fin de la quatrième année ;
- b) D'une exonération de cinquante pour cent (50%) de la cinquième à la huitième année ;
- c) A la fin de la huitième année, la société sera soumise au régime normal d'imposition de la contribution de la patente.

Toutefois, la société doit se faire enregistrer auprès des services des patentes dès le commencement des activités.

Article 4 : De la contribution de la patente d'importateur.

La société agréée dans le cadre de ce programme d'investissement reste soumise à la contribution de la patente d'importateur.

Article 5 : De la contribution foncière.

Les constructions d'immeubles agréées dans le cadre du présent projet sont exonérées de la contribution foncière sur les propriétés bâties pour une période de quinze (15) années à compter de l'année suivant celle de l'achèvement des travaux en présentant les attestations justificatives à présenter à la direction des recettes et la direction des investissements.

Article 6 : De l'impôt sur les bénéfices des personnes morales.

La société " Raiba Trans "S.A.R.L. est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de dix (10) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

Article 7 : De la taxe intérieure de consommation.

Les matières premières, matériaux et matériels nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la société " Raiba Trans "S.A.R.L. importées et utilisées effectivement par la société " Raiba Trans "S.A.R.L. pour ses activités financières et bancaires sont exonérées de la taxe intérieure de consommation.

La liste des matériaux et matériels nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la société " Raiba Trans "S.A.R.L. sont détaillés aux articles 8 à 13 du présent arrêté.

Article 8 :

La durée des exonérations accordées par le présent Arrêté pour les matières premières, matériaux et matériels acquis par la société conformément au programme d'investissement est de :

- Dix (10) ans pour les matériels et outillages fixes et les matériels de transport lourds dont la société aura gardé la propriété durant cette période,
- Cinq (5) ans pour les matériels de bureau, mobilier, matériels de transport légers et outillages mobiles dont la société aura gardé la propriété durant cette période.

Les matériaux et matières premières exonérés et utilisés dans la production finale de la société seront importés en hors taxes.

Article 9 :

La liste du matériel roulant et des équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la société " Raiba Trans " S.A.R.L. est établie comme suit :

N°	Désignation	Quantité	Prix Unitaire DJF	Total DJF
1	Camions tracteurs Hyundai modèle 54T 6X4, 320/340 HP- moteurs 8V D8AY, D8AB, D8AA	110	5 340 000	587 400 000
2	Remorques deux axes, 2,5	110	1 780 000	195 800 000
3	Clarcks mobiles	3	13 350 000	40 050 000
4	Réservoirs 10 000 galons	5	1 780 000	8 900 000
5	Ateliers mobiles entièrement équipés	2	8 010 000	16 020 000
6	Réservoirs d'eau 5 000 gallons	2	2 136 000	4 272 000
7	Bureau et maisons préfabriqués avec accessoires et fournitures	30	1 068 000	32 040 000
8	Groupe électrogène 225 KVa	4	3 293 000	13 172 000
9	Groupe électrogène 50 KVa	4	1 513 000	6 052 000
10	Compresseur d'air, type rotary (Atlas copco)	2	2 314 000	4 628 000
11	Machines à souder	3	1 780 000	5 340 000
12	Atelier de réparation de moteurs équipés (container de 40'')	1	4 450 000	4 450 000
13	Outils et équipements	30	623 000	18 690 000
14	Ateliers préfabriqués	1	7 120 000	7 120 000
15	Ordinateur pentium III multimédia	20	373 800	7 476 000
16	Photocopieur	3	623 000	1 869 000
17	Fax	4	347 100	1 388 400
18	Machines à souder (500amp)	6	356 000	2 136 000
19	Presse hydraulique de 50 tonnes	1	445 000	445 000
20	Treuille de démontage (1,2 et 3 tonnes)	6	62 300	373 800
21	Chargeurs de batteries 620	3	97 900	293 700
22	Machines à broyer	4	311 500	1 246 000

23	Foreuses (30 mn)	3	97 900	293 700
24	Perceuses fixes (grande capacité)	5	62 300	311 500
25	Perceuses à main (grande capacité 9'')	5	53 400	267 000
26	Perceuses à main (grande capacité 7'')	10	26 700	267 000
27	Pompe de graissage	5	97 900	489 500
28	Pulvérisateur d'huile à air	5	133 500	667 500
29	Équipement de réparation de carrosserie (10 tonnes)	3	80 100	240 300
30	Machines à laver à haute pression	3	311 500	934 500
31	Pistolets de pulvérisation de peinture	15	19 580	293 700
32	Compresseur d'air de 500 litres (7,5 HP)	2	453 900	907 800
33	Compresseur d'air de 500 litres (5,5 HP)	2	311 500	623 000
34	Machines à moduler pour tuyaux	2	26 700	53 400
35	Clefs d'impact + accessoires	5	62 300	311 500
36	Machines à précision	1	3 560 000	3 560 000
37	Camions sans remorques	2	3 560 000	7 120 000
38	Chalumeau (acétylène)	5	115 700	578 500
39	Grue d'atelier démontable	4	222 500	890 000
40	Bureau et maisons préfabriqués avec accessoires et fournitures	4	4 450 000	17 800 000
41	Barres angulaires	650	2 670	1 735 500
42	Grillage	150	3 560	534 000
43	Fils barbelés	10	4 450	44 500
44	Système de communication (HF Radio) Motorola Mi Com 2 mobile	10	8 010 000	80 100 000
45	Motorola Mi Com 2	5	7 654 000	38 270 000
	TOTAL			1 115 454 800

Article 10 :

Dans le cadre des exonérations accordées pour le présent programme, la société devra réaliser son programme d'investissements dans le délai de quatre (4) ans à compter de la date de son agrément.

Article 11 :

La liste des matières premières, matériaux et petits outillages nécessaires à la rentabilité du programme d'investissement de la société " Raiba Trans " S.A.R.L. est établie comme suit :

N°	Désignation	Quantité	Prix Unitaire DJF	Total DJF
1	Lot de pièces détachées	1	267 000 000	267 000 000
2	Pneus types 1100 R 20 (Bridgestone)	2 200	49 840	109 648 000
3	Batteries 135 ampères	300	9 078	2 723 400
4	Matériaux de construction (ciment, matériel électrique, conduites)	1	8 900 000	8 900 000
	Total			388 271 400

Article 12 :

La quantité de carburants (gasoil) et lubrifiants (Huile moteurs, huile de freins, hydraulique ATF 220, graisse MP, liquide de frein et hydraulique 68) nécessaires à la rentabilité du programme d'investissement de la société " Raiba Trans "S.A.R.L. est établie comme suit :

N°	Désignation	Quantité (en litres)		
		Par mois	Par an	Pour deux (2) ans
1	Carburant (Diesel)	850 000	10 200 000	20 400 000
2	Huile moteurs	4 657	55 884	111 768
3	Huile de freins	800	9 600	19 200
4	Hydraulique ATF220	200	2 400	4 800
5	Graisse MP	1 200	14 400	28 800
6	Liquide de frein	110	1 320	2 640
7	Hydraulique 68	400	4 800	9 600

Article 13 :

Les matières premières, matériaux et petits outillages de la société " Raiba Trans " SARL seront exonérées durant les deux (2) premières années sous réserve que ladite société réalise son programme d'investissements conformément au programme d'investissement approuvé.

Article 14 : De la redevance sur les produits Pétroliers.

Le carburant utilisé durant les deux (2) premières années par la société " Raiba Trans " SARL sera exonérée de la redevance sur les produits pétroliers sous le contrôle de la sous direction des recettes indirectes.

Article 15 : Du suivi de la réalisation du programme d'investissement.

Le promoteur devra présenter trimestriellement la liste des équipements, matières premières, matériaux et outillages importés hors taxe ou quitus de la sous - direction des recettes si aucune importation n'est réalisée durant le trimestre concerné. La non – présentation de ce justificatif entraînera la suspension de l'exonération.

Article 16 :

En contrepartie de l'exonération accordées, la société " Raiba Trans "S.A.R.L. s'engage à créer un nombre d'emplois minimum fixé à trente (30) dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

Article 17 :

En collaboration avec les départements chargés de l'environnement et des transports, la société " Raiba Trans " SARL est tenu de prendre toutes les dispositions nécessaires à la protection de l'environnement.

Article 18 :

Le Ministère des Affaires Présidentielles, chargé de la Promotion des Investissements, le Ministère du Commerce, de l'Industrie, et de l'Artisanat ainsi que le Ministère de l'Economie et des Finances, chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publiée au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 15 janvier 2001.

Le Président de la République,

Chef du Gouvernement

ISMAÏL OMAR GUELLEH

**Arrêté n°2003-0449/PR/MAPCPI Portant Agrément au Code des Investissements de la Société Universal Transit.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La loi n°58/AN/94/3ème L du 16 octobre 1994 portant modification du Code des Investissements ;

VU La loi n°114/AN/01/4ème L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements ;

VU Le décret n°2001-0053/PRE du 04 mars 2001 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le décret n°2001-0137/PRE du 04 juillet 2001 portant nomination des membres du Gouvernement ;

VU Le décret n°2001-0156/PRE du 17 juillet 2001 fixant les attributions des Ministères ;

VU La demande d'agrément présentée par «la Société Universal Transit» ;

VU La note de Présentation de l'ANPI ;

SUR Proposition du Ministre des Affaires Présidentielles, chargé de la Promotion des Investissements ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du Mardi 03 Juin 2003.

ARRETE

Article 1er : Dispositions générales.

Les propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements conformément aux dispositions de l'article 11 de la loi n°114/AN/01/4ème L portant création de l'ANPI, le présent Arrêté approuve le projet d'investissement de la société «Universal Transit» sont approuvées.

Article 2 :

L'agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la Société «Universal Transit» pour le projet de Développement du Transit et du Transport.

Article 3 : De la contribution de la patente.

En matière de contribution de la patente, cette société bénéficiera des avantages fiscaux suivants :

- a) D'une exonération totale de la première année de réalisation du projet jusqu'à la fin de la quatrième année ;
- b) D'une exonération de cinquante pour cent (50%) de la cinquième à la huitième année ;
- c) A la fin de la huitième année, la société sera soumise au régime normal d'imposition de la contribution de la patente.

Toutefois, la société doit se faire enregistrer auprès des Services des Patentes dès le commencement des activités.

Article 4 : De la contribution de la patente d'importateur.

La société agréée dans le cadre de ce programme d'investissement reste soumise à la contribution de la patente d'importateur.

Article 5 : De l'impôt sur les bénéfices des personnes morales.



«La Société Universal Transit» est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de six (6) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

Article 6 : De la Taxe Intérieure de Consommation.

Les matériels nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de «La Société Universal Transit» importées et utilisées effectivement par la Société Universal Transit et pour ses activités de développement du transit et du transport routier sont exonérées de la Taxe Intérieure de Consommation.

La liste des matériels nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de «La Société Universal Transit» sont détaillées à l'article 8 du présent arrêté.

Article 7 :

La durée des exonérations accordées par le présent Arrêté pour les matières premières, matériaux et matériels acquis par la société conformément au programme d'investissement est de :

- Dix (10) ans pour les matériels et outillages fixes dont la société aura gardé la propriété durant cette période,

- De cinq (5) ans pour les matériels de transport et outillages mobiles dont la société aura gardé la propriété durant cette période.

Article 8 : Équipement, matériaux et matériels nécessaires à la réalisation du programme.

La liste du matériel roulant et des équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de «La Société Universal Transit» est établie comme suit :

Désignation	Quantité	Prix Unitaire	Montant
Semi-remorque 40 Tonnes	6	12 000 000	72 000 000

Pick-up double cabine 4x4- 2.8L diesel	2	4 000 000	8 000 000
Camionnettes de 3500 kg	2	5 500 000	11 000 000
Compresseur à Air	1	3 750 000	3 750 000
Remorque de 750 kgs	6	800 000	4 800 000
Elévateur de 25 Tonnes	1	15 600 000	15 600 000
Tracteur de quai	3	3 200 000	9 600 000
<b>TOTAL</b>			<b>124 750 000 FDJ</b>

Article 9 :

Dans le cadre des exonérations accordées pour le présent programme, la société devra réaliser son programme d'investissements dans un délai de dix-huit (18) mois à compter de la date de son agrément.

Article 10 : De la réalisation du programme d'investissement.

Pour bénéficier de la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

Article 11 : Du suivi de la réalisation du programme d'investissement.

Le promoteur devra présenter trimestriellement la liste des équipements, matières premières, matériaux et outillages importés hors taxe ou un quitus de la Sous-direction des Recettes si aucune importation n'est réalisée durant le trimestre concerné.

La non-présentation de ce justificatif entraînera la suspension de l'exonération par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 12 :

En contrepartie de l'exonération accordée, la société «Universal Transit» s'engage à créer un nombre d'emplois minimum fixé à trente (30) emplois dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

Article 13 :

Le Ministère des Affaires Présidentielles, chargé de la Promotion des Investissements, le Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat ainsi que le Ministère de l'Economie et des Finances, chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 16 juin 2003.

Le Président de la République,

Chef du Gouvernement

ISMAÏL OMAR GUELLEH

**Arrêté n°2003-0448/PR/MAPCPI Portant Agrément au Code des Investissements de la Société Taher Company for Transit and Transport.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La loi n°58/AN/94/3ème L du 16 octobre 1994 portant modification du Code des Investissements ;

VU La loi n°114/AN/01/4ème L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements ;

VU Le décret n°2001-0053/PRE du 04 mars 2001 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le décret n°2001-0137/PRE du 04 juillet 2001 portant nomination des membres du Gouvernement ;

VU Le décret n°2001-0156/PRE du 17 juillet 2001 fixant les attributions des Ministères ;

VU La demande d'agrément présentée par «la Société Taher Company for Transit and Transport» ;

VU La note de Présentation de l'ANPI ;

SUR Proposition du Ministre des Affaires Présidentielles, chargé de la Promotion des Investissements ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du Mardi 03 Mai 2003.

## ARRETE

Article 1er : Dispositions générales.

Les propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements conformément aux dispositions de l'article 11 de la loi n°114/AN/01/4ème L portant création de l'ANPI, le présent Arrêté approuve le projet d'investissement de la société «Taher Company for Transit and Transport».

Article 2 :

L'agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la Société «Taher Company for Transit and Transport» pour le projet de Développement du Transit et du Transport.

Article 3 : De la contribution de la patente.

En matière de contribution de la patente, cette société bénéficiera des avantages fiscaux suivants :

- a) D'une exonération totale de la première année de réalisation du projet jusqu'à la fin de la quatrième année ;
- b) D'une exonération de cinquante pour cent (50%) de la cinquième à la huitième année ;
- c) A la fin de la huitième année, la société sera soumise au régime normal d'imposition de la contribution de la patente.

Toutefois, la société doit se faire enregistrer auprès des Services des Patentes dès le commencement des activités.

Article 4 : De la contribution de la patente d'importateur.

La société agréée dans le cadre de ce programme d'investissement reste soumise à la contribution de la patente d'importateur.

Article 5 : De l'impôt sur les bénéfices des personnes morales.

«La Société Taher Company for Transit and Transport» est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de huit (8) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

Article 6 : De la Taxe Intérieure de Consommation.

Les matières premières, matériaux et matériels nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de «La Société Taher Company for Transit and Transport» importées et utilisées effectivement par la Société Taher Company for Transit and Transport et pour ses activités de développement du transit et du transport sont exonérées de la Taxe Intérieure de Consommation.

La liste des matières premières, matériaux et matériels nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de «La Société Taher Company for Transit and Transport» sont détaillées à l'article 8 du présent arrêté.

Article 7 :

La durée des exonérations accordées par le présent Arrêté pour les matières premières, matériaux et matériels acquis par la société conformément au programme d'investissement est de :

- Dix (10) ans pour les matériels et outillages fixes dont la société aura gardé la propriété durant cette période,

- De cinq (5) ans pour les matériels de transport et outillages mobiles dont la société aura gardé la propriété durant cette période.

Article 8 :

Équipement, matériaux et matériels nécessaires à la réalisation du programme.

La liste du matériel roulant et des équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de «La Société Taher Company for Transit and Transport» est établie comme suit :

Désignation	Quantité	Prix Unitaire	Montant
Camion	4	6 000 000	24 000 000
Remorques	4	2 000 000	8 000 000
Élévateurs	4	4 700 000	18 800 000
Équipements de manutention	/	/	20 000 000
Élévateurs	/	/	17 000 000
Camions de 40 tonnes	16	600 000	96 000 000
Remorques de 40 Tonnes	16	2 000 000	32 000 000
Matériels roulants :			
* Minibus	1	4 000 000	4 000 000
* Pick-up	4	3 000 000	12 000 000

TOTAL			213 800 000 FDJ
-------	--	--	-----------------

Article 9 :

Dans le cadre des exonérations accordées pour le présent programme, la société devra réaliser son programme d'investissements dans un délai de dix-huit (18) mois à compter de la date de son agrément.

Article 10 : De la réalisation du programme d'investissement.

Pour bénéficier de la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

Article 11 : Du suivi de la réalisation du programme d'investissement.

Le promoteur devra présenter trimestriellement la liste des équipements, matières premières, matériaux et outillages importés hors taxe ou un quitus de la Sous-direction des Recettes si aucune importation n'est réalisée durant le trimestre concerné.

La non-présentation de ce justificatif entraînera la suspension de l'exonération par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 12 :

En contrepartie de l'exonération accordée, la société «Taher Company for Transit and Transport1» s'engage à créer un nombre d'emplois minimum fixé à trente (30) emplois dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

Article 13 :

Le Ministère des Affaires Présidentielles, chargé de la Promotion des Investissements, le Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat ainsi que le Ministère de l'Économie

et des Finances, chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 16 juin 2003.

Le Président de la République,

Chef du Gouvernement

ISMAÏL OMAR GUELLEH

**Arrêté n°2003-0447/PR/MAPCPI Portant modification de l'Arrêté n°2000-0161/PR/MAPCPI Portant Agrément au Code des Investissements de la Société «Marill Transports».**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La loi n°58/AN/94/3ème L du 16 octobre 1994 portant modification du Code des Investissements ;

VU Le décret n°2001-0053/PRE du 04 mars 2001 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le décret n°2001-0137/PRE du 04 juillet 2001 portant nomination des membres du Gouvernement ;

VU Le décret n°2000-0161/PR/MAPCPI du 28 février 2000 portant agrément au code des investissements de la société «Marill Transports» ;

VU La demande d'agrément présentée par la Société «Trans-Marill» ;

SUR Proposition du Ministre des Affaires Présidentielles, chargé de la Promotion des Investissements ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du Mardi 03 Juin 2003.

ARRETE



Article 1er :

L'agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements accordé à la Société «Trans-Marill» est complétée comme suit :

Article 2 :

La liste du matériel roulant et des équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la Société «Trans-Marill» est modifiée comme suit :

Matériel de Transport

N°	Désignation	Quantité	Prix Unité	Montant
1	Camions MB 2031/S35 (4x2) avec semi remorques Rolfo	4	28 572 936	114 291 744 FD
2	Camions MB 2031/S35 (4x2) avec semi remorques AMI SAUDIA	4	20 141 484	80 565 936 FD
3	Pièces de rechange			30 000 000 FD
TOTAL				224 857 680 FD

Article 3 :

Les autres dispositions de l'arrêté n°2000-0161/PR/MAPCPI du 28 février 2000 restent inchangées.

Article 4 :

Le Ministère des Affaires Présidentielles, chargé de la Promotion des Investissements, le Ministère de l'Économie et des Finances, chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 16 juin 2003.

Le Président de la République,

Chef du Gouvernement

ISMAÏL OMAR GUELLEH

### **Arrêté n°2003-0446/PR/MAPCPI Portant Agrément au Code des Investissements de la Société Techno-Trans Service Sarl.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La loi n°58/AN/94/3ème L du 16 octobre 1994 portant modification du Code des Investissements ;

VU La loi n°114/AN/01/4ème L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements ;

VU Le décret n°2001-0053/PRE du 04 mars 2001 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le décret n°2001-0137/PRE du 04 juillet 2001 portant nomination des membres du Gouvernement ;

VU Le décret n°2001-0156/PRE du 17 juillet 2001 fixant les attributions des Ministères ;

VU La demande d'agrément présentée par la Société Techno-Trans Service Sarl ;

VU La note de Présentation de l'ANPI ;

SUR Proposition du Ministre des Affaires Présidentielles, chargé de la Promotion des Investissements ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du Mardi 03 Juin 2003.

ARRETE

Article 1er : Dispositions générales.

Les propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements conformément aux dispositions de l'article 11 de la loi n°114/AN/01/4ème L portant création de l'ANPI, le présent Arrêté approuve le projet d'investissement de la société «Techno-Trans Service Sarl».

Article 2 :

L'agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la «Société Techno-Trans Service Sarl» pour le projet de Développement du Transit et du Transport.

Article 3 : De la contribution de la patente.

En matière de contribution de la patente, cette société bénéficiera des avantages fiscaux suivants :

- a) d'une exonération totale de la première année de réalisation du projet jusqu'à la fin de la quatrième année ;
- b) d'une exonération de cinquante pour cent (50%) de la cinquième à la huitième année ;
- c) à la fin de la huitième année, la société sera soumise au régime normal d'imposition de la contribution de la patente.

Toutefois, la société doit se faire enregistrer auprès des Services des Patentes dès le commencement des activités.

Article 4 : De la contribution de la patente d'importateur.

La société agréée dans le cadre de ce programme d'investissement reste soumise à la contribution de la patente d'importateur.

Article 5 : De l'impôt sur les bénéfices des personnes morales.

«La Société Techno-Trans Services Sarl» est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de cinq (5) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

Article 6 : De la Taxe Intérieure de Consommation.

Les matériels nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de «La Société Techno-Trans Services Sarl» importées et utilisées effectivement par la Société Techno-Trans Services Sarl importées et utilisées effectivement par la Société Techno-Trans Services Sarl et pour ses activités de Transit et de transport de marchandises sont exonérés de la Taxe Intérieure de Consommation.

La liste des matériels nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de «La Société Techno-Trans Services Sarl» sont détaillées à l'article 8 du présent arrêté.

Article 7 :

La durée des exonérations accordées par le présent Arrêté pour les matières premières, matériaux et matériels acquis par la société conformément au programme d'investissement est de :

- Dix (10) ans pour les matériels et outillages fixes dont la société aura gardé la propriété durant cette période,

- De cinq (5) ans pour les matériels de transport et outillages mobiles dont la société aura gardé la propriété durant cette période.

Article 8 :

Équipement, matériaux et matériels nécessaires à la réalisation du programme.

La liste du matériel roulant et des équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de «La Société Techno-Trans Services Sarl» est établie comme suit :

Désignations	Prix
1 Elévateur de 6 tons	3 066 375
1 Elévateur de 3 tons	2 854 410
3 Transport de fret à petit tonnage (25 tons)	
2 Camions Mercedes	19 012 500
1 Camion Renault	7 000 000
1 Elévateur de 7 tons	6 336 800
1 Elévateur de 4 tons	4 450 000
1 Elévateur de 3.5 tons	4 183 000
1 Elévateur de 3 tons	3 364 200
1 Elévateur de 7 tons	6 336 800
1 Elévateur de 4 tons	4 450 000
1 Elévateur de 3.5 tons	4 183 000
1 Elévateur de 3 tons	3 364 200
3 Tracteurs Iveco	19 224 000
3 Semi remorque	14 418 000
1 Toyota pick-up double cabine	4 000 000
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>87 909 285 FDJ</b>

Article 9 :

Dans le cadre des exonérations accordées pour le présent programme, la société devra réaliser son programme d'investissements dans un délai de dix-huit (18) mois à compter de la date de son agrément.

Article 10 : De la réalisation du programme d'investissement.

Pour bénéficier de la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

Article 11 : Du suivi de la réalisation du programme d'investissement.

Le promoteur devra présenter trimestriellement la liste des équipements, matières premières, matériaux et outillages importés hors taxe ou un quitus de la Sous-direction des Recettes si aucune importation n'est réalisée durant le trimestre concerné.

La non-présentation de ce justificatif entraînera la suspension de l'exonération par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 12 :

En contrepartie de l'exonération accordée, la société «Techno-Trans Service Sarl» s'engage à créer un nombre d'emplois minimum fixé à trente (30) emplois dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

Article 13 :

Le Ministère des Affaires Présidentielles, chargé de la Promotion des Investissements, le Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat ainsi que le Ministère de l'Économie et des Finances, chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 16 juin 2003.

Le Président de la République,

Chef du Gouvernement

ISMAÏL OMAR GUELLEH

**Arrêté n°2006-0013/PRE Portant constitution d'un Comité de Gestion et du Suivi du Transfert des Sociétés Pétrolières au Terminal Pétrolier de Doraleh.**

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La constitution du 15 septembre 1992 ;

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

VU Le décret n°2005-0069/PRE du 22 mai 2005 portant nomination des membres du Gouvernement ;

VU Le décret n°2005-0073/PRE du 26 mai 2005 fixant les attributions des Ministères;  
Sur proposition du Président de l'Autorité des Ports et des Zones Franches.

ARRETE

Article 1er : Il est constitué un comité de gestion et de suivi des opérations de transfert des activités pétrolières au terminal pétrolier de Doraleh.

Article 2 : Ce comité est composé comme suit :

- Mr Aden Ahmed Doualeh, Président ;
- Mme Zeinab Kamil Ali, Membre ;
- Mme Deka Youssouf, Membre.

Article 3 : Ce comité est chargé de constituer une interface régulière auprès des sociétés pétrolières sises à Djibouti et de traiter de toute question incidente et/ou inhérente au déplacement des activités pétrolières du Port de Djibouti au Port de Doraleh.

Il est chargé de l'organisation, de l'encadrement et de la supervision des opérations de transfert. Il veillera au bon déroulement des opérations de transfert.

Ce comité sera l'interlocuteur de tous les départements ministériels et administrations concernés par le transfert.

Article 4 : Ce comité est tenu de produire des rapports périodiques de l'état d'avancement des opérations de transfert et des conclusions et/ou décisions prises avec les sociétés pétrolières.

Article 5 : Le présent arrêté sera exécuté partout où besoin sera et publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 08 janvier 2006.  
Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

## **Arrêté n°2006-0157/PR/MAPCPI portant Agrément au Code des Investissements de la Société Samex Tours & Travel.**

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;  
VU La Loi n°58/AN/94/3ème L du 16 octobre 94 portant modification du Code des Investissements ;  
VU La Loi n°114/AN/01/4ème L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements ;  
VU Le Décret n°2005-0067/PRE du 21 mai 2005 portant nomination du Premier Ministre ;  
VU Le Décret n°2005-0069/PRE du 22 mai 2005 portant nomination des membres du Gouvernement ;  
VU La demande d'agrément présentée par l'agence «Samex Tours & Travel» ;  
VU La Note de Présentation de l'ANPI ;  
SUR Proposition du Ministre des Affaires Présidentielles, chargé de la Promotion des Investissements ;  
Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 21 février 2006.

ARRETE

Article 1er : Dispositions générales

Les propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements conformément aux dispositions de l'article 11 de la Loi n°114/AN/01/4ème L portant création de l'ANPI, le présent arrêté approuve le projet d'investissement de la société «Samex Tours & Travel».

Article 2 : L'agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à l'agence «Samex Tours & Travel», pour le projet de création d'une agence de voyage et d'un complexe touristique.

Article 3 : De la contribution de la patente

En matière de contribution de la patente, cette société bénéficiera des avantages fiscaux suivants :

- a) d'une exonération totale de la première année de réalisation du projet jusqu'à la fin de la quatrième année ;
- b) d'une exonération de cinquante pour cent (50%) de la cinquième à la huitième année ;
- c) à la fin de la huitième année, l'agence sera soumise au régime normal d'imposition de la contribution de la patente.

Toutefois, la société doit se faire enregistrer auprès des Services des Patentes dès le commencement des activités.

Article 4 : De la contribution de la patente d'importateur



La société agréée dans le cadre de ce programme d'investissement reste soumise à la contribution de la patente d'importateur.

Article 5 : De l'impôt sur les bénéfices des personnes morales

L'agence «Samex Tours & Travel» est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

Article 6 : De la Taxe Intérieure de Consommation

Les matières premières, matériaux et matériels nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de l'agence «Samex Tours & Travel», importées et utilisées effectivement par cette dernière pour ses activités de production, sont exonérées de la Taxe Intérieure de Consommation (T.I.C).

La liste des matières premières, matériaux et matériels nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de l'agence «Samex Tours & Travel» sont détaillées à l'article 7 du présent arrêté.

Article 7 : Équipements, matériaux et matériels nécessaires à la réalisation du programme

La liste du matériel roulant et des équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de l'agence «Samex Tours & Travel» est établie comme suit :

Désignation	Quantité	Prix Unitaire	Prix Total (FDJ)
équipement de liaison radio (2 fixes et 16 mobiles)	lot		2 000 000
bulldozer	1		10 000 000
camions dumper	2	10 000 000	20 000 000
blocs de 2 bungalows	5	3 000 000	15 000 000
meubles et divers pour les bungalows	lot		3 000 000
climatiseurs	15	100 000	1 500 000
frigidaires	15	100 000	1 500 000
congélateurs	10	100 000	1 000 000
télévisions	15	500 000	7 500 000
machines à laver	15	400 000	6 000 000
pontons d'amarrage de plongée	2	2 500 000	5 000 000
zodiac équipés de ski nautique	5	5 000 000	25 000 000
bateaux pédaliers	5	400 000	2 000 000
scooters de mer	10	500 000	5 000 000
canapés de plage	20	10 000	200 000
planches à voile	30	170 000	5 100 000
équipements de sécurité et de sauvetage	lot		500 000
parc pour enfant	lot		2 000 000
bateaux de 7 m	2	1 000 000	2 000 000
bateau de 11 m	1		5 000 000
équipements de pêche	lot		1 000 000
équipement de plongée 20 pers	20	200 000	4 000 000
glacières de 500 litres	3	170 000	510 000
équipements de navigation et radio	lot		2 000 000

compresseurs	3	270 000	810 000
unité de dessalement d'eau de mer	1	5 000 000	5 000 000
équipements de camping et de restauration	lot		1 000 000
réservoirs de 25 MB	2	2 000 000	4 000 000
groupe électrogène (5 kVa) silencieux	6	700 000	4 200 000
groupe électrogène (40 kVa)	3	2 000 000	6 000 000
voiture tout terrain (4 x 4)	12	1 750 000	21 000 000
camion de transport	1		7 000 000
équipements de dépannage	lot		1 000 000
<b>TOTAL</b>			<b>173 820 000</b>

**Article 8 :**

L'agence «Samex Tours & Travel» bénéficie de l'exonération du carburant pour une période de trois (3) ans, à raison de 300 m3 par an soit 30 000 000 FDJ par an et 6 m3 par an de lubrifiant soit 900 000 FDJ par an.

Coût du carburant et du lubrifiant par an :

	Quantité (m3)	Prix/m3	Coût par an (FDJ)
Carburants	300 M3	100 000	30 000 000
Lubrifiants	6 M3	150 000	900 000
	Coût total par an		30 900 000

**Article 9 :** Dans le cadre des exonérations accordées pour le présent programme, la société devra réaliser son programme d'investissements dans un délai de dix-huit (18) mois à compter de la date de son agrément.

**Article 10 :** De la réalisation du programme d'investissement

Pour bénéficier dans la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

**Article 11 :** Du suivi de la réalisation du programme d'investissement

Le promoteur devra présenter trimestriellement la liste des équipements, matières premières, matériaux et outillages importés hors taxe ou un quitus de la Sous-direction des Recettes si aucune importation n'est réalisée durant le trimestre concerné.

La non-présentation de ce justificatif entraînera la suspension de l'exonération par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

**Article 12 :** En contrepartie de l'exonération accordée, «Samex Tours & Travel» s'engage à créer un nombre d'emplois minimum fixé à trente (30) emplois dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

Article 13 : Le Ministère des Affaires Présidentielles, chargé de la Promotion des Investissements, le Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat ainsi que le Ministère de l'Economie et des Finances, chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 27 février 2006.  
Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

**Arrêté n°2009-0540/PR/MPI portant Agrément au Code des Investissements du programme d'investissement de la société "ETS Marill".**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

Vu La Constitution du 15 septembre 1992 ;  
Vu La Loi n°58/AN/94 3ième L du 16 octobre 94 portant modification du Code des Investissements ;  
Vu La Loi N° 114/AN/01/4ième L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements  
Vu Le Décret N°2008-0083/PRE du 26 Mars 2008 portant nomination du Premier Ministre ;  
Vu Le Décret N°2008-0084/PRE du 27 Mars 2008 portant nomination des Membres du Gouvernement ;  
Vu Le Décret N°2008-0093/PRE du 03 Avril 2008 fixant les attributions des Ministères. VU La demande d'agrément présentée par la société "ETS MARILL"  
Vu La Note de Présentation de l'ANPI.  
SUR Proposition du Ministre de la Promotion des Investissements, Chargé des Relations avec le Parlement.  
19 Mai 2009.

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 19 Mai 2009

ARRETE

Article 1er : Dispositions générales

Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Loi n°114/AN/01/41ème L relatives à l'octroi des avantages prévues par le code des Investissements en application des propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, le présent Arrêté a pour objet d'approuver le projet d'investissement de la société " ETS MARILL"

Article 2 :

L'agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la société "ETS MARILL" pour le projet d'extension de son activité de transit

Article 3 : De la Taxe Intérieure de Consommation

Les équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la société "ETS MARILL" importés pour ses activités, sont exonérés de la Taxe Intérieure de Consommation pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet

La liste de ces équipements nécessaires sera contrôlée et validée par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 4 : De l'impôt sur les bénéfices

"ETS MARILL" est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet au titre de l'activité de transit.

Article 5 : De la réalisation du programme d'investissement

Pour bénéficier dans la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

Article 6 : De la création d'emplois permanents

En contrepartie de l'exonération accordée, ETS MARILL "" s'engage à créer un nombre d'emplois minimum fixé à trente emplois dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile à l'ANPI, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

Article 7 :

Le Ministère de la Promotion des Investissements chargé des Relations avec le Parlement, chargé de la Promotion des Investissements, le Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat, le Ministère de l'Équipement et de Transport ainsi que le Ministère de l'Économie, des Finances et de la Planification, Chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti

Fait à Djibouti, le 19 juillet 2009

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

## **Arrêté n°2009-0538/PR/MPI portant Agrément au Code des Investissements de la société “MASSIDA LOGISTICS”**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La Loi n°58/AN/94 3ième L du 16 octobre 94 portant modification du Code des Investissements ;

VU La Loi N° 114/AN/01/4ième L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements

VU Le Décret N°2008-0083/PRE du 26 Mars 2008 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le Décret N°2008-0084/PRE du 27 Mars 2008 portant nomination des Membres du Gouvernement ;

VU Le Décret N°2008-0093/PRE du 03 Avril 2008 fixant les attributions des Ministères.

VU La demande d'agrément présentée par la société "MASSIDA LOGISTICS" VU La Note de Présentation de l'ANPI.

SUR Proposition du Ministre de la Promotion des Investissements, Chargé des Relations avec le Parlement.

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 28 Avril 2008

ARRETE

Article 1er : Dispositions générales

Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Loi n°114/AN/01/4ième L relatives à l'octroi des avantages prévues par le code des Investissements en application des propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, le présent Arrêté a pour objet d'approuver le projet d'investissement de la société "MASSIDA LOGISTICS"

Article 2 :

L'agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la société "MASSIDA LOGISTICS" pour le projet d'extension de son activité de transit

Article 3 : De la Taxe Intérieure de Consommation

Les équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la société "MASSIDA LOGISTICS" «importés pour ses activités, sont exonérés de la Taxe Intérieure de Consommation pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet

La liste de ces équipements nécessaires sera contrôlée et validée par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 4 : De l'impôt sur les bénéfices

"MASSIDA LOGISTICS" est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales

résultant des activités agréées pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet au titre de l'activité de transit.

**Article 5 : De la réalisation du programme d'investissement**

Pour bénéficier dans la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

**Article 6 : De la création d'emplois permanents**

En contrepartie de l'exonération accordée, "MASSIDA LOGISTICS" s'engage à créer un nombre d'emplois minimum fixé à trente emplois dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile à l'ANPI, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

**Article 7:**

Le Ministère de la Promotion des Investissements chargé des Relations avec le Parlement, chargé de la Promotion des Investissements, le Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat, le Ministère de l'Équipement et de Transport ainsi que le Ministère de l'Économie, des Finances et de la Planification, Chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 19 juillet 2009

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

**Arrêté n°2009-0434/PR/MPI portant Agrément au Code des Investissements de la Société “Goubet Trading Services”.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La Loi n°58/AN/94/3ème L du 16 octobre 1994 portant modification du Code des Investissements ;

VU La Loi n°114/AN/01/4ème L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements ;

VU Le Décret n°2008-0083/PRE du 26 mars 2008 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le Décret n°2008-0084/PRE du 27 mars 2008 portant nomination des membres du Gouvernement ;

VU Le Décret n°2008-0093/PRE du 03 avril 2008 fixant les attributions des Ministères ;

VU La Demande d'agrément présentée par la société "Goubet Trading Services" ;

VU La Note de Présentation de l'ANPI ;  
SUR Proposition du Ministre des Affaires Présidentielles, chargé de la Promotion des Investissements ;  
Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 28 Avril 2009.

## ARRETE

### Article 1er : Dispositions générales

Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Loi n°114/AN/01/4ème L relatives à l'octroi des avantages prévues par le Code des Investissements en application des propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, le présent Arrêté a pour objet d'approuver le projet d'investissement de la société "Goubet Trading Services".

Article 2 : L'agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la société Goubet Trading Services pour de transport routier.

### Article 3 : De la Taxe Intérieure de Consommation

Les équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la société "Goubet Trading Service" importés pour ses activités, sont exonérés de la Taxe Intérieure de Consommation pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation.

La liste de ces équipements nécessaires sera contrôlée et validée par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

### Article 4 : De l'impôt sur les bénéfices des personnes morales

Le "Goubet Trading Services" est exonéré de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet de construction.

### Article 5 : De la réalisation du programme d'investissement

Dans le cadre des exonérations accordées pour le présent programme, la société devra réaliser son programme d'investissements dans un délai de 18 mois à compter de la date de son agrément.

Pour bénéficier dans la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

### Article 6 : De la création d'emplois permanents

En contrepartie de l'exonération accordée, Goubet Trading Services s'engage à créer un nombre d'emplois minimum fixé à trente emplois (30) dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile à l'ANPI, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

Article 7 : Le Ministère de la Promotion des Investissements, chargé des Relations avec le Parlement, le Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat, le Ministère de l'Équipement et des Transports ainsi que le Ministère de l'Économie, des Finances et de la Planification, chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 06 juin 2009

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

## **Arrêté n°2010-0831/PR/MPICRP portant Agrément au Code des Investissements de la Société “Sarl Sharaf”.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 21 avril 2010 ;  
VU La Loi n°58/AN/94/3ème L du 16 octobre 1994 portant modification du Code des Investissements ;  
VU La Loi n°114/AN/01/4ème L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements ;  
VU Le Décret n°2008-0083/PRE du 26 mars 2008 portant nomination du Premier Ministre ;  
VU Le Décret n°2008-0084/PRE du 27 mars 2008 portant nomination des membres du Gouvernement ;  
VU Le Décret n°2008-0093/PRE du 03 avril 2008 fixant les attributions des Ministères ;  
VU La Loi de Finances Initiale n°41/AN/08/6ème L portant Budget prévisionnel de l'Etat pour l'Exercice 2009 ;  
VU La Demande d'agrément présentée par la Société “Sarl Sharaf” ;  
VU La Note de Présentation de l'ANPI ;

SUR Proposition du Ministre de la Promotion des Investissements, chargé de Relation avec le Parlement ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 14 décembre 2010.

ARRETE

Article 1er : Dispositions générales

Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Loi n°114/AN/01/4ème L relatives à l'octroi des avantages prévues par le Code des Investissements en application des propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, le présent Arrêté a pour objet d'approuver le projet d'investissement de la Société “Sarl Sharaf”.

Article 2 : L'agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la Société “Sarl Sharaf” pour le projet de la mise en place d'un hôtel et d'un centre commercial.



### Article 3 : De la Taxe Intérieure de Consommation

Les équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la Société "Sarl Sharaf" importés pour ses activités, sont exonérés de la Taxe Intérieure de Consommation pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

La liste de ces équipements nécessaires sera contrôlée et validée par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

### Article 4 : De l'impôt sur les bénéfices et sur le foncier, droits d'enregistrement, redevances domaniales, taxes sur le permis de construire

La Société "Sarl Sharaf" est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

Elle est exonérée de l'impôt sur les propriétés bâties et de l'ensemble des droits d'enregistrement et des timbres, redevances domaniales, taxes sur le permis de construire si son capital social est supérieur ou égal à 30 millions de francs Djibouti. Cette même exonération s'applique aux augmentations de capital futur de la Société.

### Article 5 : De la réalisation du programme d'investissement

Pour bénéficier dans la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

### Article 6 : De la création d'emplois permanents

En contrepartie de l'exonération accordée, la Société "Sarl Sharaf" s'engage à créer un nombre d'emplois minimum fixé à trente emplois dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile à l'ANPI, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

### Article 7 : Du suivi de la réalisation du programme d'investissement

Le promoteur devra présenter trimestriellement la liste des équipements, matières premières, matériaux et outillages importés hors taxe ou un quitus de la Direction des Douanes et des Droits Indirects si aucune importation n'est réalisée durant le trimestre concerné.

La non-présentation de ce justificatif entraînera la suspension de l'exonération par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 8 : Le Ministère de la Promotion des Investissements, chargé de Relation avec le Parlement, le Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme, de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire, le Ministère de l'Équipement et des Transports, le Ministère de la Jeunesse, des Sports, des Loisirs et du Tourisme, le Ministère de l'Emploi, de l'Insertion et de la Formation Professionnelle ainsi que le Ministère de l'Économie, des Finances et de la Planification, chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 18 décembre 2010

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

**Arrêté n°2010-0830/PR/MPICRP portant Agrément au Code des Investissements du projet de transit et de transport de la Société “Tani Logistics Sarl”.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 21 avril 2010 ;  
VU La Loi n°58/AN/94/3ème L du 16 octobre 1994 portant modification du Code des Investissements ;  
VU La Loi n°114/AN/01/4ème L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements ;  
VU Le Décret n°2008-0083/PRE du 26 mars 2008 portant nomination du Premier Ministre ;  
VU Le Décret n°2008-0084/PRE du 27 mars 2008 portant nomination des membres du Gouvernement ;  
VU Le Décret n°2008-0093/PRE du 03 avril 2008 fixant les attributions des Ministères ;  
VU La Loi de Finances Initiale n°41/AN/08/6ème L portant Budget prévisionnel de l'Etat pour l'Exercice 2009 ;  
VU La Demande d'agrément présentée par la Société “Tani Logistics Sarl” ;  
VU La Note de Présentation de l'ANPI ;  
SUR Proposition du Ministre de la Promotion des Investissements, chargé de Relation avec le Parlement ;  
Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 14 décembre 2010.

ARRETE

Article 1er : Dispositions générales

Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Loi n°114/AN/01/4ème L relatives à l'octroi des avantages prévues par le Code des Investissements en application des propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, le présent Arrêté a pour objet d'approuver le projet d'investissement de la “Tani Logistics Sarl”.

Article 2 : L'agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la Société “Tani Logistics Sarl” pour le projet de transit et de transport de marchandise et de conteneur.

Article 3 : De la Taxe Intérieure de Consommation

Les équipements, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la Société “Tani Logistics Sarl” importés pour les activités agréées, sont exonérés de la Taxe Intérieure de Consommation pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

La liste de ces équipements, matériels et matières premières nécessaires sera contrôlée et validée par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 4 : De l'impôt sur les bénéfices et sur le foncier, droits d'enregistrement, redevances domaniales, taxes sur le permis de construire

La Société "Tani Logistics Sarl" est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

Elle est exonérée de l'impôt sur les propriétés bâties et de l'ensemble des droits d'enregistrement et des timbres, redevances domaniales, taxes sur le permis de construire si son capital social est supérieur ou égal à 30 millions de francs Djibouti. Cette même exonération s'applique aux augmentations de capital futur de la Société.

Article 5 : De la réalisation du programme d'investissement

Pour bénéficier dans la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

Article 6 : De la création d'emplois permanents

En contrepartie de l'exonération accordée, la Société "Tani Logistics Sarl" s'engage à créer un nombre d'emplois permanent minimum fixé à trente emplois dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile à l'ANPI, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

Article 7 : Du suivi de la réalisation du programme d'investissement

Le promoteur devra présenter trimestriellement la liste des équipements, matières premières, matériaux et outillages importés hors taxe ou un quitus de la Direction des Douanes et des Droits Indirects si aucune importation n'est réalisée durant le trimestre concerné.

La non-présentation de ce justificatif entraînera la suspension de l'exonération par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 8 : Le Ministère de la Promotion des Investissements, chargé de Relation avec le Parlement, le Ministre de l'Equipement et des Transports, le Ministère du Commerce et de l'Industrie, le Ministère de l'Emploi, de l'Insertion et de la Formation Professionnelle ainsi que le Ministère de l'Economie, des Finances et de la Planification, chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti .

Fait à Djibouti, le 18 décembre 2010

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

## **Arrêté n°2010-0828/PR/MPICRP portant Agrément au Code des Investissements de la Société “Gulf Transport and Logistic”.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 21 avril 2010 ;

VU La Loi n°58/AN/94/3ème L du 16 octobre 1994 portant modification du Code des Investissements ;

VU La Loi n°114/AN/01/4ème L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements ;

VU Le Décret n°2008-0083/PRE du 26 mars 2008 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le Décret n°2008-0084/PRE du 27 mars 2008 portant nomination des membres du Gouvernement ;

VU Le Décret n°2008-0093/PRE du 03 avril 2008 fixant les attributions des Ministères ;

VU La Loi de Finances Initiale n°41/AN/08/6ème L portant Budget prévisionnel de l'Etat pour l'Exercice 2009 ;

VU La Demande d'agrément présentée par la Société “Gulf Transport and Logistic”;

VU La Note de Présentation de l'ANPI ;

SUR Proposition du Ministre de la Promotion des Investissements, chargé de Relation avec le Parlement ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 14 décembre 2010.

ARRETE

Article 1er : Dispositions générales

Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Loi n°114/AN/01/4ème L relatives à l'octroi des avantages prévues par le Code des Investissements en application des propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, le présent Arrêté a pour objet d'approuver le projet d'investissement de la Société “Gulf Transport and Logistic”.

Article 2 : L'agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la Société “Gulf Transport and Logistic” pour le projet de mise en place de plateforme logistique et de transport.

Article 3 : De la Taxe Intérieure de Consommation

Les équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la Société “Gulf Transport and Logistic” importés pour ses activités, sont exonérés de la Taxe Intérieure de Consommation pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

La liste de ces équipements nécessaires sera contrôlée et validée par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 4 : De l'impôt sur les bénéfices et sur le foncier, droits d'enregistrement, redevances domaniales, taxes sur le permis de construire

La Société “Gulf Transport and Logistic” est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

Elle est exonérée de l'impôt sur les propriétés bâties et de l'ensemble des droits d'enregistrement et des timbres, redevances domaniales, taxes sur le permis de construire si

son capital social est supérieur ou égal à 30 millions de francs Djibouti. Cette même exonération s'applique aux augmentations de capital futur de la Société.

**Article 5 : De la réalisation du programme d'investissement**

Pour bénéficier dans la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

**Article 6 : De la création d'emplois permanents**

En contrepartie de l'exonération accordée, la Société "Gulf Transport and Logistic" s'engage à créer un nombre d'emplois minimum fixé à trente emplois dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile à l'ANPI, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

**Article 7 : Du suivi de la réalisation du programme d'investissement**

Le promoteur devra présenter trimestriellement la liste des équipements, matières premières, matériaux et outillages importés hors taxe ou un quitus de la Direction des Douanes et des Droits Indirects si aucune importation n'est réalisée durant le trimestre concerné.

La non-présentation de ce justificatif entraînera la suspension de l'exonération par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

**Article 8 :** Le Ministère de la Promotion des Investissements, chargé de Relation avec le Parlement, le Ministère de l'Équipement et des Transports, le Ministère de l'Emploi, de l'Insertion et de la Formation Professionnelle ainsi que le Ministère de l'Économie, des Finances et de la Planification, chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 18 décembre 2010

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

**Arrêté n°2010-0748/PR/MPICRP portant Agrément au Code des Investissements de la Société «Maritime& Transport International».**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 21 avril 2010 ;  
VU La Loi n°58/AN/94/3ème L du 16 octobre 1994 portant modification du Code des Investissements ;  
VU La Loi n°114/AN/01/4ème L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements ;  
VU Le Décret n°2008-0083/PRE du 26 mars 2008 portant nomination du Premier Ministre ;  
VU Le Décret n°2008-0084/PRE du 27 mars 2008 portant nomination des Membres du Gouvernement ;  
VU Le Décret n°2008-0093/PRE du 03 avril 2008 fixant les attributions des Ministères ;  
VU La Loi des Finances Initiale n°41/AN/08/6ème L portant Budget prévisionnel de l'Etat pour l'exercice 2009 ;  
VU La Demande d'Agrément présentée par la Société "Maritime & Transport International" ;  
VU La Note de Présentation de l'ANPI ;

SUR Proposition du Ministre de la Promotion des Investissements, chargé des Relations avec le Parlement.

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 16 mars 2010.

#### ARRETE

##### Article 1er : Dispositions générales

Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Loi n°114/AN/01/4ème L relatives à l'octroi des avantages prévues par le Code des Investissements en application des propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, le présent Arrêté a pour objet d'approuver le projet d'investissement de la Société "Maritime & Transport International".

Article 2 : L'Agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la Société "Maritime & Transport International" pour le projet de son activité de transport et de manutention.

##### Article 3 : De la Taxe Intérieure de Consommation

Les équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la Société "Maritime & Transport International" importés pour ses activités, sont exonérés de la Taxe Intérieure de Consommation pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

La liste de ces équipements nécessaires sera contrôlée et validée par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

##### Article 4 : De l'impôt sur les bénéfices et sur le foncier, droits d'enregistrement, redevances domaniales, taxes sur le permis de construire

"Maritime & Transport International" est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

Elle est exonérée de l'impôt sur les propriétés bâties et de l'ensemble des droits d'enregistrement et des timbres, redevances domaniales, taxes sur le permis de construire si son capital social est supérieur ou égal à 30 millions de francs Djibouti. Cette même exonération s'applique aux augmentations de capital futur de la Société.

Article 5 : De la réalisation du programme d'investissement

Pour bénéficier dans la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

Article 6 : De la création d'emplois permanents

En contrepartie de l'exonération accordée "Maritime & Transport International" s'engage à créer un nombre d'emplois minimum fixé à trente emplois dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent Agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile à l'ANPI, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

Article 7 : Du suivi de la réalisation du programme d'investissement

Le promoteur devra présenter trimestriellement la liste des équipements, matières premières, matériaux et outillages importés hors taxe ou un quitus de la Direction des Douanes et des Droits Indirects si aucune importation n'est réalisée durant le trimestre concerné.

La non-présentation de ce justificatif entraînera la suspension de l'exonération par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 8 : Le Ministère de la Promotion des Investissements chargé des Relations avec le Parlement, le Ministère de l'Équipement et des Transports, le Ministère de l'Emploi, de l'Insertion et de la Formation Professionnelle ainsi que le Ministère de l'Économie, des Finances et de la Planification, chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 23 octobre 2010

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

**Arrêté n°2010-0746/PR/MPICRP portant Agrément au Code des Investissements de la Société "Maersk Logistic".**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 21 avril 2010 ;

VU La Loi n°58/AN/94/3ème L du 16 octobre 1994 portant modification du Code des Investissements ;

VU La Loi n°114/AN/01/4ème L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements ;

VU Le Décret n°2008-0083/PRE du 26 mars 2008 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le Décret n°2008-0084/PRE du 27 mars 2008 portant nomination des Membres du

Gouvernement ;  
VU Le Décret n°2008-0093/PRE du 03 avril 2008 fixant les attributions des Ministères ;  
VU La Loi des Finances Initiale n°41/AN/08/6ème L portant Budget prévisionnel de l'Etat pour l'exercice 2009 ;  
VU La Demande d'Agrément présentée par la Société "Maersk Logistic" ;  
VU La Note de Présentation de l'ANPI ;

SUR Proposition du Ministre de la Promotion des Investissements, chargé des Relations avec le Parlement ;  
Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 16 mars 2010.

## ARRETE

Article 1er : Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Loi n°114/AN/01/4ème L relatives à l'octroi des avantages prévues par le Code des Investissements en application des propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, le présent Arrêté a pour objet d'approuver le projet d'investissement de la Société "Maersk Logistic".

Article 2 : L'Agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la Société "Maersk Logistic" pour le projet de mise en place et l'exploitation d'une plateforme logistique.

### Article 3 : De la Taxe Intérieure de Consommation

Les équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la Société "Maersk Logistic" importés pour ses activités, sont exonérés de la Taxe Intérieure de Consommation pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

La liste de ces équipements nécessaires sera contrôlée et validée par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

### Article 4 : De l'impôt sur les bénéfices et sur le foncier, droits d'enregistrement, redevances domaniales, taxes sur le permis de construire

"Maersk Logistic" est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

Elle est exonérée de l'impôt sur les propriétés bâties et de l'ensemble des droits d'enregistrement et des timbres, redevances domaniales, taxes sur le permis de construire si son capital social est supérieur ou égal à 30 millions de francs Djibouti. Cette même exonération s'applique aux augmentations de capital futur de la Société.

### Article 5 : De la réalisation du programme d'investissement

Pour bénéficier dans la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

### Article 6 : De la création d'emplois permanents

En contrepartie de l'exonération accordée, la Société "Maersk Logistic" s'engage à créer un nombre d'emplois minimum fixé à trente emplois dans un délai de dix huit (18) mois à



compter de la date du présent Agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile à l'ANPI, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

**Article 7 : Du suivi de la réalisation du programme d'investissement**

Le promoteur devra présenter trimestriellement la liste des équipements, matières premières, matériaux et outillages importés hors taxe ou un quitus de la Direction des Douanes et des Droits Indirects si aucune importation n'est réalisée durant le trimestre concerné.

La non-présentation de ce justificatif entraînera la suspension de l'exonération par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

**Article 8 :** Le Ministère de la Promotion des Investissements, chargé de Relation avec le Parlement, le Ministère de l'Équipement et des Transports, le Ministère de l'Emploi, de l'Insertion et de la Formation Professionnelle ainsi que le Ministère de l'Économie, des Finances et de la Planification, chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 23 octobre 2010

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

**Arrêté n°2010-0201/PR/MPI portant Agrément au Code des Investissements de la Société "Deil Transport".**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La Loi n°58/AN/94/3ème L du 16 octobre 1994 portant modification du Code des Investissements ;

VU La Loi n°114/AN/01/4ème L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements ;

VU Le Décret n°2008-0083/PRE du 26 mars 2008 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le Décret n°2008-0084/PRE du 27 mars 2008 portant nomination des membres du Gouvernement ;

VU Le Décret n°2008-0093/PRE du 03 avril 2008 fixant les attributions des Ministères ;

VU Loi de Finances Initiale n°41/AN/08/6ème L portant Budget prévisionnel de l'Etat pour l'exercice 2009 ;

VU La Demande d'agrément présentée par la Société "Deil Transport" ;

VU La Note de Présentation de l'ANPI ;

SUR Proposition du Ministre de la Promotion des Investissements, chargé des Relations avec le Parlement ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 09 mars 2010.

ARRETE

Article 1er : Dispositions générales

Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Loi n°114/AN/01/4ème L relatives à l'octroi des avantages prévues par le Code des Investissements en application des propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, le présent Arrêté a pour objet d'approuver le projet d'investissement de la société "Deil Transport".

Article 2 : L'agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la Société "Deil Transport" pour le projet de son activité de transport.

Article 3 : De la Taxe Intérieure de Consommation

Les équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la Société "Deil Transport" importés pour ses activités, sont exonérés de la Taxe Intérieure de Consommation pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

La liste de ces équipements nécessaires sera contrôlée et validée par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 4 : De l'impôt sur les bénéfices

"Deil Transport" est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet de transport.

Elle est exonérée de l'ensemble des droits d'enregistrements et des timbres, des redevances domaniales, taxes sur le permis de construire si le capital social est égal ou supérieur à 30 millions de francs Djibouti. Cette même exonération s'applique aux augmentations de capital futur de la Société.

Article 5 : De la réalisation du programme d'investissement

Pour bénéficier dans la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

Article 6 : De la création d'emplois permanents

En contrepartie de l'exonération accordée, "Deil Transport" s'engage à créer un nombre d'emplois minimum fixé à trente emplois dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile à l'ANPI, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

Article 7 : Le Ministère de la Promotion des Investissements, chargé des Relations avec le

Parlement, le Ministère de l'Équipement et des Transports ainsi que le Ministère de l'Économie, des Finances et de la Planification, chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 22 mars 2010

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

## **Arrêté n°2010-0149/PR/MPI portant Agrément au Code des Investissements de la Société “ORIENTAL AFRICAN LOGISTIC”.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;  
VU La Loi n°58/AN/94/3ème L du 16 octobre 1994 portant modification du Code des Investissements ;  
VU La Loi n°114/AN/01/4ème L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements ;  
VU Le Décret n°2008-0083/PRE du 26 mars 2008 portant nomination du Premier Ministre ;  
VU Le Décret n°2008-0084/PRE du 27 mars 2008 portant nomination des membres du Gouvernement ;  
VU Le Décret n°2008-0093/PRE du 03 avril 2008 fixant les attributions des Ministères ;  
VU La Demande d'agrément présentée par la société “Oriental African Logistic” ;  
VU La Note de Présentation de l'ANPI ;

SUR Proposition du Ministre de la Promotion des Investissements, chargé des Relations avec le Parlement ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 23 février 2010.

ARRETE

Article 1er : Dispositions générales

Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Loi n°114/AN/01/4ème L relatives à l'octroi des avantages prévues par le Code des Investissements en application des propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, le présent Arrêté a pour objet d'approuver le projet d'investissement de la Société “Oriental African Logistic”.

Article 2 : L'agrément administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la société “Oriental African Logistic” pour le projet de son activité de transit et de transport.

### Article 3 : De la Taxe Intérieure de Consommation

Les équipements nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la Société "Oriental African Logistic" importés pour ses activités, sont exonérés de la Taxe Intérieure de Consommation pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

La liste de ces équipements nécessaires sera contrôlée et validée par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

### Article 4 : De l'impôt sur les bénéfices

"Oriental African Logistic" est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

### Article 5 : De la réalisation du programme d'investissement

Pour bénéficier dans la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

### Article 6 : De la création d'emplois permanents

En contrepartie de l'exonération accordée, "Oriental African Logistic" s'engage à créer un nombre d'emplois minimum fixé à trente emplois dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile à l'ANPI, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

### Article 7 : Du suivi de la réalisation du programme d'investissement

Le promoteur devra présenter trimestriellement la liste des équipements, matières premières, matériaux et outillages importés hors taxe ou un quitus de la Direction des Douanes et des Droits Indirects si aucune importation n'est réalisée durant le trimestre concerné.

La non-présentation de ce justificatif entraînera la suspension de l'exonération par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 8 : Le Ministère de la Promotion des Investissements, chargé des Relations avec le Parlement, le Ministère de l'Équipement et des Transports ainsi que le Ministère de l'Économie, des Finances et de la Planification, chargé de la Privatisation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 14 mars 2010

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

## **Arrêté n°2013-036/PR/MEFIP affectation de la partie terrestre du Port au Port de Djibouti SA.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;  
VU La Loi Constitutionnelle n°92/AN/10/6ème L du 21 avril 2010 portant révision de la Constitution ;  
VU La Loi n°173/AN/91/2ème L du 10 octobre 1991 portant organisation du Domaine Privé ;  
VU La Loi n°160/AN/12/6ème L du 9 juin 2012 portant organisation du Ministère de l'Economie et des Finances en charge de l'Industrie et de la Planification ;  
VU La Loi n°196/AN/12/6ème L du 31 décembre 2012 portant transformation de la société d'Etat PAID en " Port de Djibouti SA " ;  
VU Le Décret n°2011-0066/PRE du 11 mai 2011 portant nomination du Premier Ministre ;  
VU Le Décret n°2011-0067/PRE du 12 mai 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;  
VU Le Décret n°2011-0076/PRE du 17 mai 2011 fixant les attributions des Ministères;  
VU L'Arrêté n°2013-022/PR/MEFIP du 17 janvier 2013 portant déclassement de la partie terrestre du Port comprise dans le domaine public de l'Etat ;  
SUR Proposition du Ministre de l'Economie et des Finances, chargé de l'Industrie et de la Planification.

### ARRETE

Article 1 : La parcelle d'une contenance (superficie) de 838 956 m<sup>2</sup> (83,89 ha) sise dans l'enceinte du Port de Djibouti est affectée au port de Djibouti SA.

Cette parcelle est figurée " en rouge " sur l'extrait du plan cadastral annexé au présent arrêté.

Article 2 : La parcelle de terrain mentionnée à l'article 1er fera l'objet d'une immatriculation au domaine privé de l'Etat pour aliénation au profit du Port de Djibouti SA.

Article 3 : Le Ministère de l'Economie et des Finances en charge de l'Industrie et de la Planification est chargé de l'application du présent Arrêté qui sera en vigueur dès sa signature.

Fait à Djibouti, le 30 janvier 2013

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

# **Arrêté n°2012-032/PR/MDCC portant agrément au code des investissements du projet de transit et de transport de la société “MARITIME ATIKA & TRANSPORT”.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 21 avril 2010 ;

VU La Loi n°58/AN/94 3ème L du 16 octobre 94 portant modification du Code des Investissements ;

VU La Loi n°114/AN/01/4ème L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements

VU Le Décret n°2011-0066/PRE du 11 mai 2011 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Décret n°2011-0067/PRE du 12 mai 2011 portant nomination des Membres du Gouvernement ;

VU Le Décret n°2011-0076/PRE du 17 mai 2011 fixant les attributions des Ministères

VU Loi de Finances Initiale n°41/AN/08/6ème L portant Budget Prévisionnel de l'Etat pour l'exercice 2009 ;

VU La Demande d'agrément présenté par la société Maritime Atika Transit & Transport ;

VU La Note de Présentation de l'ANPI ;

SUR Proposition du Ministre délégué auprès du Ministre de l'Economie et des Finances, chargé du Commerce, des PME, de l'Artisanat, du Tourisme et de la Formalisation.

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 10 janvier 2012.

ARRETE

Article 1er : Dispositions générales

Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Loi n°114/AN/01/4ème L relatives à l'octroi des avantages prévues par le code des Investissements en application des propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, le présent Arrêté a pour objet d'approuver le projet d'investissement de transit et de transport de la société " Maritime Atika transit & Transport ".

Article 2 : L'agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la société "Maritime Atika transit & Transport " pour le projet de transit et de transport de 4marchandises et de conteneurs.

Article 3 : De la Taxe Intérieure de Consommation

Les équipements, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la société " Maritime Atika transit & Transport " importés pour les activités agréées, sont exonérés de la Taxe Intérieure de Consommation pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

La liste de ces équipements, matériels et matières premières nécessaires sera contrôlée et validée par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 4 : De l'impôt sur les bénéfices et sur le foncier ; droits d'enregistrement, redevances domaniales, taxes sur le permis de construire

La société " Maritime Atika transit & Transport " est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

Elle est exonérée de l'impôt sur les propriétés bâties et de l'ensemble des droits d'enregistrement et des timbres, redevances domaniales, taxes sur le permis de construire si son capital social est supérieur ou égal à 30 millions de francs Djibouti. Cette même exonération s'applique aux augmentations de capital futur de la société.

Article 5 : De la réalisation du programme d'investissement

Pour bénéficier dans la liste des exonérations accordées par le présent Arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

Article 6 : De la création d'emplois permanents

En contrepartie de l'exonération accordée, la Société " Maritime Atika transit & Transport " s'engage à créer un nombre d'emplois permanents minimum fixé à trente emplois dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile à l'ANPI, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

Article 7 : Du suivi de la réalisation du programme d'investissement

Le promoteur devra présenter trimestriellement la liste des équipements, matières premières, matériaux et outillages importés hors taxe ou un quitus de la Direction des Douanes et des Droits Indirects si aucune importation n'est réalisée durant le trimestre concerné.

La non - présentation de ce justificatif entraînera la suspension de l'exonération par L'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 8 : Le Ministère délégué auprès du Ministre de l'Economie et des Finances, chargé du Commerce, des PME, de l'Artisanat, du Tourisme et de la Formalisation, le Ministère de l'Équipement et des Transports, le Ministère du Travail, chargé de la Reforme des Administrations, ainsi que le Ministère de l'Economie et des Finances, chargé de l'Industrie et de la Planification, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 11 janvier 2012  
Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

# **Arrêté n°2012-0319/PR/MDC portant agrément au code des Investissements du projet de transit et de transport de la société “Dita Transit & Logistics”.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 21 avril 2010 ;  
VU La Loi n°58/AN/94 3ème L du 16 octobre 94 portant modification du Code des Investissements ;  
VU La Loi n°114/AN/01/4ème L du 21 janvier 2001 portant création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements ;  
VU Le Décret n°2011-0066/PRE du 11 mai 2011 portant nomination du Premier Ministre ;  
VU Le Décret n°2011-0067/PRE du 12 mai 2011 portant nomination des Membres du Gouvernement ;  
VU Le Décret n°2011-0076/PRE du 17 mai 2011 fixant les attributions des Ministères;  
VU La Loi de Finances Initiale n°41/AN/08/6ème L portant Budget prévisionnel de l'Etat pour l'exercice 2009 ;  
VU La demande d'agrément présentée par la société “Dita Transit & Logistics” ;  
VU La Note de Présentation de l'ANPI ;  
SUR Proposition du Ministre Délégué Chargé du Commerce, des PME, de l'Artisanat, du Tourisme et de la Formalisation ;  
Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 08 mai 2012.

ARRETE

Article 1er : Dispositions générales

Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Loi n°114/AN/01/4ème L relatives à l'octroi des avantages prévues par le code des Investissements en application des propositions formulées par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, le présent Arrêté a pour objet d'approuver le projet d'investissement de transit et de transport de la société "Dita Transit & Logistics".

Article 2 : L'agrément Administratif prévu par l'article 7 du Code des Investissements est accordé à la société "Dita Transit & Logistics" pour le projet de transit et de transport de marchandises et de conteneurs.

Article 3 : De la Taxe Intérieure de Consommation

Les équipements, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation du programme d'investissement de la société "Dita Transit & Logistics" importés pour les activités agréées, sont exonérés de la Taxe Intérieure de Consommation pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.  
La liste de ces équipements, matériels et matières premières nécessaires sera contrôlée et validée par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 4 : De l'impôt sur les bénéfices et sur le foncier ; droits d'enregistrement, redevances domaniales, taxes sur le permis de construire.



La société "Dita Transit & Logistics" est exonérée de l'impôt sur les bénéfices des personnes morales résultant des activités agréées pour une durée de sept (7) années à compter de la première année d'exploitation du projet.

Elle est exonérée de l'impôt sur les propriétés bâties et de l'ensemble des droits d'enregistrement et des timbres, redevances domaniales, taxes sur le permis de construire si son capital social est supérieur ou égal à 30 millions de francs Djibouti. Cette même exonération s'applique aux augmentations de capital futur de la société.

#### Article 5 : De la réalisation du programme d'investissement

Pour bénéficier dans la liste des exonérations accordées par le présent arrêté, le promoteur est tenu de présenter au préalable à l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements, la déclaration fiscale lors de l'importation des équipements, matériaux, matériels et matières premières nécessaires à la réalisation de l'investissement.

#### Article 6 : De la création d'emplois permanents

En contrepartie de l'exonération accordée, la Société "Dita Transit & Logistics" s'engage à créer un nombre d'emplois permanent, conformément à l'engagement dûment signé et le chronogramme fourni, dans un délai de dix huit (18) mois à compter de la date du présent agrément.

Le promoteur s'engage à présenter au terme de chaque année civile à l'ANPI, les justificatifs des cotisations sociales pour les emplois permanents créés.

#### Article 7 : Du suivi de la réalisation du programme d'investissement

Le promoteur devra présenter trimestriellement la liste des équipements, matières premières, matériaux et outillages importés hors taxe ou un quitus de la Direction des Douanes et des Droits Indirects si aucune importation n'est réalisée durant le trimestre concerné.

La non-présentation de ce justificatif entraînera la suspension de l'exonération par l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements.

Article 8 : Le Ministre Délégué Chargé du Commerce, des PME, de l'Artisanat, du Tourisme et de la Formalisation, le Ministre de l'Équipement et des Transports , le Ministre du Travail, chargé de la Reforme des Administrations, ainsi que le Ministre de l'Économie et des Finances, chargé de l'Industrie et de la Planification, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République de Djibouti.

Fait à Djibouti, le 20 mai 2012

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

# **Arrêté n°2012-0328/PR/MET fixant les barèmes tarifaires de transport des passagers et des marchandises en vue de l'exploitation du ferryboat "Med Bourhan Kassim".**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;  
VU La Loi n°212/AN/82 du 18 janvier 1982 portant Code des Affaires Maritimes ;  
VU La Loi n°5/AN/03/5ème L portant organisation du Ministère de l'Equipement et des Transports et fixant ses attributions ;  
VU Le Décret n°94-0146/PR/PM/MPAM du 02 novembre fixant les attributions de la Direction des Affaires Maritimes ;  
VU Le Décret n°85-003/PR/PM du 08 janvier 1985 organisant le sauvetage en mer;  
VU Le Décret n°88-013/PR/PM du 14 février 1988 relatif à l'organisation et la coordination des actions de l'Etat en mer ;  
VU Le Décret n°2006-0202/PR/MET confiant à la Direction des Affaires Maritimes la gestion et l'exploitation de tout navire d'État destiné aux transports des passagers et des marchandises dans la limite des eaux territoriales ;  
VU Le Décret n°2011-0066/PRE du 11 mai 2011 portant nomination du Premier Ministre ;  
VU Le Décret n°2011-0067/PRE du 12 mai 2011 portant nomination des membres du Gouvernement ;  
SUR Proposition du Ministre de l'Equipement et des Transports ;

Le Conseil des Ministres entendu en sa séance 03 Avril 2012.

ARRETE

Article 1 : Les dispositions du présent arrêté s'appliquent au ferryboat "Med Bourhan Kassim" ainsi que tout autre navire à passagers appartenant à l'Etat et exploité par la Direction des Affaires Maritimes.

Article 2 : Le navire à passagers "Med Bourhan Kassim" accomplira un service public conformément à un programme préétabli, annoncé et affiché sur des endroits accessibles au public, par l'autorité maritime. Les périodes d'interruptions du navire sont également informées au public par les voies de communications les plus appropriées.

Article 3 : Les barèmes de transport des passagers et des marchandises transportées par le navire sont fixés comme indiqués sur le tableau ci-après :

Désignation

Passagers/marchandises

Barèmes/parcours  
Djibouti-Tadjourah

Djibouti-Obock  
Passagers

Adulte  
700 FD

700 FD  
Enfant (2 à 12 ans)  
350FD

350FD  
Etudiants et Lycéens  
350FD

350FD  
Personnes à mobilités réduites (sur fauteuil)  
Gratuité totale

Gratuité totale  
Véhicules Légers (berline)  
5000 FD

5000 FD  
Voiture 4x4 pick-up, minibus  
6000 FD

6000 FD  
Camions et bus  
8000 FD

8000 FD  
Camions de plus de 10 tons  
13000 FD

13000 FD  
Motoycle  
1500 FD

1500 FD  
Cargo Cément (50 kg)  
200 FD

200 FD  
Riz, sucre, farine, sel...etc (50 kg)  
150 FD

150 FD  
Fuel (200 litres)  
1500 FD

2000 FD  
Poissons et crustacés  
80 FD

80 FD

Autres cargos (-50 Kg)

100 FD

100 FD

Article 4 : Pour des raisons de sécurité, les hydrocarbures en camions citernes doivent être transportées en convoie spécial et sans les passagers.

Article 5 : au sens du présent arrêté on entend par

Passager toute personne embarquée sur un navire autre que :

a) le capitaine et les membres d'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire, et

b) les enfants de moins d'un an

Handicapée toute personne à mobilité réduite ne pouvant se déplacer que par des moyens roulants.

A la diligence du capitaine du navire, les personnes âgées ou malades ne pouvant accéder au pont de passagers, peuvent être autorisées à s'asseoir, en cas de disponibilité, sur les sièges réservés aux personnes à mobilités réduites.

Article 6 : La Direction des Affaires Maritimes et la direction du port de Djibouti (Direction technique) se consulteront sur des questions présentant un intérêt commun pour les deux départements en vue de coordonner au maximum sur les travaux d'entretien et des réparations éventuelles des navires de l'Etat en particulier ceux transportant des passagers.

Article 7 : La convention signée entre les autorités portuaires et Maritimes concernant la maintenance et l'entretien courant des navires de l'Etat reste également applicable aux navires à passagers notamment le ferryboat "Med Bourhan Kassim" à l'exception des dépenses afférentes aux nourritures du personnel navigant sur ce navire.

Article 8 : En application du Décret n°2006-0202/PR/MET du 10 aout 2006 confiant à la Direction des Affaires Maritimes la gestion et l'exploitation de tout navire d'état destiné aux transports des passagers et des marchandises, un compte bancaire sera ouvert à la banque Centrale de Djibouti libellé au nom de la Direction des Affaires Maritimes pour les recettes générées par les navires de l'Etat. A la fin de chaque année, la Direction des Affaires Maritimes présentera à l'autorité de tutelle un rapport détaillant les recettes et les dépenses occasionnées de l'exploitation des navires de l'Etat.

Article 9 : Le Directeur des Affaires Maritimes et le Directeur du port de Djibouti sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera publié au journal officiel de la république et exécuté partout où besoin sera.

Fait à Djibouti, le 28 mai 2012

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
ISMAÏL OMAR GUELLEH

## **Arrêté n°2012-0298/PR/MEECRN portant exonération des taxes et des surtaxes des équipements de forages et des produits pétroliers.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU La Constitution du 15 septembre 1992 ;

VU La Loi n°12/AN/98/4ème L portant réforme des sociétés d'Etat, des sociétés d'économie mixte et des établissements publics à caractère industriel et commercial;

VU Le Décret n°99-0077/PR/MFEN du 08 juin 1999 portant réforme des sociétés d'Etat, d'économie mixte et des établissements publics à caractère industriel et commercial ;

VU Le Décret n°2001-/PR/PM modifiant le décret n°99-0077/PRE/MFEN portant réforme des sociétés d'Etat, d'économie mixte et des établissements publics à caractère industriel et commercial ;

VU Le Décret n°2011-0066/PRE du 11 mai 2011 portant nomination du Premier Ministre ;

VU Le Décret n°2011-0067/PRE du 12 mai 2011 portant nomination des Membres du Gouvernement ;

VU La Loi n°145/AN/06/5èmeL du 1er juin 2006, portant Création de l'Office National de l'Eau et de l'Assainissement de Djibouti ;

VU Le Décret n°2007-0119/PR/MAEMCRH portant Statuts de l'ONEAD ;

VU Le Décret n°2007-0129/PR/MAEMCRH portant Organisation Administrative de l'ONEAD ;

VU L'Arrêté n°2008-0060/PR/MAEMCRH portant Approbation du Cahier des Charges du règlement de service de distribution d'eau du règlement de service de l'assainissement de l'ONEAD.

ARRETE

Article 1 : Les équipements de forages et les produits pétroliers destinés au projet de réalisation de 6 forages vers PK20 par l'entreprise ANBG WELL DRILLING & CONTRACTING au bénéfice et sous le contrôle de l'ONEAD seront exonérés de toutes taxes et surtaxes.

L'exonération concerne les produits pétroliers suivants :

- Le gasoil
- Les lubrifiants (huiles, graisses, etc ...)

Elle concerne aussi tous les équipements de forages utiles à ce projet selon la liste jointe en annexe de ce présent arrêté.

Article 2 : Le volume total de gasoil concerné par l'exonération est de 80 000 (quatre-vingt mille) litres.

Article 3 : Le Ministre de l'Énergie et de l'Eau chargé des Ressources Naturelles et le Ministre de l'Economie et des Finances, chargé de l'Industrie et de la Planification sont chargés chacun en ce qui le concerne l'exécution du présent arrêté qui sera exécutoire à compter du 08 mai 2012.

Article 4 : Le Présent arrêté sera enregistré, publié, exécuté et communiqué partout où besoin sera.

Fait à Djibouti, le 16 mai 2012

Le Président de la République,  
Chef du Gouvernement  
Pour Ampliation Conforme  
Le Secrétaire Général du Gouvernement  
MOHAMED HASSAN ABDILLAHI