RÉPUBLIQUE DU DAHOMEY

PRESIDENCE DU CONSEIL

DECRET N° 216 /PC/SGG

LE PRESIDENT DU CONSEIL, CHEF DU GOUVERNEMENT

VU la Constitution du 11 Janvier I964 ;

VU le Décret n°33/PR du 25 Janvier I964, portant formation du Gouvernement ;

D E C R E T E :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté à l'Assemblée Nationale par le Ministre des Travaux Publics, Transports, Postes et Télécommunications et le Ministre des Finances, des Affaires Economiques et du Plan, qui seront chargés d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

PROJET DE LOI

Instituant l'Etablissement Public chargé de la Gestion du Port de Cotonou.

Exposé des Motifs

Messieurs,

Le Port de Cotonou jouera dans l'économie du Dahomey un rôle éminent. Il assurera la quasi-totalité des échanges extérieurs non seulement avec l'Outre-Mer, mais encore, par cabotage, avec d'autres pays de la Côte d'Afrique. Ce sera également un port de transit, en particulier pour les marchandises à destination ou en provenance du Niger.

1.- OBJECTIFS GENERAUX -

I°/- Compétitivité : Le Port de Cotonou doit être un port bon marché. Alors seront mis en valeur les avantages de sa situation géographique et de ses aménagements techniques.

Ce serait une grave erreur d'en faire un instrument fiscal. Percevoir des taxes excessives reviendrait à établir des droits d'entrée et de sortie stérilisants et aveugles. Par contre, des taxes modérées constitueront un puissant stimulant pour l'économie et les Finances dahoméennes, elles-mêmes, en tireront en fin de compte, davantage de profit.

Au demeurant il ne faut pas sous-estimer la concurrence que feront à Cotonou d'autres ports voisins dont la construction ou l'extension sont en cours.

2°/- Autonomie du Port

L'institution d'un Etablissement autonome, comme cela est prévu pour Cotonou par l'Article 23 de la Convention du I2 Septembre I959 entre la République du Dahomey et la République Française, est la solution moderne du problème de l'organisation des ports. Cette formule très souple, qui a fait ses preuves, en France comme dans les principaux ports de la Côte d'Afrique, assure une gestion industrielle et commerciale à laquelle sont associés les pouvoirs publics et les principaux usagers.

.../...

L'autonomie financière implique une gestion obligatoirement équilibrée. En d'autres termes, le port ne fera pas appel à des subventions de l'Etat pour son fonctionnement normal. Les taxes portuaires correspondant, en outre, aux prix de revient réels, les impératifs économiques énoncés au paragraphe précédent seront automatiquement satisfaits.

3°/ - Liberté des manutentions

Le port sera d'autant mieux achalandé qu'il offrira plus de facilité au navire et à la marchandise. Le navire, principal initiateur du trafic, échappe à toute autre loi que celle de la concurrence internationale. Quant à la marchandise, elle sera nécessairement entre les mains d'une pluralité d'organismes de structures très diversifiées, d'autant qu'ils seront de différentes nationalités. Dans ce contexte d'indépendance, la meilleure chance du port de Cotonou est d'imposer le minimum de contrainte.

C'est ainsi que dans la chaine des opérations dont la marchandise est l'objet et qui sont toutes solidaires, il faut se garder d'introduire un monopole de manutentions qui, en tout état de cause, ne pourrait jamais être que partiel. En effet, la réexpédition après débarquement et la réception avant embarquement font obligatoirement appel aux moyens propres des propriétaires de marchandises ou de leurs représentants ; pour les manutentions à bord que les connaissements réservent à l'initiative du capitaine, il est difficile d'imposer l'exécutant car elles mettent en cause, par l'arrimage, la sécurité du navire. Or l'articulation des diverses opérations pose des problèmes techniques et des problèmes de responsabilité que compliquent singulièrement la dualité des entrepreneurs à bord et à terre ainsi que l'indépendance du manutentionnaire par rapport au représentant du navire qui prend en charge ou délivre la marchandise.

La durée du séjour dans le port a, pour le navire, une telle importance que toute restriction à sa liberté d'organiser ses opérations lui apparaît comme une grave menace. La comparaison entre les ports dans lesquels existe un monopole de manutention et ceux dans lesquels la manutention est libre met en évidence le discrédit dont les premiers sont frappés, discrédit qui se traduit fréquemment par l'application de surfrets.

Pour toutes ces raisons, il faut que soit admis au port de Cotonou le principe de la liberté des manutentions : les manutentions seront confiées à des entreprises privées soumises néanmoins à un contrôle strict des autorités portuaires en tout ce qui concerne le régime d'emploi de la main-d'oeuvre et les tarifs maximaux qu'elles pourront pratiquer.

Il faut remarquer enfin que la liberté des manutentions donne le moyen d'alléger par un financement privé de certains outillages et installations (pour un montant voisin de 200.000.000 de francs CFA) les investissements publics nécessaires à l'équipement du port.

4°/ - Organisation de l'exploitation

Les attributions de l'établissement devront comprendre l'entretien, l'exploitation et l'amélioration des installations publiques, la police de la circulation, la sécurité, le pilotage, le remorquage et l'amarrage. Les autres activités concourant au fonctionnement du port relèveront des services publics (Sûreté Nationale, Douanes, Gendarmerie, Conditionnement, Santé, Travail, Inscription Maritime, Service des Pêches, Chemin de Fer) ou des entreprises privées (consignation, transit, manutention, stockage, camionnage, ravitaillement, etc...). L'établissement pourra, du reste, être autorisé à organiser tout service indispensable à l'exploitation et n'incombant pas à une administration si aucune entreprise privée n'était disposée à la faire.

../..

II.- PROBLEMES PARTICULIERS -

1°/- Fiscalité :

L'Etablissement public portuaire est l'émanation directe des pouvoirs publics. Les biens qu'il gère sont les biens de l'Etat. Les activités qu'il exerce correspondent au fonctionnement d'un service administratif d'intérêt public. Il serait donc absolument paradoxal de l'imposer sur ces biens et activités. D'autant plus que toute taxation serait automatiquement répercutée sur les tarifs portuaires pour maintenir l'équilibre de la gestion financière, ce qui porterait atteinte à la compétitivité du port, et partant, au développement économique du pays.

2°/- Conseil d'Administration du Port :

La coordination des diverses activités portuaires sera assurée par le Conseil d'Administration et ce sera là une de ses tâches essentielles. L'expérience de semblables organisations montre que cette confrontation permanente des divers intérêts en cause contribue à éviter bien des difficultés. Aussi la meilleure représentation de ces intérêts doit-elle être le but de la composition du Conseil d'Administration qui, par ailleurs, pour être efficace, ne doit pas comporter un nombre excessif de membres. La question de majorité dans cette assemblée est sans importance réelle, car le conseil d'administration est appelé beaucoup plus à concilier qu'à trancher et les problèmes sur lesquels un désaccord subsisterait seront nécessairement évoqués devant les autorités de tutelle. Pour l'exercice de cette tutelle, il a été prévu, outre l'obligation d'autorisations gouvernementales explicites pour certains actes importants, le droit pour les pouvoirs publics, responsables en définitive des intérêts supérieurs de l'Etat souverain, de s'opposer à l'exécution de toute décision du Conseil d'Administration, selon une formule qui a fait ses preuves, en particulier dans les ports autonomes français.

La participation des Etats limitrophes, dans l'administration de l'Etablissement est justifiée afin que les autorités de ces Etats soient informées de la gestion, en mesure de faire valoir leur point de vue et associés aux décisions. En ce qui concerne le Niger, dont le trafic représente une fraction assez importante du trafic portuaire global, ce n'est pas dans le nombre de ses représentants au Conseil d'Administration que cet état trouvera une protection de ses intérêts, mais plutôt dans la Convention qui interviendra entre les deux Gouvernements pour assurer au trafic nigérien toutes les facilités et les garanties désirables. En tout état de cause, le Port de Cotonou est un organisme national, relevant du droit interne dahoméen.

3°/- Rôle de l'O.C.D.N.

Dans un passé encore récent, on avait discuté de l'opportunité de confier la gestion du port à l'OC.D.N. Cette candidature a été écartée pour les raisons suivantes :

a) - l'exploitation du port sera très différente de celle du Wharf ;

b) - le problème du reclassement des quelques I.000 ouvrier du Wharf, loin de pouvoir être résolu plus aisément, se poserait alors de façon bien plus aiguë puisqu'aucune discontinuité de gestion ne viendrait faciliter le nivellement éventuel des avantages considérables dont bénéficient actuellement les agents du wharf par rapport aux autres travailleurs, avantages qui grèvent si lourdement les budgets d'exploitation. Au contraire, le reclassement de ce personnel pléthorique au sein de l'organisme portuaire et des sociétés privées travaillant sur le port ainsi que l'orientation des piroguiers vers la pêche permettront de trouver une solution à ce délicat problème social dans l'hypothèse d'un port autonome doté de la liberté des manutentions.

.../...

c) - ce n'est pas la gestion du port par l'O.C.D.N. qui permettrait d'alléger le déficit de l'organisation, puisque l'impératif économique fondamental est d'organiser un port bon marché, placé statutairement dans l'impossibilité de réaliser des bénéfices. Il est indispensable de mettre fin à l'ancienne confusion des comptes du chemin de fer et de l'organisme portuaire qui donnait lieu à de graves distorsions économiques (conclusions du rapport ROYER-COLLOREC de Juillet I962).

III.- ELABORATION DU PROJET DE LOI -

Un avant-projet du texte de loi instituant l'Etablissement public chargé de la gestion du port de Cotonou avait été préparé par M. CALLET; Expert français en matière d'organisation portuaire, à la suite de plusieurs missions au Dahomey.

Cet avant-projet a été très soigneusement étudié dans le détail par la Commission Consultative du Port de Cotonou créée par Décret N°84/PC/MTPTPT du 6 Juin I964 afin d'assister le Ministre des Travaux Publics dans l'élaboration des projets de textes relatifs aux statuts du Port et comprenant notamment :

MM. d'ALMEIDA , représentant le Ministre des Travaux Publics, PRESIDENT

TOKPANOU , représentant le Ministre des Finances, des Affaires Economiques et du Plan, au titre des Finances ;

MAGNES , représentant le Ministre des Finances, des Affaires Economiques et du Plan, au titre de l'Economie ;

HOUNONGBE , représentant le Ministre du Travail ;

HOUNZANGBE, représentant le Ministre du Développement Rural et de la Coopération

DODDE , Délégué du Gouvernement auprès de la Ville de Cotonou ;

FADOU , Directeur de l'O.C.D.N., assisté de M. BIZIEN Chef de service du Wharf ;

ADOTEVI , représentant la Chambre de Commerce du Dahomey ;

BARTHELEMY, représentant les armements maritimes et les consignataires installés à Cotonou ;

FARNER , représentant les transitaires installés à Cotonou ;

PARAISO , représentant l'Industrie de la Pêche ;

FERLY , représentant les transporteurs routiers.

CATOIRE , Directeur du Port, assistait à la séance avec voix consultative.

TEXTE DE LA LOI

TITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1er.- Il est crée un Etablissement public national à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière pour assurer l'entretien et l'exploitation du port de Cotonou, en gérer le domaine et y exécuter les travaux d'amélioration et d'extension.

Cet Etablissement public prend le nom de "PORT AUTONOME DE COTONOU".

ARTICLE 2.- La Circonscription territoriale de l'Etablissement comprend les terrains et surfaces d'eau inclus à l'intérieur du polygône dont les côtés sont définis comme suit :

1°/- Portion de méridien passant par la limite Est de la concession de l'ancienne présidence, limitée au Nord par la bordure Sud de l'emprise du Boulevard de France, et au Sud par le parallèle situé à I mille au Sud du centre du musoir de la jetée Ouest du Port.

.../...

2°/- Bordure Sud de l'emprise du Boulevard de France limité à l'Ouest par le méridien visé au I°/-, et à l'Est par la limite Ouest de la parcelle N°3 du lotissement de l'ancienne zône résidentielle de Cotonou.

3°/- Limite Ouest de la parcelle N°2 du lotissement précité.

4°/- Limite Nord des parcelles N°1 et 2 du même lotissement.

5°/- Bordure Est de l'emprise de la route longeant les parcelles N°I et N°I7 du même lotissement, prolongée vers le Nord jusqu'à la bordure Sud de l'emprise de la Route Inter-Etats N°II.

6°/- Portion de la bordure Sud de l'emprise de la Route Inter-Etats N°II limitée à l'Ouest par la ligne visée au 5°/-, et à l'Est par la limite Est de la Concession des Eaux et Forêts.

7°/- Limite Est de la concession des Eaux et Forêts prolongée jusqu'à la bordure Sud de l'emprise du Boulevard de France.

8°/- Portion de bordure Sud de l'emprise du Boulevard de France, limitée à l'Ouest par la ligne visée au 7°/-, et prolongée vers l'Est jusqu'au méridien tangent à l'épi Ouest en lagune.

9°/- Portion de méridien tangent à l'épi Ouest en lagune, limitée au Nord par la ligne visée au 8°/-, et au Sud par le parallèle visé au IO°/-.

IO°/- Portion de parallèle située à I mille au large du centre du musoir de la jetée Ouest du Port, limitée à l'Ouest par le méridien visé au I°/- et à l'Est par le méridien visé au 9°/-.

L'emprise réservée à l'implantation du Boulevard de France est exclue du domaine portuaire.

La Circonscription du port comprend en outre la zône dite " des hydrocarbures ", correspondant aux titres fonciers N°222 et 9I7, ainsi que la Concession dite " du Phare de Cotonou ", correspondant à la partie Ouest du titre foncier N°I64.

Elle pourra être augmentée ultérieurement par incorporation des terrains et surfaces d'eau nécessaires aux extensions du port. Une telle incorporation fera l'objet d'un décret.

ARTICLE 3.- Les ouvrages réalisés conformément à la convention du I2 Septembre I959 entre le Dahomey et la France et situés dans la circonscription définie à l'article 2 ci-dessus, tous les terrains et surfaces d'eau compris dans cette circonscription, les installations établies sur ces terrains, les outillages acquis par l'Etat pour l'exploitation du port, ainsi que les locaux, mobiliers, archives, matériel et approvisionnements dont dispose l'administration des Travaux Publics pour l'entretien, l'exploitation et les travaux du port, seront remis gratuitement à l'Etablissement. Cette remise sera faite le jour de la mise en vigueur du présent statut, sauf s'il s'agit d'ouvrages et d'installations non encore achevés à cette date ou d'outillages non encore livrés, auxquels cas elle sera faite au fur et à mesure de l'achèvement ou de la livraison.

..../....

La remise, dont il sera dressé un inventaire, aura pour effet de substituer l'Etablissement à l'Etat dans tous les droits et créances de même que dans toutes les obligations et dettes attachés aux biens remis et aux activités transférées . Toutefois, l'Etat restera responsable des dommages qui pourraient résulter, en dehors de la circonscription susvisée, de la création du port .

La trésorerie initiale de l'Etablissement sera constituée par l'ensemble des taxes et redevances perçues pour le compte du Port de Cotonou, par application du Décret N° 18/PR/MTPTPT du 20 Janvier 1962 et de l'Arrêté N° 22/MTP du 18 Septembre 1963 .

Dans la phase initiale d'exploitation, l'Etablissement disposera en outre :

- d'une subvention de fonctionnement d'un montant de 13.400.000 Fr CFA (TREIZE MILLIONS QUATRE CENT MILLE FRANCS CFA) inscrite dans la loi de Finances N° 64/3 du 24 Avril 1964, au chapitre 50I-0I - Article 13 .

- d'une subvention d'équipement d'un montant global de 16.500.000 Fr CFA (SEIZE MILLIONS CINQ CENT MILLE FRANCS CFA), qui pourra être accordée par le Ministre des Finances, au fur et à mesure des besoins et sur demande expresse du Ministre des Travaux Publics, sous forme de délégations partielles successives, au profit de l'Etablissement, de crédits prélevés sur le chapitre 312-02 (Dépenses communes de matériel) de la loi de Finances précitée .

ARTICLE 4.-

Une convention conclue entre l'Etablissement et l'Organisation commune Dahomey-Niger des chemins de fer et des transports et approuvée par décret, fixera les conditions dans lesquelles :

- les installations et outillages de l'Organisation nécessaires à l'entretien, à l'exploitation et aux travaux du port seront cédés ou loués à l'Etablissement ;

- des prestations de services seront fournies par l'Organisation à l'Etablissement ;

- des voies ferrées seront entretenues et exploitées dans la circonscription du port .

Un décret fixera les conditions de reprise du personnel du Service du wharf pouvant être intégré au sein de l'Etablissement .

.../...

ARTICLE 5.-

Les règles de domanialité publique sont applicables aux terrains, surfaces d'eau, ouvrages et outillages ayant le caractère de cette domanialité . Pour l'accomplissement de ses tâches, l'Etablissement est investi des prérogatives des pouvoirs publics en ce qui concerne l'exécution des travaux, la gestion du domaine et la police de la circulation, de la conservation du domaine public et de la sécurité de l'exploitation .Les règlements de police établis par l'Etablissement sont soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics . Les infractions à ces règlements sont constatées par les agents des services de sécurité détachés auprès de l'Etablissement et assermentés à cet effet . Les procès-verbaux constatant les infractions sont transmis au Ministère public chargé de poursuivre les contrevenants . Les infractions sont punies d'une amende de 100 à 100.000 francs, sans préjudice de la condamnation à la réparation des dommages qui auraient été causés aux biens gérés par l'Etablissement ou situés dans la circonscription du port . Lorsque le contrevenant est le capitaine ou le propriétaire d'un navire, il est poursuivi dans les mêmes conditions ; il peut être astreint à fournir caution avant que le navire ne quitte le port .

L'Etablissement gère les services de pilotage, d'amarrage et de remorquage . Les règlements de ces services sont approuvés par le Ministre des Travaux Publics . L'Etablissement peut être autorisé par décret, sur proposition du Conseil d'Administration, à confier l'exploitation du service de remorquage à une entreprise privées spécialisée, conformément aux prescriptions d'un Cahier des Charges d'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public présenté par le Ministre des Travaux Publics et visé par le Ministre des Finances .

L'établissement peut être autorisé, par décret, sur la demande du Conseil d'Administration, à organiser tout autre service indispensable à l'exploitation du port et n'incombant pas à une administration publique, lorsqu'il ne se trouve pas d'entreprise privée pour l'assurer .

L'Etablissement fixe sans discrimination les conditions et les tarifs de l'usage du domaine et des installations qu'il gère ainsi que les conditions d'exécution et les tarifs des services qu'il exploite ; ces conditions et tarifs sont publiés par voies d'affichage et insertion dans la presse .

L'Etablissement fixe le tarif maximal des manutentions portuaires et de toutes autres opérations dans la circonscription du Port . L'inobservation de ces tarifs maximaux par une entreprise peut donner lieu, indépendamment des sanctions pénales prévues par la législation sur les prix, à

.../...

l'interdiction temporaire, prononcée par le Ministre des Travaux Publics sur la proposition de l'Etablissement, de l'activité de l'entreprise dans la circonscription pour une durée maximale de quinze jours .

ARTICLE 6.-

L'Etablissement dispose des droits de port qui sont établis en raison des entrées et sorties et du séjour des navires ainsi que des embarquements et débarquements des marchandises et des passagers ; il dispose des taxes d'usage des outillages et des services qu'il gère ainsi que de tous produits de son patrimoine .

Aucune taxe ne peut être perçue sur les opérations portuaires au profit de l'Etat ou des collectivités publiques secondaires et tous organismes publics en dehors de celles fixées par le régime fiscal applicable à toutes les activités .

L'Etablissement assume la charge de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement des installations qu'il gère ainsi que, sous réserve des subventions qu'il pourra obtenir à cet effet, la charge de l'amélioration et de l'extension de ces installations .

Il est exempt d'impôts pour les biens qu'il gère et les activités qu'il exerce . (I)

ARTICLE 7.-

Les projets qui prévoient des modifications essentielles dans les ouvrages du port ou dans ses accès doivent faire l'objet d'une approbation par décret .

L'octroi de concessions d'outillages publics et l'octroi, pour une durée excédant 15 ans, d'autorisations d'outillages privés avec obligation de service public et d'occupations temporaires du domaine public sont subordonnés à une approbation par décret .

Tout déclassement ou changement d'affection de terrains du domaine public, toute cession de terrains du domaine privé ne pourra être réalisé que par décret .

L'acceptation de subvention, la réalisation d'emprunts, l'octroi de prêts ou de garanties d'emprunts et la prise de participations financières sont subordonnés à l'approbation du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances .

ARTICLE 8.-

Sous réserve des dispositions du 2ème alinéa de l'article 10 et du 4ème alinéa de l'article 12 ci-après, le personnel de l'Etablissement est

.../...

soumis à la législation applicable aux salariés du secteur privé, sauf règlementation spéciale pour l'ensemble des entreprises publiques à caractère industriel et commercial .

Des fonctionnaires de l'Etat peuvent être détachés auprès de l'Etablissement dans les conditions et suivant les formes prévues par leur statut .

TITRE II - ORGANES DIRECTEURS

ARTICLE 9.-

L'administration de l'Etablissement est assurée par un Conseil d'administration qui est ainsi composé :

1°/- Un fonctionnaire du Ministère des Travaux Publics, PRESIDENT, nommé par décret ; (2)

2°/- Un membre de l'Assemblée Nationale du Dahomey, désigné par cette dernière ;

3°/- Un membre du Conseil Municipal de Cotonou, désigné par ce dernier ;

4°/- Un fonctionnaire du Ministère chargé des Finances et un fonctionnaire du Ministère chargé de l'Economie, nommés par décret ;

5°/- Un fonctionnaire du Ministère du Travail, nommé par décret ;

6°/- Le Directeur des Travaux Publics ;

7°/- Le Chef du Service des Pêches ;

8°/- Un représentant de l'Organisation Commune Dahomey-Niger des chemins de fer et des transports, désigné par son conseil d'administration ;

9°/- Un représentant du personnel de l'Etablissement, élu par ce personnel

10°/- Un représentant de la Chambre de Commerce et un représentant de la Chambre d'Agriculture, désignés par ces assemblées ;

11°/- Un représentant des armements de transports maritimes et des consignataires, un représentant des armements de pêche, un représentant des manutentionnaires, un représentant des transitaires et un représentant des transporteurs routiers, désignés par les organisation professionnelles .

.../...

12°/- Deux représentants du Gouvernement de la République du Niger et un représentant des activités économiques du Niger, que ce Gouvernement sera invité à désigner. ;

13°/- Un représentant du Gouvernement de la République de la Haute-Volta, que ce Gouvernement sera invité à désigner ;

14°/- Un représentant du Gouvernement de la République Togolaise que ce Gouvernement sera invité à désigner, sous réserve d'une participation dahoméenne au sein de l'organisme de gestion du futur port de LOME .

15°/- Un représentant du Gouvernement Fédéral du Nigéria que ce Gouvernement sera invité à désigner, sous réserve d'une participation dahoméenne au sein de l'organisme de gestion du port de LAGOS .

16°/- Jusqu'à la fin des travaux du port, le Chef de la Délégation du Bureau Central d'Etudes pour les équipements Outre-Mer, chargé du contrôle des travaux de construction du port ;

17°/- Le Directeur de la Marine Marchande, dès création de cette administration .

Les mandats des membres autres que le Président (3) sont répartis en trois séries dont une vient, à tour de rôle, à expiration chaque fin d'année . Tout membre peut voir son mandat renouvelé .

Un décret fixera la procédure de désignation des membres visés sous 3°, 8°, 10° et 11°, et de l'élection du membre visé sous 9°, ainsi que la répartition des mandats dans les trois séries .

Le Conseil d'administration constitue en son sein un Comité de direction ainsi composé :

1°)- le Président du Conseil d'Administration, PRESIDENT ;
2°)- le Vice-Président du Conseil d'administration, élu par cette assemblée ;
3°)- l'un des représentants du Gouvernement de la République du Niger ;
4°)- deux autres membres du Conseil d'Administration, élus par cette assemblée .

Le Comité de Direction reçoit des délégations du Conseil d'administration ..

Les séances du Conseil d'administration et du Comité de direction ont lieu sur convocation du Président ; la convocation est de droit lorsque le quart au moins des membres en exercice la demandent .

.../...

Le Conseil d'administration et le Comité de direction prennent leurs décisions et adoptent leurs avis à la majorité absolue des votants ; en cas de partage, la voix du Président est prépondérante . Le Conseil d'administration et le Comité de direction établissent leurs règlements intérieurs .

Les fonctions de membres du Conseil d'administration et de membre du Comité de direction sont gratuites ; les membres ont droit au remboursement des frais que nécessite l'exécution de leur mandat .

ARTICLE IO.-

Le Directeur est l'agent d'exécution du Conseil d'administration et du Comité de direction et reçoit des délégations de ces derniers .

Il est nommé par décret, sur la proposition du Ministre des Travaux Publics, après avis du Conseil d'administration . Il ne peut être relevé de ses fonctions que suivant la même procédure . Ses émoluments sont fixés par le Conseil d'administration et soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances .

Le Directeur peut être assisté d'un Directeur-Adjoint nommé et révoqué dans les mêmes conditions que lui .

Il est remplacé, en cas d'absence, par le Directeur-Adjoint et, en cas de vacance de ce poste, par un de ses proches collaborateurs désigné par le Ministre des Travaux Publics après avis du Conseil d'Administration .

Les fonctions de Directeur et de Directeur-Adjoint sont incompatibles avec un mandat politique .

TITRE III - ORGANISATION FINANCIERE ET COMPTABLE

ARTICLE 11.-

L'Etablissement suit sa gestion financière et comptable suivant les règles en usage dans les sociétés industrielles et commerciales . Il applique un plan comptable approuvé par un arrêté conjoint du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances . Un projet de budget annuel de fonctionnement fixant des crédits limitatifs des charges d'exploitation et un projet de budget annuel des dépenses en capital, fixant des crédits limitatifs de ces dépenses sont adoptés par le Conseil d'Administration et soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances . Les comptes annuels sont arrêtés par le Conseil d'administration et soumis à l'approbation de ces Ministres .

.../...

En cas de force majeure, mettant en cause de façon importante les prévisions de ces budgets, le Conseil d'Administration procède aux redressements nécessaires qui sont soumis à l'approbation du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances .

Un fonds de réserve statutaire est constitué pendant le premier exercice budgétaire par prélèvement d'une taxe spéciale sur les usagers . Cette taxation peut être éventuellement prorogée par arrêté du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances jusqu'à ce que le niveau du fonds de réserve statutaire atteigne les deux cinquièmes du montant global des charges figurant au compte d'exploitation du premier exercice budgétaire . Les résultats des exercices ultérieurs sont affectés à ce fonds de réserve statutaire . Si le niveau de cette réserve tombe au-dessous du tiers du montant global des charges figurant au compte d'exploitation du dernier exercice clos, les taxes portuaires doivent être relevées; elles doivent être réduites si le montant de la réserve dépasse la moitié du montant global des charges d'exploitation du dernier exercice clos .

Un Agent comptable, nommé par décret sur proposition du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances après avis du Conseil d'Administration et révocable dans les mêmes formes, est chargé de la tenue de la comptabilité de l'Etablissement, sous l'autorité du Directeur, et du maniement des titres, effets et espèces . Il est soumis aux mêmes règles de responsabilité et aux mêmes contrôles et jugements que les comptables publics de l'Etat . Le Directeur émet les pièces constatant les dettes exigibles et les créances réalisables, l'Agent comptable assure leur acquittement ou leur recouvrement . Dans le cas où ses responsabilités propres conduiraient l'Agent comptable à refuser d'effectuer un règlement, le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances seraient appelés à statuer après avis du Conseil d'administration .

Les créances de l'Etablissement bénéficient des mêmes privilèges que celles de l'Etat classé au ... rang (4) et des mêmes mesures d'exécution en matière de recouvrement . Les opérations financières s'effectuent selon les règles et usages du commerce . Les clauses et conditions générales applicables aux marchés de l'Etat sont valables pour ceux de l'Etablissement Un décret déterminera les limites des compétences en matière de passation et approbation desdits marchés .

TITRE IV - CONTROLE ET TUTELLE

ARTICLE I2.-

Le contrôle de la gestion financière de l'Etablissement est assuré par un contrôleur financier nommé par décret en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre des Finances .

.../...

Le contrôleur a tous pouvoirs d'investigation sur pièce et sur place ; il a entrée, avec voix consultative, aux séances du Conseil d'Administration, du Comité de Direction et à toutes autres réunions organisées par le Directeur.

Il fait connaître son avis au Ministre des Finances sur les projets de délibérations ou de décisions des organes directeurs ; il lui rend compte, périodiquement et en particulier à chaque fin d'année, de l'activité de l'Etablissement.

Il adresse au Conseil d'Administration et au Ministre des Finances des observations sur les projets de budget et comptes.

ARTICLE 13.- Sous réserve des dispositions qui précèdent, aux termes desquelles certains actes de gestion sont subordonnés à l'approbation des autorités de tutelle, toute décision du Conseil d'Administration, du Comité de Direction et du Directeur est exécutoire IO jours après l'envoi séparé de l'acte qui la prévoit au Ministre des Travaux Publics, et au Ministre des Finances sauf opposition de ceux-ci notifiée au Président du Conseil d'Administration dans ce délai. En cas d'opposition, le Gouvernement peut annuler la décision par un décret motivé, notifié au Président du Conseil d'Administration avant le troisième jour qui suit l'opposition. Faute d'annulation, la décision est exécutoire à l'expiration de ce délai.

Toute divergence entre les autorités de tutelle doit être interprêtée comme une opposition.

TITRE V - DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 14.- La date d'entrée en vigueur du présent régime sera fixée par un arrêté conjoint du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances, après formation du Conseil d'Administration et intervention du décret prévu au 3è alinéa de l'Article 9 et de l'arrêté prévu au Ier alinéa de l'Article II ci-dessus.

ARTICLE 15.- L'organisation de la main d'oeuvre employée aux manutentions portuaires dans la circonscription de l'Etablissement fera l'objet d'un décret sur la proposition du Ministre du Travail et du Ministre des Travaux Publics.

Fait à Cotonou, le 7 Octobre I964

Par le Président du Conseil,
Chef du Gouvernement

J. AHOMADEGBE-TOMETIN

Le Ministre des Travaux Publics,
Transports, Postes et Télécommunications,

M. LASSISSI

Le Ministre des Finances,
des Affaires Economiques et
du Plan,

F. APLOGAN