

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'avitailllement) ou par un auxiliaire du transport maritime.

- dock : 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 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 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 minimiser 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 défaillants 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 défaillants 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, affrèteur 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 fournit 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 charges 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 gîte 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 effectuer 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 auxquels 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 manoeuvre 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 tout 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 manoeuvrant 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 manoeuvres**

Au cours des manoeuvres 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 manoeuvres, 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 manoeuvre, 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 ancrs**

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

Toutes les ancrs 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 manoeuvre 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 manoeuvre 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 manoeuvre 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 utiliser, 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 manoeuvre 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 débarrassage, 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 manoeuvres**

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 manoeuvrer 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 noeuds 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 express 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 perdition. Le capitaine de tout navire, qui, même en danger de perdition 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 manoeuvre 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 prélat 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 avvertir 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 ou du 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 oeuvre 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'usager 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 momentanée 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 manoeuvres 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 manoeuvre 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 manoeuvres 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 ROUTIERES

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 munis d'une police d'assurance contre tout 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 oeuvre 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 parties 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 prévue 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 Pétrolière 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 tpe 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 $\geq 61^{\circ}$ 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 le IBC (International Bulk Code) et le 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° 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 désemparer 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 oeuvre 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 de 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 au 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
	75.1			2ème
VII	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