

REPUBLIQUE TUNISIENNE

**CODE DE LA POLICE
ADMINISTRATIVE
DE LA NAVIGATION MARITIME
2018**

Publications de l'Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Edition revue et corrigée le 25 janvier 2018

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Adresse: avenue Farhat Hached 2098, Radès ville - Tunisie

Tél.: 216 71 43 42 11 - Fax: 216 71 43 42 34 - 216 71 42 96 35

Site Web: www.iort.gov.tn

Pour contacter directement :

- Le service d'édition : edition@iort.gov.tn
- Le service commercial : commercial@iort.gov.tn

Tous droits réservés à l'Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Loi n° 76-59 du 11 juin 1976, portant promulgation du code de la police administrative de la navigation maritime⁽¹⁾.

(JORT n° 41 du 15 juin 1976, page 1404).

Au nom du Peuple,

Nous, Habib Bourguiba, Président de la République Tunisienne,

L'assemblée nationale ayant adopté,

Promulguons la loi dont la teneur suit :

Article premier.- Les textes publiés ci-après, relatifs à la police le titre de code de la police administrative de la navigation maritime.

Article 2.- A compter de l'entrée en vigueur du présent code, toutes dispositions contraires sont abrogées et notamment la loi n° 58-50 du 28 avril 1958, relative à la nationalité des navires tunisiens et le décret du 15 décembre 1906 sur la police administrative de la navigation maritime.

La présente loi sera publiée au Journal Officiel de la République Tunisienne et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait au palais de Carthage, le 11 juin 1976

Le Président de la République Tunisienne

Habib Bourguiba

(1) Discutée et adoptée par l'Assemblée Nationale dans sa séance du 31 mai 1976.

CODE DE LA POLICE ADMINISTRATIVE DE LA NAVIGATION MARITIME

TITRE I

REGLEMENTATION ADMINISTRATIVE

DES NAVIRES

Chapitre Premier

Nationalité Des Navires

Article premier.- Sont réputés tunisiens, les navires et embarcations de tout tonnage construits en Tunisie ou déclarés de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqués pour infractions aux lois tunisiennes.

Sont réputés construits en Tunisie, les navires et embarcations de toutes nationalités lorsque, à la suite d'un naufrage sur les côtes tunisiennes :

- a) ils ont été déclarés épaves maritimes et acquis pour le tiers au moins par des personnes physiques ou morales tunisiennes,
- b) ils ont fait l'objet en Tunisie de réparations dont le coût est le double du prix d'achat
- c) ils ont leur port d'attache en Tunisie.

Article 2.- Les navires et embarcations, construits hors de Tunisie, peuvent acquérir la nationalité tunisienne sous réserve :

- 1) d'appartenir pour 51% au moins à des personnes physiques ou morales tunisiennes,
- 2) de payer au préalable les droits de douane en vigueur
- 3) d'avoir leur port d'attache en Tunisie

Article 3.- Les navires et embarcations, visés aux articles 1er et 2 du présent code, ne peuvent battre pavillon tunisien qu'après paiement des droits et taxes en vigueur.

Article 4.- Sont dispensés des droits et taxes prévus aux articles 2 et 3 du présent code.

- 1) les navires appartenant à l'Etat,
- 2) les dragues et leurs embarcations annexes employées au service des ports et chenaux.

Article 5.- Par dérogation aux dispositions prévues au présent chapitre, le navires et embarcations de tout tonnage, construits hors de Tunisie et destinés à la navigation de plaisance, peuvent acquérir la nationalité tunisienne sous réserve :

- a) de justifier de leur radiation du pavillon d'origine ou de leur non-immatriculation du pays constructeur si le navire est neuf,
- b) d'avoir leur port d'attache en Tunisie,
- c) de demeurer sous pavillon tunisien pendant cinq ans au moins,
- d) d'acquitter les droits et taxes prévus à l'article 3 du présent code.

Article 6.- Un décret fixe le régime particulier applicable à la navigation de plaisance pratiquée par les navires et embarcations visés à l'article 5 du présent code ainsi que les conditions dans lesquelles ils peuvent bénéficier de certaines exonérations sur les droits et taxes d'importation de matériel nécessaire à leur armement.

Chapitre II

Jaugeage Des Navires

Article 7.- Avant l'établissement des actes relatifs à l'armement d'un navire battant pavillon tunisien, son propriétaire est tenu de le faire jaugeer.

Article 8.- Le jaugeage du navire est la constatation officielle de sa capacité utilisable, le jaugeage du navire ainsi que l'inventaire de ses annexes et leur description sont exécutés par l'autorité maritime du port d'attache.

un certificat est dressé à la suite de ces opérations aux frais des propriétaires, constructeurs ou cosignataires, lesquels sont tenus de fournir les moyens d'effectuer les opérations.

Il n'est perçu pour celles-ci aucun droit spécial en dehors des frais réels.

Article 9.- Les règles applicables pour le jaugeage des navires de tout tonnage battant pavillon tunisien sont déterminées par décret.

Article 10.- Par dérogation aux dispositions prévues à l'article 8 du présent code, les sociétés de classification, agréées par le ministre chargé de la marine marchande, sont habilitées à jauger les navires tunisiens et à établir les certificats correspondants.

Chapitre III

De La Propriété Des Navires

Article 11.- (Modifié par la loi n°2004-4 du 20 janvier 2004) . - Le propriétaire de tout navire tunisien doit, avant la délivrance de l'acte de nationalité du navire, prouver sa propriété devant l'autorité maritime du port d'attache et veiller à faire établir le certificat de jaugeage, conformément à la législation en vigueur.

Article 12 (Alinéa premier modifié par la loi n°2004-4 du 20 janvier 2004).- Le propriétaire de tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à vingt tonneaux de jauge est tenu de souscrire auprès de l'autorité maritime un acte de soumission et de cautionnement.

Le modèle de cautionnement et de soumission est fixé par arrêté du ministre chargé de la marine marchande

Ce cautionnement n'est exigible qu'en cas de fraude relative à l'acte de nationalité.

Le propriétaire d'un navire d'une jauge brute de moins de 20 tonneaux est dispensé de fournir caution.

Le congé et, éventuellement, l'acte de nationalité sont ensuite délivrés au propriétaire par l'autorité maritime du port d'attache.

Article 13.- L'acte de nationalité ne peut être utilisé que pour le service du navire pour lequel il a été délivré.

Le propriétaire du navire est tenu de rapporter l'acte de nationalité à l'autorité maritime du port d'attache, dans un délai de quinze jours, si le navire est perdu de quelque manière que ce soit ou vendu en Tunisie, et dans le délai de trois mois, si la perte ou la cession ont eu lieu à l'étranger ou si les conditions requises pour battre pavillon tunisien ne sont plus satisfaites.

Article 14.- En cas de perte de l'acte de nationalité d'un navire, le propriétaire en affirmant, par attestation, la sincérité de la perte, peut en obtenir duplicata.

Toutefois, ce propriétaire est tenu d'observer les mêmes formalités et de se soumettre aux mêmes cautionnement, soumission, déclaration et paiement des droits et taxes que pour l'obtention du premier acte de nationalité. L'attestation est reçue et transmise conformément aux prescriptions de l'article 11 du présent code.

Lorsqu'il s'agit de réadmettre sous pavillon un navire qui a été radié de la nationalité tunisienne par suite de cession à l'étranger, le propriétaire doit également accomplir les mêmes formalités et se soumettre aux mêmes obligations que pour l'obtention d'un premier acte de nationalité.

Article 15.- Si le renouvellement de l'acte de nationalité est demandé pour cause de vétuste, ou parce qu'il n'offre plus la place suffisante pour l'inscription des hypothèques, un nouvel acte est délivré.

Article 16.- Si, après la délivrance de l'acte de nationalité, le navire a subi des modifications dans ses caractéristiques, telles qu'elles sont mentionnées sur l'acte de nationalité, le propriétaire est tenu d'en aviser l'autorité maritime en vue d'obtenir un nouvel acte.

Il en est de même pour le navire qui, par mesure exceptionnelle, est autorisé à changer de nom.

L'examen de la coque comporte obligatoirement une visite à sec.

Le premier titre de sécurité est délivré ou refusé à l'issue des travaux de cette commission, et conformément à son avis.

Article 17.- L'impossibilité de ramener un navire dans un port tunisien par suite de force majeure telle que capture, naufrage, échouement avec perte, condamnation par suite d'avaries etc. doit être également justifiée pour obtenir la radiation des soumissions souscrites lors de la délivrance de l'acte de nationalité.

Les pièces nécessaires à cette justification sont fournies par le propriétaire de l'Autorité Maritime qui procède, le cas échéant, à une enquête.

Ces pièces sont :

1) Si le navire a fait naufrage : le rapport circonstancié du Capitaine ou, à défaut, celui des membres de l'équipage rescapés, qui sont tenus d'en aviser les autorités locales dans les 48 heures qui suivent le sinistre sauf cas de force majeure ;

2) Si le navire est perdu corps et biens : un acte de notoriété publique attestant sa perte ;

3) Dans tous les autres cas : des pièces officielles authentiques, relatant en détail la destinée du navire.

Article 18.- Lorsqu'un navire tunisien, par suite de son état de vétusté, doit être dépecé, le propriétaire en fait la déclaration à l'Autorité Maritime qui s'assure de l'identité du navire et de sa démolition effective ; elle dresse un procès-verbal dont il est remis copie au propriétaire afin qu'il puisse faire annuler les soumissions relatives au navire dépecé et le faire rayer du registre matricule tenu par l'Autorité Maritime du port d'attache.

Chapitre IV

Congés

Article 19.- Le congé est valable pour un an lorsque le navire fait plusieurs voyages dans l'année, et, pour toute la durée du voyage, lorsque celui-ci dépasse une année.

Lorsque le congé n'est pas présenté pour renouvellement dans le mois qui suit la date à laquelle il aurait dû l'être, le nouveau congé n'est délivré que contre paiement d'un droit triple du droit prévu par la législation en vigueur.

Article 20.- Le congé est assimilé à l'acte de nationalité pour les fraudes auxquelles il pourrait donner lieu

Sont notamment applicables au congé, les dispositions des articles 14, 15 et 16 du présent Code.

Article 21.- Les droits annuels exigés pour la délivrance du congé sont fixés par décret. Ils sont liquidés par l'Autorité Maritime et perçus par la douane.

Article 22.- Le registre matricule mentionne les mutations dont le navire est l'objet, la cause de sa radiation, disparition, destruction ou les ventes notifiées par actes réguliers ainsi que les inscriptions hypothécaires grevant le navire.

Les inscriptions hypothécaires sont également portées sur l'acte de nationalité.

Chapitre V

Prescriptions Concernant Le Pavillon

Article 23.- Aucun navire ne peut arborer le pavillon tunisien s'il ne possède un acte de nationalité tunisienne et un congé.

Le pavillon tunisien se hisse à la poupe ou à la corne du mât arrière du navire.

Les emblèmes de compagnies ou d'armateurs, autres que le pavillon tunisien, ne peuvent être arborés pour la première fois qu'après une déclaration faite à l'Autorité Maritime et mentionnée sur le registre d'équipage.

Ces emblèmes sont hissés à la partie avant du navire, ou, au besoin, sur la même drisse, mais en dessous du pavillon tunisien.

Article 24.- Le pavillon tunisien est obligatoirement arboré par le navire à son arrivée au port et à son départ, à toute réquisition des agents de l'Autorité Maritime résultant d'une mesure générale et dans les circonstances prévues par les usages de la mer et les règlements internationaux.

Sont, toutefois, dispensés de cette obligation :

- 1) Les canots et chaloupes dépendant d'un navire et figurant à son inventaire ;
- 2) Les embarcations, chalands, pontons-grues et autres engins flottants navigant à l'intérieur d'une même rade ;
- 3) les navires employés exclusivement à l'usage local des thonaires ;
- 4) Les navires de pêche de cinq tonneaux de jauge brute et au-dessous et les navires de plaisance de dix tonneaux de jauge brute et au-dessous.

TITRE II

TITRES DE SECURITE

Chapitre Premier

Définitions

Article 25.- Pour l'application du présent article est considéré :

- 1) Comme navire, tout bâtiment ainsi que tout engin flottant tel que drague, porteur, citerne, chaland, quel que soit son tonnage,

effectuant une navigation maritime, soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire ;

2) Comme navire de pêche, tout navire exclusivement utilisé pour la capture de toutes ressources vivantes de la mer ;

3) Comme navire de plaisance, tout navire utilisé, sans but lucratif, à une navigation sportive ou touristique ;

4) Comme navire de charge, tout navire autre que navire à passagers, de pêche et de plaisance ;

5) Comme navire à passagers, un navire qui transporte plus de 12 passagers,

6) Comme voyage international, le voyage effectué par tout navire tunisien qui touche un port étranger.

Chapitre II

Des Différents titres de Sécurité

Article 26.-

1) Tout navire tunisien doit posséder un permis de navigation.

2) Tout navire à passagers tunisien, effectuant des voyages internationaux, doit posséder un certificat dit certificat de sécurité pour navire à passagers.

3) Tout navire tunisien, autre qu'un navire de pêche, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 Tx et tout navire de pêche d'une jauge brute supérieure à 100 Tx doivent posséder un certificat de franc-bord.

4) Tout navire tunisien, effectuant des voyages internationaux, doit posséder les titres de sécurité «et de sûreté» ⁽¹⁾ ou les certificats d'exemption prévus par les Conventions Internationales, ratifiées par la Tunisie.

5) Tout navire tunisien, pratiquant des voyages internationaux et possédant des engins de levage, doit posséder un registre des appareils de levage.

Article 27.- La délivrance des titres de sécurité est subordonnée à l'examen du navire avant sa mise en service.

(1) Le terme a été ajouté par la loi n° 2005-8 du 19 janvier 2005.

Article 28.- Les titres de sécurité sont délivrés par l'Autorité Maritime. Les sociétés de classification agréées par le Ministre chargé de la Marine Marchande peuvent être habilitées, à délivrer, au nom du Gouvernement Tunisien, les certificats de franc-bord.

Les inspections des appareils de levage, la délivrance et la validation du registre d'inspection peuvent également être confiées à des sociétés de classification agréées par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 29.- La validité des titres de sécurité ne peut excéder :

- 1 an pour le permis de navigation ;
- 5 ans pour le certificat de franc-bord ;
- la durée de validité prévue par les Conventions internationales pour les titres de sécurité exigés sur les navires pratiquant des voyages internationaux.

Elle expire dès qu'une des conditions requises pour leur obtention cesse d'être remplie, après une avarie grave ou un changement notable dans la structure ou les aménagements du navire.

La validité des titres de sécurité délivrés à un navire classé par une société de classification expire également à la suite du retrait de la cote attribuée par cette société de classification.

La validité des titres de sécurité venant à expirer en cours de traversée est réputée prorogée jusqu'au prochain port où l'Autorité Maritime est représentée.

Pour permettre au navire d'achever un voyage, ses titres de sécurité peuvent être prorogés par l'Autorité Maritime. La prorogation peut être demandée avant le départ pour un voyage, si l'armateur prévoit que les titres cesseront d'être valables au cours de ce voyage.

Article 30.- Tout armateur d'un navire qui ne fait pas connaître, en temps utile à l'Autorité Maritime, le lieu où se trouve le navire, l'avarie subie, les changements ou le retrait de la cote, encourt les peines prévues à l'article 76 du présent Code.

Article 31.- Des titres de sécurité provisoires sont délivrés aux navires nouvellement construits en Tunisie qui doivent quitter le lieu de leur construction pour achever leur aménagement ou prendre armement dans un autre port. Ces titres ne sont valables que pour la

traversée faite à destination du port d'armement où il est procédé, pour la délivrance des titres de sécurité définitifs, à celles des constatations qui n'ont pas encore été faites.

Il en est de même pour les navires construits ou acquis à l'étranger expédiés pour un premier voyage à destination de la Tunisie au cours duquel ils sont autorisés à battre pavillon tunisien.

Dès l'arrivée du navire dans un port tunisien, les titres de sécurité provisoires sont retirés et le propriétaire doit, pour l'obtention des papiers de bord, se soumettre aux obligations prescrites par le présent Code.

Article 32.- Les règles générales, auxquelles doivent satisfaire les navires pour la délivrance des titres de sécurité, sont déterminées par décrets notamment en ce qui concerne :

- 1) La construction (cloisonnement et stabilité, prévention contre l'incendie, détection et extinction de l'incendie) ;
- 2) Les installations électriques ;
- 3) Les appareils propulsifs et les appareils auxiliaires ;
- 4) Les moyens de sauvetage (embarcations, radeaux, engins etc..) ;
- 5) La radiotélégraphie et la radiotéléphonie ;
- 6) Les instruments et documents nautiques ;
- 7) Le nombre maximal de passagers à embarquer ;
- 8) L'habitabilité et l'hygiène ;
- 9) Le service médical et sanitaire du bord, du point de vue tant du personnel que du matériel ;
- 10) Les conditions de chargement et d'arrimage des grains et des marchandises dangereuses.

Article 33.- Au regard de la sécurité « et de sûreté »⁽¹⁾ de la navigation, les navires tunisiens sont soumis, en tout temps, au contrôle de l'Autorité Maritime.

(1) Le terme a été ajouté par la loi n° 2005-8 du 19 janvier 2005.

TITRE III

VISITES ET COMMISSIONS DE SECURITE

Chapitre Premier

Visites de Sécurité

Article 34.- Tout navire tunisien est soumis aux visites de sécurité suivantes :

1) *Visite de mise en service* : Tout navire doit, avant d'être mis en service sous pavillon tunisien, subir une visite aussi approfondie que possible et comportant obligatoirement la visite à sec de la coque destinée à la délivrance des titres de sécurité, qu'il s'agisse de navires neufs ou de navires en cours de tunisification.

2) *Visites périodiques* : Tout navire doit, pour obtenir le renouvellement de ses titres de sécurité, subir une visite destinée à vérifier s'il répond toujours aux exigences légales, Cette visite est passée à flot, sauf décision contraire de l'Autorité Maritime qui peut toujours exiger qu'elle soit subie en cale sèche. Lorsque le navire est visité à flot, l'Autorité Maritime peut exiger son déchargement partiel ou total.

Tout navire à passagers est soumis à une visite à sec de la carène, au moins tous les douze mois.

Les autres navires sont soumis à une visite à sec de la carène, tous les deux ans au moins s'ils sont à coque métallique et tous les trois ans au moins s'ils sont à coque en bois.

3) *Visites exceptionnelles* : L'Autorité Maritime peut, en outre, soumettre tout navire à une visite de sécurité chaque fois qu'elle le juge utile.

Tout navire, dont les titres de sécurité ont été retirés ou suspendus par application de l'article 29 du présent Code, doit, avant d'être remis en service, subir une nouvelle visite de sécurité.

Article 35.- Les navires possédant la première cote d'une société de classification peuvent être dispensés des visites prévues à l'article 34 du présent Code, sur les points seulement qui ont fait l'objet de visites, de constatations ou d'épreuves de la part de cette société.

L'Autorité Maritime conserve le droit de procéder à toute vérification dans le domaine couvert par la dispense.

Visite de partance

Article 36.- Avant de quitter un port tunisien, tout navire peut être soumis à une visite de partance.

Cette visite a pour objet de constater que le navire se trouve, d'une manière générale, dans de bonnes conditions de navigabilité et que les mesures, conformes aux dispositions du présent Code et des règlements en vigueur, sont prises pour assurer la sécurité du navire, de l'équipage et des personnes embarquées.

L'Autorité Maritime peut interdire ou ajourner, jusqu'à l'exécution de ses prescriptions, le départ de tout navire qui, par son état de vétusté, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement ou pour tout autre motif prévu par le présent Code ou les règlements en vigueur, lui semblerait ne pouvoir prendre la mer sans danger pour l'équipage ou les personnes embarquées.

Les motifs de l'interdiction ou de l'ajournement sont notifiés immédiatement et par écrit au Capitaine. Si celui-ci refuse de s'y soumettre, l'Autorité Maritime requiert les services du port en vue d'empêcher le départ.

Article 37.- Lorsqu'elle est saisie d'une réclamation de l'équipage, relative soit aux conditions de navigabilité ou de sécurité, soit à l'habitabilité, à l'hygiène ou aux approvisionnements, l'Autorité Maritime désigne, dans les plus brefs délais un ou plusieurs membres de la commission de visite de sécurité, en vue d'examiner le bien-fondé de la réclamation et de prescrire, le cas échéant, les mesures nécessaires.

La réclamation doit être adressée par écrit à l'Autorité Maritime, être motivée, signée par un délégué ou par trois membres de l'équipage et déposée en temps utile pour que le départ du navire ne soit pas retardé.

Article 38.- Toute visite de sécurité fait l'objet d'un procès-verbal signé par les membres de la commission de visite. Le procès-verbal mentionne sommairement toutes les irrégularités constatées au cours de la visite ainsi que les observations et prescriptions qui en découlent.

Toute prescription comportant modification d'une installation doit porter référence aux dispositions légales ou réglementaires en vertu desquelles elle est formulée.

Article 39.- Les procès-verbaux de visite de sécurité sont déposés entre les mains de l'Autorité Maritime et transcrits sur le registre des procès-verbaux de visite qui est conservé à bord du navire et doit être présenté à toute réquisition de la commission de visite prévue à l'article 41 du présent Code ou de l'un de ses membres.

Chapitre II

Commission centrale de sécurité

Article 40.- Une commission centrale de sécurité siège auprès du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Cette commission est saisie pour approbation, par l'armateur, lors de la construction ou la refonte d'un navire, ou avant la tunisification d'un navire acheté à l'étranger, des plans exigés par un arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Tous appareils ou engins de sécurité « ou de sûreté »⁽¹⁾ présentés à l'homologation, toute installation, tout dispositif ou appareil, dont le fabricant ou l'armateur désire faire reconnaître l'équivalence avec une installation, un dispositif ou un appareil réglementaire, sont soumis à la Commission centrale de sécurité.

Celle-ci peut être consultée par le Ministre chargé de la Marine Marchande sur toute question relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à l'habitabilité des navires de commerce, de pêche ou de plaisance et, généralement, sur toute question relative à l'application du présent Code.

Chapitre III

Commission de Visite de Sécurité

Article 41.- Une commission de visite de sécurité siège au Chef-Lieu de chacune des régions Maritimes visées à l'article 55 du présent Code ainsi que tout port où se trouve le navire à visiter.

(1) Le terme a été ajouté par la loi n° 2005-8 du 19 janvier 2005.

Elle examine, lorsqu'un navire doit être mis en service sous pavillon tunisien, s'il répond aux exigences du présent code et des règlements pris pour son application. Elle s'assure que les prescriptions de la commission centrale de sécurité sont respectées. Concernant un navire effectuant des voyages internationaux, cette commission s'assure que ce navire répond aux exigences des conventions internationales ratifiées par la Tunisie y compris les exigences de sûreté des navires. **(Modifié par la loi n°2005-8 du 19 janvier 2005)**

L'examen de la coque comporte obligatoirement une visite à sec.

Le premier titre de sécurité est délivré ou refusé à l'issue des travaux de cette Commission, et conformément à son avis.

Article 42.- En vue de la délivrance, aux navires construits ou achetés à l'étranger, de titres provisoires prévus à l'article 26 du présent code, la commission de visite de sécurité peut siéger si elle le juge utile au port étranger où se trouve le navire en vue de procéder aux visites techniques prévues au présent chapitre.

Dans ce cas, l'armateur supporte les frais de déplacement des membres de la commission. En cas d'urgence, l'autorité consulaire forme une commission dont la composition doit être aussi voisine que possible de celle de la commission de visite de sécurité.

Article 43.- La commission de visite de sécurité est habilitée à procéder aux visites prévues aux articles 34, 35, 36 et 37 du présent code.

Article 44.- La commission de visite de sécurité est présidée par le chef des services de la marine marchande ou par son délégué.

Article 45.- La composition et le fonctionnement de la commission centrale de sécurité et de la commission de visite de sécurité, prévues aux articles 40 et 41 du présent code, sont fixés par décret. ⁽¹⁾

Chapitre IV

Recours

Article 46.- Peuvent formuler un recours auprès de l'autorité maritime :

1) le constructeur, le propriétaire ou l'armateur, en cas de refus de délivrance d'un titre de sécurité prévu à l'article 26 du présent code ou

(1) Voir décret n° 77-731 du 9 septembre 1977 (JORT n° 61 du 20 septembre 1977, page 2445).

d'un titre de sécurité provisoire dans les cas prévus à l'article 31 du présent code;

2) le propriétaire, l'armateur ou le capitaine, en cas de retrait, de suspension ou de refus de renouvellement d'un titre de sécurité ou de refus de prorogation dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article 29 du présent code;

3) le capitaine à qui l'autorisation de départ a été refusée;

4) le délégué ou les trois membres de l'équipage, dont la réclamation, faite conformément aux dispositions de l'article 37 du présent code, n'a pas reçu satisfaction.

Article 47.- Le recours doit être formulé par écrit, dans les quinze jours de la notification de la décision attaquée.

Ce délai est réduit à quarante-huit heures, dans le cas prévu au paragraphe 4) de l'article 46 du présent code.

Article 48.- L'autorité maritime, saisie d'un recours, statue dans les cinq jours, conformément aux conclusions de la commission de visite de sécurité prévue à l'article 41 du présent code.

Ce délai est réduit à quarante-huit heures, dans le cas prévu au paragraphe 4) de l'article 46 du présent code.

La commission entend le représentant de l'autorité maritime et l'auteur du recours, mais conclut hors de leur présence.

Si l'autorité maritime n'a pas statué dans les délais impartis, son silence équivaut à une décision de rejet donnant ouverture au recours prévu à l'article 49 du présent code.

Article 49.- Les décisions prises en application de l'article 48 du présent code peuvent être déférées par écrit, dans les quinze jours de leur notification, au ministre chargé de la marine marchande.

Ce délai est réduit à quarante-huit heures, dans le cas prévu au paragraphe 4) de l'article 46 du présent code.

Le ministre statue dans les cinq jours, après avis de la commission centrale de sécurité prévue à l'article 40 du présent code.

Ce délai est réduit à quarante-huit heures, dans le cas prévu au paragraphe 4) de l'article 46 du présent code.

Le représentant de l'autorité maritime et l'auteur du recours, ou son mandataire, sont admis, s'ils le demandent, à présenter leurs observations devant la commission centrale de sécurité.

Chapitre V

Droits De Visite Et Rétributions

Article 50.- Les visites prévues au présent titre donnent lieu à la perception de taxes dont le montant est fixé par décret.

La taxe à percevoir est à la charge de l'armateur, sauf s'il s'agit d'une visite faite à la suite d'une réclamation de l'équipage reconnue infondée.

Article 51.- Les membres non fonctionnaires des commissions de sécurité reçoivent une rétribution dont le montant est fixé par décret.

Chapitre VI

Navires Etrangers

Article 52.- Les dispositions du présent titre sont applicables aux navires étrangers touchant un port tunisien.

Ces navires sont présumés satisfaire aux dispositions du présent titre si le capitaine présente des titres réguliers délivrés par le gouvernement d'un pays lié par les conventions internationales en vigueur sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et conformément à ces conventions.

Ces titres doivent être considérés comme suffisants à moins qu'il n'y ait des motifs clairs de croire que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications qui y sont portées et qu'il ne peut prendre la mer sans danger pour ses passagers et pour son équipage.

L'autorité maritime prend, dans ce cas, toutes dispositions utiles pour empêcher le départ du navire. Elle informe immédiatement et par écrit le consul du pays, où le navire est immatriculé, de la décision prise et des circonstances qui l'ont motivée ⁽¹⁾.

(1) Voir décret n° 74-1001 du 16 novembre 1974, (JORT n° 70 du 19 novembre 1974, page 2505).

Article 53.- Les navires étrangers sont assujettis aux visites de partance dans les mêmes conditions que les navires tunisiens⁽¹⁾.

Article 54.- Des titres de sécurité peuvent être délivrés à un navire étranger touchant un port tunisien, sur la demande du gouvernement du pays où le navire est ou sera immatriculé.

TITRE IV

QUARTIERS MARTIMES ET PORTS D'ATTACHE

Article 55.- Le littoral est divisé en régions et quartiers maritimes qui seront déterminés par décret.

Article 56.- Les abréviations réglementaires du nom des ports d'attache sont fixées par arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

Article 57.- Le propriétaire peut obtenir le changement du port d'attache de son navire. A cet effet, une demande doit être adressée au ministre chargé de la marine marchande.

Si l'acte de nationalité et le congé de navire sont en règle, l'administration de la marine marchande délivre un certificat favorable et en informe les quartiers maritimes intéressés.

Article 57 bis (Ajouté par la loi n° 2004-4 du 20 janvier 2004) .-

Sauf en cas de nécessité et à condition d'informer préalablement les unités maritimes de la garde nationale, les navires équipés d'un moteur et dont la jauge brute dépasse cinq tonneaux de jauge doivent stationner dans les ports ou dans les sites côtiers maritimes qui leurs sont réservés.

Le gouverneur territorialement compétent fixe ces sites côtiers maritimes.

Dans tous les cas, le propriétaire ou l'exploitant du navire est responsable de sa garde.

Article 58.- Le nom du navire, le numéro d'immatriculation, le nom du port d'attache, ou son indication abrégée établie conformément à l'arrêté prévue à l'article 56 du présent code, sont marqués sur le navire dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

Article 59.- Tout propriétaire désireux de changer le nom de son navire adresse une demande à cet effet au ministre chargé de la marine marchande. Si le changement est autorisé, un nouvel acte de nationalité et un nouveau congé sont exigibles, conformément aux articles 12 et 16 du présent code.

TITRE V REGIME DE LA NAVIGATION

Article 60.- La navigation exercée par tout navire tunisien comprend les catégories ci-après :

- le long cours;
- le cabotage international;
- le cabotage national;
- la navigation côtière;
- la navigation à la pêche maritime.

La navigation au long cours est celle qui est exercée au-delà des limites du cabotage international telles qu'elles sont définies ci-dessous.

- Limite Nord : Le parallèle 72° 00' Nord.

- Limite Ouest : Le méridien 12° 40' Ouest au Nord du parallèle 30° Nord.

Le méridien 27° 00' Ouest au Sud du parallèle 30° Nord.

- Limite Sud : Le parallèle 10° 00' Nord à l'Ouest du méridien de Greenwich.

Le parallèle 30° 00' Nord à l'Est du méridien de Greenwich.

- Limite Est : Le méridien 46° 20' Est.

La navigation de port à port tunisien est dénommée cabotage national.

La navigation côtière est celle qui est pratiquée par les navires suivants :

a) navires d'une jauge brute égale à 100 tonneaux et ne s'écartant pas à plus de 20 milles des côtes,

b) chalands et autres engins de tout tonnage remorqués en mer entre ports tunisien,

c) navires de tout tonnage ne sortant pas habituellement des ports et rades.

Article 61 (Modifié par la loi n° 99-55 du 28 juin 1999) .- La navigation à la pêche comprend les catégories ci après :

- La navigation à la pêche littorale : elle est exercée par les unités de pêche non pontées à une distance ne dépassant pas mille de la côte.

- La navigation à la pêche dans les eaux territoriales : elle est exercée par les unités de pêche pontées d'une longueur totale inférieure à 12m.

- La navigation à la pêche côtière : elle est exercée par les unités de pêche d'une longueur totale supérieure ou égale à 12 m dans les eaux territoriales et dans les zones de pêche réservées tunisiennes ainsi que la navigation exercée par les unités dans la limite de 20 milles de la côte.

- La navigation à la pêche au large : elle est exercée dans la limite du cabotage international telle que fixée par l'article 60 du présent code.

- La navigation à la pêche hauturière : elle est exercée dans la limite dépassant le cabotage international fixée par l'article 60 du présent code.

Article 62.- La navigation spéciale (pilotage, remorquage, balisage etc...) est assimilée, suivant les zones maritimes où elle est pratiquée, à la navigation au long cours.

Article 63.- La navigation de plaisance, pratiquée à bord des navires ayant un équipage comprenant du personnel maritime professionnel salarié, se subdivise, suivant la navigation pratiquée, en navigation de plaisance, long cours, cabotage international, cabotage national ou navigation côtière.

TITRE VI CONDUITE DES NAVIRES

Chapitre Premier Définitions

Article 64.- Pour l'application du présent chapitre, on entend par les termes suivants :

a) «capitaine» ou «patron», toute personne chargée du commandement d'un navire.

b) «officier de pont chef de quart», toute personne, à l'exception du police qui est effectivement chargée de la navigation et de la manœuvre d'un navire.

c) «chef mécanicien» toute personne ayant la direction permanente du service assurant la propulsion mécanique d'un navire.

d) officier mécanicien chef de quart, toute personne effectivement chargée de la conduite de machines de propulsion d'un navire.

Chapitre II

Conditions D'exercice Du Commandement Et Des Fonctions D'officier⁽¹⁾

Article 65.- Nul ne peut exercer ou être engagé pour exercer, à bord d'un navire auquel s'applique le présent code, les fonctions de capitaine ou patron, d'officier de pont chef de quart, de chef mécanicien et d'officier mécanicien chef de quart s'il n'est tunisien, titulaire d'un brevet, constatant sa capacité d'exercer ces fonctions, délivré ou approuvé par le ministre chargé de la marine marchande.

L'âge minimal requis des candidats, la durée de l'expérience professionnelle exigée ainsi que les conditions d'admission aux examens pour la délivrance de chaque catégorie de brevet de capacité sont fixés par décret.

Le ministre chargé de la marine marchande peut accorder des dérogations totales ou partielles aux dispositions ci-dessus pour les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux.

Des dérogations exceptionnelles peuvent également être accordées par le ministre chargé de la marine marchande pour les navires de plus de 500 tonneaux en cas de force majeure.

Article 66.- L'interdiction de commander peut être prononcée à titre temporaire, ou à titre définitif, par le ministre chargé de la marine marchande à l'encontre de tout capitaine d'un navire tunisien, reconnu coupable d'une des infractions énumérées ci-après :

1) infraction à la police de la navigation notamment à la police de la navigation en temps de guerre,

(1) Voir décret n°2002-1778 du 3 août 2002.

2) transport illicite d'armes, de poudre, de stupéfiants ou de passagers clandestins,

3) détournement de navire ou de sa cargaison dans une intention frauduleuse,

4) avaries occasionnées au navire par impéritie ou négligences,

5) infraction à la réglementation pour prévenir les abordages,

6) infraction aux dispositions des brevets de commandement.

Le registre d'équipage est en outre retiré temporairement à tout navire dont le capitaine ou patron aura franchi la limite du parcours indiqué sur son brevet, s'il est prouvé que cette infraction a été commise sur ordre de l'amateur.

Chapitre III

Règles Pour Prévenir Les Abordages En Mer

Article 67.- Tout navire tunisien auquel s'applique le présent code doit se conformer au règlement pour prévenir les abordages en mer, qui sera fixé par décret.

Article 68.- Les navires tunisiens sont soumis, en ce qui concerne le transport des armes et des marchandises dangereuses, à la réglementation en vigueur.

Aucun navire, quelle qu'en soit la nationalité, ne peut effectuer dans un port tunisien un embarquement ou un débarquement d'armes ou de marchandises dangereuses sans se conformer à la réglementation en vigueur.

TITRE VII

DISPOSITIONS PENALES

Chapitre Premier

Constations Des Infractions

Article 69.- Peuvent constater, par procès-verbaux, les infractions aux dispositions du présent code :

1) Dans les ports, chenaux et rades et dans les eaux territoriales ne dépassant pas trois (3) milles :

- a) les officiers de police judiciaire,
- b) les agents assermentés de services de la marine marchande,
- c) les commandants des bâtiments de la marine nationale,
- d) les agents assermentés de l'administration des douanes,
- e) les agents assermentés du service national de surveillance côtière,
- g) les agents assermentés de la grade nationale, chargés de la surveillance des frontières maritimes.

2) En dehors des zones ci-dessus indiquées :

- a) les commandants des bâtiments de la marine nationale,
- b) les agents assermentés du service national de surveillance côtière,
- c) les agents de douanes dans le rayon maritime des douanes, tel qu'il est défini par les dispositions de l'article 34 du code des douanes

Article 70.- Les procès-verbaux dressés par les agents visés à l'article 69 du présent code doivent être signés par eux.

Ils sont dispensés de la rédaction personnelle et font foi jusqu'à preuve du contraire.

Les procès-verbaux énoncent la date, le lieu, l'heure et la nature de l'infraction constatée, les noms, qualités, domiciles des agents verbalisateurs et éventuellement, de l'agent rédacteur, les noms, qualités, domiciles des délinquants et les noms des navires en infraction.

Si les délinquants assistent à la rédaction du procès-verbal, lecture leur en est faite et ils sont sommés de signer, en cas de refus de leur part ou de déclaration qu'ils ne savent pas signer, il en est fait mention au procès-verbal.

Si les délinquants n'y assistent pas, il en est également fait mention, ainsi que de la raison de cette absence.

A défaut de procès-verbal, ou en cas d'insuffisance de cet acte, les infractions peuvent être prouvées par les moyens de droit commun.

Article 71.- Tous les procès-verbaux sont transmis par la voie hiérarchique au ministre chargé de la marine marchande quand bien

même ils ont été dressés par un agent n'appartenant pas à son administration.

Chapitre II

Procédure

Article 72.- L'action publique est exercée par le ministère public à la requête du ministre chargé de la marine marchande, sans préjudice du droit de la partie civile.

Il n'est pas dérogé, pour le jugement des infractions prévues au présent code, aux règles normales de compétence.

Toutefois, si l'infraction a été commise en mer, le tribunal compétent est le tribunal du port d'immatriculation du navire ou le tribunal du port où le navire a été conduit.

Les poursuites doivent être exercées dans les douze mois qui suivent le jour où l'infraction a été constatée.

A défaut de poursuite exercées dans ce délai, l'action publique et toutes autres actions sont prescrites.

Chapitre III

Pénalités

Article 73.- Est puni d'une amende de 2.000 dinars si le navire jauge 100 tonneaux et au-dessus et de 1.000 dinars si le navire jauge moins de 100 tonneaux, tout amateur ou propriétaire qui enfreint les prescriptions édictées par les articles 13 et 14 du présent code, et ce, outre l'embargo que le ministre chargé de la marine marchande peut faire mettre sur le navire.

Article 74.- Est puni d'une amende de 2.000 dinars et d'un emprisonnement d'un an si le navire jauge 100 tonneaux et au-dessus et de 1.000 dinars si le navire jauge moins de 100 tonneaux, tout armateur ou propriétaire qui enfreint les prescriptions édictées par l'article 16 du présent code.

Article 75.- Est puni d'une amende de 100 dinars, tout armateur ou propriétaire qui enfreint les prescriptions édictées par l'article 18 du présent code.

Article 76.- Est puni d'une amende de 100 dinars si le navire jauge 100 tonneaux et au-dessus et de 50 dinars si le navire jauge moins de 100 tonneaux, tout armateur ou propriétaire qui enfreint les prescriptions édictées par les articles 23 et 24 du présent code.

Article 77.- Est puni d'une amende de 2.000 dinars si le navire jauge 100 tonneaux et au-dessus et de 500 dinars si le navire jauge moins de 100 tonneaux, tout armateur ou propriétaire qui enfreint les prescriptions édictées au titre II du présent code.

Article 78.- Est puni d'une amende de 300 dinars si le navire est armé au long cours, de 200 dinars s'il est armé au cabotage et de 50 dinars s'il est armé à la navigation côtière, tout armateur ou propriétaire qui enfreint les prescriptions édictées par l'article 58 du présent code.

Article 79.- Est puni d'une amende de 200 dinars et d'un emprisonnement de 3 mois, tout armateur ou propriétaire qui enfreint les prescriptions édictées par les articles 65 et 66 du présent code.

Article 80.- Est puni d'une amende de 300 dinars si le navire jauge 100 tonneaux et au-dessus et d'une amende de 1.000 dinars si le navire jauge moins de 100 tonneaux, tout armateur ou propriétaire qui fait naviger un navire pour lequel un titre de sécurité a été refusé ou suspendu.

Le capitaine est passible des mêmes peines.

Toutefois, la peine prononcée contre le capitaine peut être réduite au quart de celle prononcée contre l'armateur du navire s'il est prouvé que le capitaine a reçu un ordre écrit de cet armateur.

Article 81.- Les peines prévues aux articles 73 à 80 du présent code peuvent être portées au double en cas de récidive.

Les mêmes peines sont réduites de moitié en ce qui concerne les infractions aux prescriptions relatives aux navires d'une jauge brute inférieure à 100 tonneaux.

Article 82.- Sont considérés comme ayant personnellement la qualité d'armateur ou de propriétaire au regard du présent chapitre et soumis aux peines y prévues, tous ceux qui auront contrevenu, soit comme commettants, soit à un titre quelconque comme chargés de l'administration ou de la direction de toute entreprise d'exploitation

maritime, quelle qu'en soit la forme juridique. Ces entreprises sont civilement responsables et notamment, répondront solidairement avec les délinquants du montant des amendes et des frais.

Article 83 (Ajouté par la loi n°2004-4 du 20 janvier 2004) .- Est puni d'une amende de mille dinars, tout contrevenant aux dispositions de l'article 57 bis du présent code.

Annexe

Décret n° 2010-2475 du 28 septembre 2010, fixant la composition et le fonctionnement de la commission centrale de sécurité maritime.

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre du transport,

Vu la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ratifiée par la loi n° 73-3 du 31 janvier 1973,

Vu la convention internationale de 1973, pour la prévention de la pollution par les navires, à laquelle la République Tunisienne est autorisée à adhérer en vertu de la loi n° 76-15 du 21 janvier 1976,

Vu la convention sur le règlement international de 1972, pour prévenir les abordages en mer à laquelle la République Tunisienne est autorisée à adhérer en vertu de la loi n° 77-70 du 7 décembre 1977,

Vu la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ratifiée par la loi n° 80-22 du 23 mai 1980,

Vu le protocole de 1978 à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ratifié par la loi n° 80-23 du 23 mai 1980,

Vu le protocole de 1978, relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, ratifié par la loi n° 80-56 du 1^{er} août 1980,

Vu la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille à laquelle la République Tunisienne est autorisée à adhérer en vertu de la loi n° 94-46 du 9 mai 1994,

Vu le code de commerce maritime promulgué par la loi n° 62-13 du 24 avril 1962 et l'ensemble des textes qui l'ont modifié et complété notamment la loi n° 2004-3 du 20 janvier 2004,

Vu le code de la police administrative de la navigation maritime promulgué par la loi n° 76-59 du 11 juin 1976 et notamment ses articles 40 et 45 et l'ensemble des textes qui l'ont modifié et complété notamment la loi n° 2005-8 du 19 janvier 2005,

Vu la loi n° 98-109 du 28 décembre 1998, relative à l'office de la marine marchande et des ports,

Vu la loi n° 2008-44 du 21 juillet 2008, portant organisation des professions maritimes,

Vu le décret n° 74-1001 du 16 novembre 1974, relatif à la réglementation du travail à bord, à la fixation des effectifs minima et à la répartition des personnels affectés au service du navire notamment ses articles 21, 24 et 28,

Vu le décret n° 76-136 du 19 février 1976, portant organisation de la scolarité à l'école de la marine marchande de Sousse,

Vu le décret n° 77-731 du 9 septembre 1977, fixant la composition et les modalités de fonctionnement de la commission centrale de sécurité, modifié par le décret n° 89-1383 du 7 septembre 1989,

Vu le décret n° 86-863 du 15 septembre 1986, fixant les attributions du ministère du transport,

Vu le décret n° 91-86 du 14 janvier 1991, portant organisation des services centraux du ministère du transport,

Vu le décret n° 98-1385 du 30 juin 1998, relatif à l'office de la marine marchande et des ports,

Vu le décret n° 99-2465 du 1^{er} novembre 1999, portant statut particulier du corps des personnels spécialisés de la marine marchande dépendant du ministère du transport,

Vu le décret n° 99-2843 du 27 décembre 1999, portant organisation du ministère des communications,

Vu le décret n° 2002-1778 du 3 août 2002, fixant les conditions d'exercice des fonctions des gens de mer à bord des navires de mer astreints à tenir un registre d'équipage et aux contrôles y afférent,

Vu le décret n° 2004-398 du 24 février 2004, portant organisation de l'académie navale et fixant son système de formation,

Vu le décret n° 2004-1029 du 26 avril 2004, fixant l'organigramme de l'office de la marine marchande et des ports,

Vu l'arrêté du ministre du transport du 2 mars 2005 fixant le modèle, la durée de validité et les conditions d'obtention des brevets et des visas exigés pour l'exercice des fonctions des gens de mer à bord des navires de mer astreints à tenir un registre d'équipage,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décète :

Article premier.- La commission centrale de sécurité maritime visée aux articles 40 et 45 du code de la police administrative de la navigation maritime est composée de :

1/ Membres délibérants :

- le ministre chargé de la marine marchande ou son représentant : président,

- le directeur de la flotte et de la navigation maritime à l'office de la marine marchande et des ports,

- un inspecteur parmi les titulaires d'un brevet de capitaine au long cours ou de capitaine de 1^{ère} classe de la marine marchande et qui effectue les visites, inspections et audits visés par les instruments obligatoires pertinents de l'organisation maritime internationale et relatifs aux navires et aux compagnies,

- un inspecteur parmi les titulaires d'un brevet d'officier mécanicien de 1^{ère} classe de la marine marchande ou de chef mécanicien de 1^{ère} classe de la marine marchande et qui effectue les visites, inspections et audits visés par les instruments obligatoires pertinents de l'organisation maritime internationale et relatifs aux navires et aux compagnies,

- un ingénieur principal en techniques navales ou un titulaire d'un diplôme équivalent,

- Le directeur de la flotte et de la navigation maritime à la direction générale de la marine marchande au ministère du transport ou son représentant,

- un officier de la marine nationale (spécialité pont et systèmes navals ou énergie et techniques navales ou parmi les titulaires de diplômes équivalents) représentant le ministère de la défense nationale,

- un médecin parmi les médecins exerçant à bord des navires à passagers,
- un ingénieur en radiocommunications représentant le ministère des technologies de la communication,
- un représentant de la société de classification inscrite sur le registre des sociétés de classification des navires ayant trait aux dossiers soumis à la commission centrale de sécurité maritime.

2/ Membres avec voix consultative :

- un représentant des armateurs
- un représentant des chantiers de construction navale,
- un représentant du comité général des assurances.

Lorsqu'elle siège pour examiner les dossiers concernant les navires de pêche, il est ajouté à la composition de la commission centrale de sécurité maritime un représentant du ministère de l'agriculture, des ressources hydrauliques et de la pêche (spécialité navigation maritime ou énergie et machines ou techniques navales), comme membre délibérant.

Et lorsqu'elle siège en matière de plaisance et des sports nautiques, cette commission est élargie par deux membres délibérants :

- un représentant du ministère du tourisme,
- un représentant des fédérations des sports nautiques.

Article 2.- Les membres de la commission centrale de sécurité maritime sont désignés par décision du ministre chargé de la marine marchande sur proposition du président-directeur général de l'office de la marine marchande et des ports et d'un commun accord avec les ministères et organismes intéressés.

Le président de la commission peut faire appel à toute personne dont la présence est jugée utile en vue d'assister aux travaux de la commission comme membre avec voix consultative.

Article 3.- La commission centrale de sécurité maritime se réunit en quatre sessions ordinaires au moins par an et en sessions extraordinaires chaque fois que nécessaire.

Article 4.- Le secrétariat de la commission est assuré par la direction de la flotte et de la navigation maritime à l'office de la marine marchande et des ports qui se charge notamment de :

- organiser les réunions de la commission,
- préparer les dossiers relatifs à l'ordre du jour,
- adresser aux membres de la commission les convocations pour prendre part aux réunions,
- rédiger les procès-verbaux des réunions,
- soumettre les avis de la commission au ministre chargé de la marine marchande pour décision,
- notifier aux personnes intéressées les décisions prises,
- préparer le rapport d'activité annuel de la commission,
- veiller à l'archivage des procès-verbaux des réunions et des décisions prises.

Article 5.- Les délibérations de la commission centrale de sécurité maritime ne sont légales que si la moitié des membres délibérants sont présents. A défaut, il est procédé dans les dix jours qui suivent à une seconde réunion.

Article 6.- Les décisions et avis de la commission centrale de sécurité maritime sont pris à la majorité des voix des membres présents. En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Article 7.- Il est créé au niveau de chaque région maritime un sous comité régional de sécurité maritime que la commission centrale de sécurité maritime peut charger pour examiner les dossiers relatifs à ses prérogatives et déposés auprès des services relevant de cette région.

Les dossiers examinés par les sous comités régionaux de sécurité maritime sont soumis à l'approbation de la commission centrale de sécurité maritime.

La composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de ces sous comités régionaux de sécurité maritime sont fixées par arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

Article 8.- Le contrôle de l'exécution des décisions prises sur avis de la commission centrale de sécurité maritime est confié à l'autorité maritime.

Article 9.- Sont abrogées, toutes les dispositions antérieures et contraires au présent décret et notamment les dispositions du décret n°

77-731 du 9 septembre 1977, fixant la composition et les modalités de fonctionnement de la commission centrale de sécurité, tel que modifié par le décret n° 89-1383 du 7 septembre 1989.

Article 10.- Le ministre du transport est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 28 septembre 2010.

Zine El Abidine Ben Ali

TABLE DES MATIERES

Libellé	Articles	Pages
Loi n°76-59 du 11 juin 1976, portant promulgation du code de la police administrative de la navigation maritime...	1 à 2	3
Titre I : Réglementation administrative des navires.....	1 à 24	5
Chap I – Nationalité des navires.....	1 à 6	5
Chap II – Jaugeage des navires.....	7 à 10	6
Chap III – De la propriété des navires.....	11 à 18	7
Chap IV – Congés.....	19 à 22	9
Chap V – Prescriptions concernant le pavillon...	23 à 24	10
TITRE II – Titres de sécurité.....	25 à 33	10
Chap I – Définitions.....	25	10
Chap II – Des différents titres de sécurité.....	26 à 33	11
TITRE III – Visites et commissions de sécurité...	34 à 54	14
Chap I – visites de sécurité.....	34 à 35	14
– visites de partance.....	36 à 39	15
Chap II – Commission centrale de sécurité...	40	16
Chap III – commission de visite de sécurité...	41 à 45	16
Chap IV – Recours.....	46 à 49	17
Chapt V – Droits de visite et rétributions.....	50 et 51	19

Chapt VI – Navires étrangers.....	52 à 54	19
Titre IV – Quartiers maritimes et ports d'attache...	55 à 59	20
Titre V – Régime de la navigation.....	60 à 63	21
Titre VI – Conduite des navires.....	64 à 68	22
Chap I – Définitions.....	64	22
Chap II – Conditions d'exercice du commandement et des fonctions d'officier.....	65 à 66	23
Chap III – Règles pour prévenir les abordages en mer.....	67 à 68	24
Titre VII – Dispositions pénales.....	69 à 83	24
Chap I – Constatation des infractions.....	69 à 71	24
Chap II – Procédure.....	72	26
Chap III – Pénalités.....	73 à 83	26
Annexe.....		29
Décret n° 2010-2475 du 28 septembre 2010, fixant la composition et le fonctionnement de la commission centrale de sécurité maritime.....	1 à 10	31
Table des matières	----	37