REPUBLIQUE TUNISIENNE

CODE DE COMMERCE MARITIME

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Publications de l'Imprimerie Officielle de la République Tunisienne
2008

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Loi n° 62-13 du 24 avril 1962,(19 dhoul kaada 1381), portant promulgation du Code de Commerce Maritime. [1]

(JORT n° 22 du 27 avril et 1er mai 1962)

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 et relatifs au commerce maritime, sont réunis en un seul corps sous le titre de « Code de Commerce Maritime ».

Article 2

Les dispositions dudit Code entreront en vigueur à compter du 1er juillet 1962. (29 moharem 1382). Elles n'ont pas d'effet rétroactif. Toutefois, les procédures en cours à la date du 1er juillet 1962 (29 moharem 1382) restent soumises à la délégation en vigueur à la date de la promulgation de la présente loi jusqu'à leur règlement définitif.

Article 3

Sont abrogées à compter de la mise en vigueur dudit Code, toutes dispositions contraires.

Imprimerie officielle de la République Tunisienne

[1] Travaux préparatoires : discussion et adoption par l'Assemblée Nationale, dans sa séance du 17 avril 1962.

Article 4

Sont inapplicables aux transports maritimes, les dispositions des articles 627 à 669 inclusivement du Code de Commerce, relatives aux contrats de transport et de commissions de transport, dans la mesure où elles sont contraires aux dispositions du présent Code.

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

Fait à Oueslatia le 24 avril 1962 (19 dhoul Kaâda 1381).

Le Président de la République Tunisienne

Habib Bourguiba

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

CODE DE COMMERCE MARITIME

LIVRE PREMIER
DU REGIME DE LA NAVIGATION MARITIME

TITRE PREMIER
DISPOSITIONS GENERALES

Article Premier

Le présent Code s'applique à toute espèce de navigation maritime, qu'elle soit ou non à but lucratif, qu'elle soit exercée pour le compte de personnes privées ou publiques, y compris l'Etat.

Article 2

Les dispositions concernant les transports maritimes et les avaries communes ne sont, cependant, applicables qu'au transport à titre onéreux de marchandises ou de passagers.

Les bâtiments de guerre et ceux qui sont affectés à un service public de l'Etat ou d'une collectivité publique locale ne

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

sont soumis au présent Code que dans ses seuls dispositions concernant l'abordage, l'assistance et le sauvetage.

Article 3

La navigation est dite maritime lorsqu'elle s'exerce sur la mer, dans les ports et les rades, sur les lacs, étangs, canaux et parties de rivières où les eaux sont salées et communiquent avec la mer.

Article 4

Le navire est le bâtiment affecté à la navigation maritime.

Article 5

Les navires de toutes nationalités peuvent circuler librement dans les eaux territoriales tunisiennes, à la condition de respecter les règles établies par les conventions internationales et les lois tunisiennes.

TITRE II

DES PAPIERS DE BORD

Article 6

Tout navire tunisien, sauf les exceptions prévues à l'article 8, doit avoir les papiers de bord suivants :

- Acte de nationalité ;
- Congé ;
- registre d'équipage,
- Documents sanitaires ;
- Titres de sécurité et registre des procès-verbaux de visites ;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

- Livre de bord, registre de discipline et journal de la machine, s'il y a lieu.

Les navires étrangers doivent avoir les papiers de bord exigés par leur loi nationale.

Article 7

L'acte de nationalité est la pièce qui constate le droit du navire à battre pavillon tunisien. Il est délivré au nom du Président de la République par le secrétaire d'Etat intéressé. Il contient la description du navire, atteste que ce navire a été jaugé et immatriculé. Il énonce, en outre, le port d'attache du navire, son nom, son espèce, son numéro matricule, son tonnage, le nom du propriétaire, le lieu et l'année de sa construction ou les circonstances qui ont entraîné sa naturalisation.

Le congé est l'acte destiné à établir que le navire est toujours en droit de battre pavillon tunisien. Il affirme l'identité du navire auquel il est délivré avec celui qui fait l'objet de l'acte de nationalité. Il est délivré par l'autorité maritime.

Chaque navire admis à battre pavillon tunisien devra se faire délivrer par l'autorité maritime un registre d'équipage coté et paraphé sur lequel seront apposés les visas d'arrivée et de départ.

A l'étranger, les attributions de l'autorité maritime sont exercées par l'autorité consulaire tunisienne.

Article 8

Sont dispensés :

a) de tous papiers de bord : les canots et chaloupes dépendant d'un navire et figurant à son inventaire ;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

b) de papiers de bord à l'exception du congé, des titres de sécurité et du registre des procès-verbaux de visites :

- Les embarcations, chalands, porteurs, pontons-grues et autres engins flottants navigant à l'intérieur d'une même rade ;

- Les bâtiments employés exclusivement à l'usage local des thonaires ;

- 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.

Le congé, exigé des navires visés au paragraphe b), est un congé dit de police renouvelable annuellement.

Article 9

Dans les vingt-quatre heures qui suivent leur arrivée dans un port, les capitaines sont tenus de remettre leurs papiers de bord à l'autorité maritime.

Les agents de l'autorité maritime, des douanes ou des services de santé pourront s'assurer, par une visite à bord, que les indications portées sur les actes déposés entre leurs mains sont exactes.

Article 10

Sont dispensés de remettre leurs papiers de bord et de faire viser leur registre d'équipage, à l'arrivée et au départ :

1) les navires se livrant à la pêche sur les côtes tunisiennes ;

2) ceux qui circulent habituellement entre les îles dépendant de la Tunisie et la côte ferme tunisienne la plus voisine ;

3) les embarcations employées au transit des passagers et des marchandises entre la terre et la rade, et vice-versa ;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

4) celles qui sont affectées à l'exploitation d'entreprises agricoles, industrielles ou commerciales ;

5) les navires de plaisance ayant leur port d'attache en Tunisie, lorsqu'ils exercent une navigation côtière le long des côtes tunisiennes,

6) les navires en relâche, lorsque la relâche ne dépasse pas vingt-quatre heures.

Toutefois, les capitaines des navires visés au présent article sont tenus de produire leurs papiers de bord à toute réquisition des agents de l'autorité maritime, des services de santé ou des douanes.

Article 11

L'autorité maritime peut interdire ou ajourner le départ de tout navire, quel que soit son tonnage, qui n'aurait pas satisfait aux conditions prescrites par le présent titre.

Lorsqu'un navire immatriculé en Tunisie, arraisonné à la mer, est dépourvu d'une ou de plusieurs pièces réglementaires ou est muni de faux papiers, il peut être conduit au port tunisien le plus proche et retenu provisoirement par l'autorité maritime.

Article 12

Le propriétaire ou l'armateur d'un navire dépourvu d'une ou de plusieurs pièces réglementaires est puni d'une amende de deux mille dinars et d'un emprisonnement d'un an, ou de l'une de ces deux peines seulement.

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

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

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

Le capitaine est passible des mêmes peines.

Le tribunal peut, en outre, ordonner la confiscation du navire.

TITRE III
DU REGIME JURIDIQUE DES NAVIRES

Chapitre premier
De la propriété des navires (1)

Section I - Dispositions générales

Article 13

Le navire est meuble sous réserve des règles particulières édictées par le présent Code. Il n'est pas soumis aux dispositions de l'article 488 du Code des Obligations et des Contrats.

---

(1) L'article 2 de la loi n° 2004-3 du 20 janvier 2004 présente des dispositions transitoires :

Dispositions transitoires

Est accordé, un délai ne dépassant pas trois mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi :

1. au propriétaire d'un navire dont l'acte a été passé avant cette date pour se conformer aux dispositions de l'article 24 de la présente loi relatives à la déclaration écrite auprès de l'autorité maritime et du deuxième alinéa de l'article 23 de la présente loi.

2. au constructeur d'un navire en cours de construction avant cette date, pour se conformer aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 15 de la présente loi.

3. au constructeur d'un navire en cours de construction avant cette date, pour se conformer aux dispositions de l'alinéa premier de l'article 25 de la présente loi.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 14

Sont considérés comme faisant partie du navire, tous les accessoires nécessaires à son exploitation, à savoir toutes choses qui, sans constituer une partie du navire, sont destinées à être utilisées avec lui.

Article 15 (Modifié par la loi n° 2004-3 du 20 janvier 2004)

Celui qui construit un navire pour le compte d'une autre personne en demeure propriétaire jusqu'au transfert de sa propriété à cette personne ou à une autre sauf convention contraire inscrite sur le registre d'immatriculation des navires.

Le constructeur doit informer l'autorité maritime du chef-lieu du quartier maritime où s'effectue la construction de toute opération de construction de navire qu'il entreprend, et ce, en vertu d'une déclaration écrite portant sa signature légalisée conformément à la législation en vigueur.

Si l'opération de construction concerne un navire de pêche, la déclaration indiquée au deuxième alinéa du présent article doit être accompagnée d'une autorisation de construction délivrée conformément à la législation en vigueur.

Article 16 (Modifié par la loi n° 2004-3 du 20 janvier 2004)

Tout acte translatif de propriété de tout ou de parts indivises d'un navire tunisien doit être fait par un écrit rédigé auprès de l'autorité maritime compétente.

Tout transfert de propriété d'un navire Tunisien en Tunisie, fait en violation des dispositions de l'alinéa premier du présent article, est nul et non avenu.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Section II- **De la copropriété des navires**

Article 17

La propriété d'un navire peut être divisée en un certain nombre de parts.

Article 18

Pour tout ce qui concerne l'intérêt commun des copropriétaires, l'avis de la majorité doit être suivi.

La majorité se détermine par une portion de parts dépassant la moitié du nombre total de parts.

Toutefois, les décisions, contraires aux clauses du contrat d'armement ou étrangères au but de l'armement, ne sont valables qu'autant qu'elles sont prises à l'unanimité des copropriétaires.

Article 19

L'administration du navire peut être confiée, par une délibération de la majorité, à un gérant choisi, soit parmi les copropriétaires, soit en dehors.

Le gérant a les pouvoirs d'administration ordinaire. Il peut, notamment, conclure tous contrats de transport et faire assurer le navire. Il représente légalement les copropriétaires en justice pour tout ce qui est relatif à l'armement et l'exploitation.

Il ne peut, toutefois, choisir le capitaine, hypothéquer le navire, ni faire de grosses réparations sans l'autorisation de la majorité. Il ne peut faire aucun acte de disposition.

Si les copropriétaires ont restreint les pouvoirs du gérant, cette restriction n'est pas opposable aux tiers qui ont contracté de bonne foi avec ce dernier.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Le gérant est responsable de ses fautes envers les copropriétaires, auxquels il doit rendre compte de sa gestion.

Chaque copropriétaire a le droit de discuter les comptes du gérant, alors même que la majorité les aurait acceptés sans réserves.

Article 20

Le capitaine, qui est copropriétaire du navire, peut, s'il vient a être congédié, renoncer à la copropriété et exiger de ses copropriétaires, qui acquerront à proportion de leurs droits, l'achat à l'amiable ou à dire d'expert de sa part. Cette exigence doit être notifiée à tous les copropriétaires par acte d'huissier notaire dans les trente jours du congédiement.

Le règlement du prix, augmenté des intérêts de droit à partir de la notification susvisée, doit être effectué, dans le mois de sa fixation définitive, amiable ou judiciaire. L'expert peut être désigné par simple ordonnance de référé.

Article 21

Chaque copropriétaire peut céder à un tiers sa part dans le navire, sans l'autorisation des autres copropriétaires et sauf exercice du droit de retrait dans les quinze jours de la notification qui leur sera faite de la cession.

Toutefois, si cette cession est consentie au profit d'un étranger et doit avoir pour effet de faire perdre au navire la nationalité tunisienne, elle n'est valable que moyennant le consentement de tous les copropriétaires et sous réserve de l'autorisation préalable de l'autorité maritime.

Si, par suite de succession ou de legs, un étranger devient copropriétaire d'un navire dans une proportion telle que le navire doive perdre sa nationalité tunisienne, le successeur ou le légataire devra transférer à un Tunisien une partie suffisante de ses droits, pour que le navire puisse continuer à être considéré

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

comme tunisien, sans préjudice, en cas de legs, de l'exercice du droit de retrait susvisé.

Faute par ce successeur ou légataire de ce faire, dans un délai de six mois de l'événement qui l'a rendu copropriétaire, l'un quelconque de ses copropriétaires ou l'autorité maritime peuvent, dans le délai des six mois suivants, demander au tribunal de première instance du chef-lieu du quartier maritime d'immatriculation d'ordonner la vente, à sa barre, à un Tunisien exclusivement, de l'excédent de part détenu par le successeur ou le légataire.

Article 22

La licitation du navire ne peut, sauf convention contraire, être demandée qu'à la majorité prévue à l'article 18. Elle est ordonnée par la juridiction du port d'attache du navire.

La vente, à laquelle doivent être appelés tous les copropriétaires, a lieu à la barre du tribunal dans les formes prévues pour la vente forcée des navires, sauf accord unanime des copropriétaires sur d'autres modalités.

La mise à prix est, sans renvoi, indéfiniment baissée jusqu'à ce qu'une enchère se manifeste.

Section III - **De L'immatriculation Des Navires**

Article 23 (Modifié par la loi n° 2004-3 du 20 janvier 2004)

Tout navire navigant sous pavillon tunisien doit être immatriculé au chef-lieu d'un quartier maritime qui devient son port d'attache.

Le propriétaire procède à l'immatriculation du navire totalement construit à la livraison ou à l'acquisition dès le transfert de sa propriété conformément à la modalité prévue dans l'alinéa premier de l'article 16 du présent code. Si un navire étranger est acquis à l'étranger, l'acheteur doit présenter une demande écrite en

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

vue de son immatriculation dans un délai de sept jours de la date de son entrée dans un port tunisien.

Les formalités d'immatriculation doivent être accomplies dans un délai ne dépassant pas soixante jours à compter de cette date.

Article 24 (Modifié par la loi n° 2004-3 du 20 janvier 2004)

Pour les navires construits en Tunisie, l'immatriculation a lieu sur production à l'autorité maritime du port d'attache du navire par le propriétaire ou son mandataire, du certificat de jaugeage et d'une copie originale de l'acte de vente.

Pour les navires construits ou acquis à l'étranger, l'immatriculation a lieu sur production à l'autorité maritime du port d'attache du navire par l'acheteur ou son mandataire, d'une déclaration écrite sur un formulaire délivré par l'autorité maritime, en plus du certificat de jaugeage et de la copie originale du titre de propriété du navire.

De tout ce qui précède, il est dressé un procès-verbal signé par le déclarant et l'autorité maritime.

L'autorité maritime doit exiger du demandeur de l'immatriculation tous les documents appuyant sa déclaration.

L'autorité maritime mentionne dans le registre matricule sur une feuille numérotée et paraphée, exclusivement affectée au navire, ce qui suit :

1. le port d'attache du navire, le numéro, le lieu et la date d'établissement du certificat de jaugeage,

2. le nom du navire et son mode de puissance motrice, les matériaux de sa coque, la date de sa construction, ses dimensions, son tonnage et, s'il y a lieu, la force de sa machine motrice,

3. les prénom, nom, nationalité et domicile de son ou de ses

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

propriétaires, le nombre des parts de chacun d'eux et, s'il y a lieu, le prénom, le nom, la nationalité et le domicile du gérant visé à l'article 19.

Article 25

Le propriétaire d'un navire en cours de construction mentionné à l'article 15 du présent code doit l'immatriculer sur la présentation d'une requête à l'autorité maritime du chef-lieu du quartier maritime où s'effectue la construction. **(Modifié par la loi n° 2004-3 du 20 janvier 2004)**.

L'autorité maritime mentionne sur le registre matricule sous numéro spécial :

1) la date de la requête,

2) l'emplacement de la mise en chantier du navire, son nom, le mode de puissance motrice du bâtiment, les matériaux de sa coque, ses dimensions et son tonnage présumés et, s'il y a lieu, la force de sa machine motrice.

Dès établissement du certificat de jaugeage, le feuillet numéroté définitif est établi à la requête du propriétaire du navire dans les formes et modalités visées à l'article 24.

Article 26

Les changements qui surviennent dans les éléments visés au 2) de l'article 24 sont portés au registre matricule à la suite de la première annotation sur la production du certificat de jaugeage qui constate ces changements.

Tout nouveau certificat de jaugeage doit rappeler les certificats antérieurs par la désignation de leurs lettres, de leur numéro, de leur date et du nom du navire auquel ils s'appliquent.

Mention de l'annotation requise, de sa date et de son numéro est portée sur le certificat de jaugeage.

Article 27

En cas de transfert de la propriété du navire entraînant perte de sa nationalité tunisienne ou s'il est disparu ou perdu, le

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

propriétaire ou son ayant cause est tenu d'en aviser par écrit, dans la quinzaine de la survenance de l'un des événements susvisés, le bureau du port d'immatriculation aux fins, après vérification par ce bureau, d'annulation du feuillet du registre matricule relatif à ce navire.

Article 28 (Modifié par la loi n° 2004-3 du 20 janvier 2004)

Est punie d'une amende de mille dinars, toute personne contrevenant aux dispositions des articles 15, 16, du deuxième alinéa de l'article 23 et de l'article 27 du présent code.

L'autorité compétente peut retirer les papiers de bord du navire jusqu'à la régularisation de sa situation administrative.

Les infractions mentionnées dans l'alinéa premier du présent article sont constatées conformément aux procédures prévues par le code de la police administrative de la navigation maritime.

Les dispositions de l'alinéa premier du présent article s'appliquent à toute personne chargée, à un titre quelconque, de l'administration et de la direction des entreprises d'exploitation maritime, quelle qu'en soit la forme juridique.

Chapitre II

De la publicité des droits existant sur les navires

Article 29

Tout droit relatif à un navire déjà immatriculé ne sera opposable aux tiers que par le fait et du jour de son inscription sur le feuillet matricule attribué audit navire par l'autorité maritime.

Article 30

Doivent être rendus publics par l'inscription sur le feuillet :

1) tous actes et conventions entre vifs, à titre gratuit ou à

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

titre onéreux, tous jugements ayant acquis force de chose jugée ayant pour effet de constituer, transmettre, déclarer, modifier ou éteindre un droit sur le navire, de le rendre indisponible en totalité ou en partie ou de modifier toute autre condition de son inscription ;

2) tous contrats d'affrètement à temps d'une durée supérieure à un an.

La transmission d'un droit d'hypothèque par cession, subrogation ou tout autre mode doit être mentionnée en marge de l'inscription de l'hypothèque. Cette mention emporte au profit du cessionnaire ou subrogé le droit de disposer de l'inscription et d'en donner mainlevée. A défaut de mention, les cessions, subrogations ou radiations consenties par le créancier inscrit sont opposables au cessionnaire nanti de la créance.

Article 31

Les transmissions de droits sur le navire après décès sont également soumises à inscription. Les aliénations ou constitutions de droits, consenties par une personne inscrite en qualité de successeur ou légataire, sont opposables aux successeurs ou légataires véritables, s'il n'est pas prouvé que les tiers ont eu connaissance du défaut de droit de leur auteur, ou s'il n'y a pas eu, antérieurement, prénotation d'une demande en justice.

Article 32

Peuvent être prénotés sur le feuillet matricule :

1) les demandes en justice tendant à faire prononcer la nullité, la résolution ou la révocation de droits inscrits sur un navire immatriculé, à faire modifier les inscriptions de mutation par décès, annuler les radiations, faire rectifier les inscriptions ou radiations ;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

2) les demandes en justice tendant à faire inscrire tous actes portant aliénation ou attribution d'un navire immatriculé ;

3) les recours extraordinaires contre les décisions judiciaires inscrites ;

4) les ordonnances autorisant la saisie conservatoire des navires.

Les prénotations susvisées doivent être autorisées par ordonnance sur requête rendue par le président du tribunal de première instance du chef-lieu du quartier maritime d'immatriculation du navire.

Les prénotations peuvent être faites sur le feuillet matricule, nonobstant l'existence d'une saisie.

Les inscriptions ultérieures ne peuvent être opposées aux bénéficiaires de ces prénotations qui prennent rang à leurs dates.

Les prénotations se périment, sauf le cas de renouvellement autorisé par ordonnance sur requête rendue par le président du tribunal de 1ère instance du chef-lieu du quartier maritime d'immatriculation du navire, par trois ans à dater de leur inscription.

Article 33

Les actes et décisions judiciaires présentés à l'inscription sont déposés, soit en original, soit en expédition. Ils sont conservés dans les archives. Si plusieurs originaux ou expéditions ont été déposés, il n'en est conservé qu'un et les autres sont remis au déposant après mention des date et numéro d'inscription.

Article 34

Les actes présentés à l'inscription devront contenir tous les

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

renseignements propres à établir l'identité des parties et leur capacité et devront désigner le navire par son nom et le numéro de son feuillet matricule.

Les signatures des parties, apposées au bas des écrits, doivent être légalisées.

Article 35

L'ordre de préférence est déterminé par la date d'inscription sur le registre des dépôts.

Si plusieurs demandes d'inscription concernant le même navire sont présentées le même jour, l'ordre de préférence est déterminé par l'heure du dépôt.

Le registre des dépôts est arrêté au jour le jour.

Article 36

Les simples erreurs d'écriture, telles que toutes divergences existantes entre les indications du feuillet du registre matricule et les énonciations des registres auxiliaires ou des titres et documents produits à l'appui de l'inscription ou de la prénotation, provenant du chef de l'autorité du chef-lieu du quartier maritime, peuvent être rectifiées d'office par l'autorité maritime.

La rectification ne peut être opposée aux tiers de bonne foi qui auront inscrit leurs droits antérieurement à la rectification.

Article 37

L'omission de l'une ou de plusieurs des formalités prescrites par la loi n'entraîne pas la nullité de l'inscription, à moins qu'il n'en soit résulté un préjudice pour les tiers.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 38

A défaut d'immatriculation du navire auquel se rapporte l'ordonnance autorisant une prénotation, l'autorité maritime se borne à constater la remise de ladite ordonnance au registre des dépôts, sauf à faire la prénotation si l'immatriculation est ultérieurement requise.

Chapitre III

De la tenue du registre matricule et des obligations de l'autorité maritime

Article 39

Les registres matricules, destinés à l'immatriculation des navires et tenus au chef-lieu de chacun des quartiers maritimes, sont de deux modèles :

a) le premier, destiné à l'immatriculation des navires susceptibles d'hypothèque ;

b) le deuxième, destiné à l'immatriculation des navires non susceptibles d'hypothèque.

Article 40

Il est tenu, en outre, audit chef-lieu, des registres auxiliaires en double et notamment :

1) un registre des dépôts constatant la remise, par numéro d'ordre et à mesure qu'elle s'effectue, des actes, pièces et documents déposés à fin d'inscription ou de prénotation et produits à leur appui ;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

2) une table alphabétique des titulaires de droits inscrits ou prénotés sur les navires immatriculés ;

3) une table alphabétique des noms des navires immatriculés.

Les doubles des registres auxiliaires susvisés seront déposés dans les trente jours qui suivent leur clôture au greffe du tribunal de première instance dans le ressort duquel se trouve le chef-lieu du quartier maritime intéressé.

Article 41

L'autorité du chef-lieu du quartier maritime est tenue de délivrer à toute personne, qui en fera la demande et à ses frais, copie conforme, au jour de la demande, du feuillet matricule afférent à un navire, ou un état général ou spécial des inscriptions y figurant ou une copie intégrale ou par extrait des pièces et documents déposés.

Les registres pourront être consultés sans déplacement par tous intéressés.

TITRE IV
DES GENS DE MER

Chapitre premier
De l'équipage

Article 42

L'équipage comprend l'ensemble des personnes embarquées qui ont conclu avec une personne qualifiée pour ce faire, un

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

contrat ayant pour objet d'accomplir un service à bord, en vue d'une ou plusieurs expéditions maritimes et inscrites au registre d'équipage.

Article 43

Le régime administratif des gens de mer, leur régime disciplinaire et pénal, leur contrat d'engagement, leur traitement en cas de maladie ou blessure, leur rapatriement, les modalités de leur travail, la cessation de leur contrat d'engagement, leur rétribution, leur assurance contre les accidents du travail, leur affiliation à une caisse de retraite ou de prestations sociales sont déterminés suivant les cas par les lois, décrets et arrêtés en vigueur et les conventions collectives et privées les réglementant en ce qu'elles ne sont pas contraires au présent Code.

Article 44

Le capitaine est la personne remplissant les conditions légales à laquelle est confié le commandement du navire ou celle qui, pour des motifs légitimes, l'exerce en fait temporairement.

Article 45

Le capitaine et les officiers du pont ou de la machine doivent posséder une capacité professionnelle constatée par des titres ou brevets.

Article 46

Le registre d'équipage est refusé ou retiré à tout navire dont le capitaine et les officiers ne possèdent pas les titres exigés par la réglementation en vigueur sauf dérogation dûment motivée accordée par l'autorité maritime sur demande écrite.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Chapitre II

Des obligations du capitaine

Article 47

Le commandement des navires est assuré par le capitaine aidé de ses officiers ou, à défaut, de ses principaux.

Le capitaine est tenu d'exercer en personne son commandement à l'entrée et à la sortie des ports, havres et fleuves.

Article 48

Le capitaine ne doit pas abandonner son navire pendant le voyage, pour quelque cause ou danger que ce soit, sans l'avis des officiers du bord ou, à défaut, des principaux. En ce cas, il devra s'efforcer de sauver les papiers de bord, l'argent et les marchandises les plus précieuses. Il doit quitter son navire le dernier.

Article 49

Le capitaine est tenu d'avoir à bord, outre les documents prévus à l'article 6 :

1) les connaissements et chartes-parties ;

2) le manifeste des provisions de bord ;

3) le manifeste de chargement.

Article 50

Le capitaine tient un registre dit «livre de bord» coté et paraphé par un juge désigné par le président du tribunal de première instance de son lieu d'immatriculation.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Le livre de bord doit contenir :

- l'indication exacte de tous les événements survenus et de toutes les décisions prises en cours de voyage ;

- les observations journalières relatives à l'état du temps et de la mer ;

- le point de départ des préavis pour débarquement des membres de l'équipage ;

- la mention des naissances ou décès survenus à bord ;

- et, généralement, tout ce qui concerne le fait de la charge du capitaine et de tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre ou à une demande à formuler.

Le livre de bord, une fois entièrement rempli, est déposé au greffe du tribunal de première instance du lieu d'immatriculation du navire.

Article 51

Les infractions commises par le personnel du navire et les peines disciplinaires infligées sont portées sur un registre disciplinaire spécial.

Article 52

Les dispositions des articles 50 et 51 ne s'appliquent ni aux navires de plaisance, ni à ceux qui s'adonnent à la pêche côtière, ni à ceux qui ne sont pas susceptibles d'hypothèque.

Article 53

Sur les navires à propulsion mécanique, obligés à la tenue d'un livre de bord, il doit, en outre, être tenu un livre de la machine mentionnant les qualités du combustible ou du carburant pris au départ, la consommation journalière, ainsi que

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

tout ce qui concerne la marche ou le service de la machine et les avaries ou incidents mécaniques l'affectant.

Ce même livre doit indiquer avec précision les heures des différentes manoeuvres faites par la machine et notamment au cours des entrées et sorties des ports.

Les règles, relatives à la cote, au paraphe et au dépôt du livre de bord, s'appliquent au livre de la machine.

Article 54

Le capitaine d'un navire tunisien est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son livre de bord par l'autorité maritime et de déposer son rapport de mer.

Ce rapport doit énoncer :

- le lieu et le temps de son départ ;

- la route tenue ;

- les hasards courus ;

- les désordres arrivés au navire ou aux marchandises et, généralement, toutes les circonstances remarquables du voyage.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux navires de plaisance, à ceux qui s'adonnent à la pêche côtière et à ceux qui ne sont pas susceptibles d'hypothèque.

Article 55

Le rapport de mer est déposé :

1) en Tunisie, au tribunal de première instance du lieu d'arrivée et, à défaut, à la justice cantonale la plus proche qui le transmet au tribunal de première instance auquel elle ressort ;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

2) à l'étranger, au consulat de Tunisie du lieu d'arrivée et, à défaut, à l'autorité locale ayant qualité pour recevoir pareil rapport.

Au moment du dépôt du rapport de mer, le visa prévu à l'article précédent est apposé, par l'autorité le recevant, sur le registre de bord.

Article 56

Toute infraction aux dispositions des articles 49, 50, 51, 53 et 55 entraîne, sauf cas de force majeure, un emprisonnement de quinze jours et une amende de quatre dinars huit cents millimes ou l'une de ces deux peines seulement.

Article 57

En cas de relâche forcée d'un navire tunisien en cours de voyage, le capitaine fait, sous les peines édictées par l'article précédent, dans les formes et aux autorités sus-indiquées, une déclaration des causes de la relâche.

Le capitaine d'un navire tunisien qui fait naufrage et qui s'est sauvé seul ou avec tout ou partie de son équipage ou de ses passagers est tenu de se présenter, tant en Tunisie qu'à l'étranger, devant les autorités sus-indiquées, de leur remettre son rapport et, s'il est en Tunisie, d'aviser dans les quarante-huit heures l'autorité maritime du port d'immatriculation de son navire, le tout sous les sanctions édictées par l'article précédent.

L'autorité recevant la déclaration ainsi que, le cas échéant, celle du port d'immatriculation du navire pourront soit d'office, soit à la demande du capitaine ou de toute autre personne intéressée, ordonner une enquête au cours de laquelle seront interrogés les gens de l'équipage et, s'il est possible, les passagers.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Pareille requête pourra être ordonnée d'office, même hors le cas de naufrage, par l'autorité maritime du port d'immatriculation d'un navire tunisien, chaque fois qu'elle l'estimera nécessaire.

Article 58

Le capitaine, outre ses fonctions de commandement, est tenu de surveiller personnellement ou par son équipage la bonne exécution des opérations de chargement, déchargement, arrimage et désarrimage de la cargaison et de prendre toutes mesures nécessaires pour la bonne exécution du transport et la sauvegarde de la marchandise et de lui éviter, avant le départ, en cours de voyage et à l'arrivée, tous risques ou détériorations ou dangers ou de les réduire au minimum.

Il est tenu de s'assurer dans les mêmes conditions du bien-être et de la sécurité de l'équipage et des passagers.

Article 59

Le capitaine exerce les fonctions d'officier de police judiciaire à l'égard de tous crimes et délits commis à bord.

Il remplit les fonctions d'officier de l'Etat civil.

Article 60

Le capitaine exerce ses fonctions commerciales de la manière fixée par les lois, règlements et usages maritimes dans l'intérêt du propriétaire ou de l'armateur qui ne peuvent, à l'égard des tiers, ni les limiter ni les restreindre.

Notamment, le capitaine recrute l'équipage et assure l'armement matériel du navire, il passe les contrats de transport

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

de passagers ou de marchandises, signe et délivre les connaissements, reçoit le fret et prend toutes mesures pour en assurer le paiement.

D'une façon générale, le capitaine est tenu d'exécuter et de remplir toutes les obligations et charges attachées à sa fonction par les lois, les règlements, les conventions et accords internationaux et les usages maritimes.

Il est, toutefois, déchargé de toutes fonctions commerciales dans les lieux où réside l'armateur ou l'un de ses fondés de pouvoir ou là où il existe une de ses agences ou de ses succursales.

Article 61

Dans l'intérêt du navire et de la cargaison, le capitaine plaide, sans être tenu de les nommer, pour les armateurs, les propriétaires et tout intéressé dont il est le représentant légal et reçoit pour eux, à son bord, tout acte de procédure.

Article 62

Le capitaine est désigné et congédié par l'armateur.

Le congédiement du capitaine n'est pas subordonné à l'intervention de l'autorité maritime ou des autorisations requises pour les mesures de licenciement de droit commun.

Le capitaine congédié est tenu de se conformer aux instructions de l'armateur et, le cas échéant, de quitter le navire sans délais.

Ces dispositions ne sont pas applicables à la navigation côtière.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 63

Le capitaine et l'équipage ne peuvent, à l'étranger, intenter aucune action contre les propriétaires ou armateurs.

Chapitre III

Du pilote

Article 64

Le pilote est la personne chargée par l'autorité maritime d'une fonction temporaire, selon les cas, obligatoire ou facultative, consistant à monter à bord du navire à l'entrée et à la sortie d'un port, havre ou fleuve et, sous le commandement, l'autorité et la responsabilité du capitaine, et à prendre en charge la conduite technique du navire.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

LIVRE II
DES CREANCIERS DE L'ARMEMENT

TITRE PREMIER
DU CREDIT MARITIME A L'EXPLOITATION

Chapitre premier
Des privilèges et hypothèques maritimes en général

Article 65 (Modifié par la loi n° 72-4 du 15 février 1972)

Sont seuls susceptibles d'hypothèque, les navires à propulsion mécanique construits ou en construction, inscrits sur le registre matricule.

Les droits de préférence entre les créanciers de ces navires résultent, soit de privilèges maritimes, soit d'hypothèques maritimes, soit du droit commun.

Les privilèges maritimes sont attachés à la cause de la créance. Ils priment toujours les hypothèques maritimes

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

lesquelles priment toujours les privilèges non maritimes, qu'ils soient généraux ou spéciaux.

Article 66

Les créanciers, ayant privilège ou hypothèque inscrits sur un navire, les suivent, en quelques mains qu'ils passent, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs créances ou inscriptions.

Article 67

Faute par le tiers détenteur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires, dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui seront établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de faire vendre sur lui le navire grevé.

Article 68

Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits hypothécaires inscrits sur le navire qui continuent à être régis, jusqu'à extinction, par la loi sous l'empire de laquelle ils ont été consentis.

Article 69

La juridiction compétente, pour connaître des litiges relatifs aux privilèges maritimes, à leur ordre et à leur classement, est, au choix de la partie la plus diligente, l'une de celles déterminées par l'article 295 du présent Code.

Toute stipulation contraire est réputée non écrite.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 70

Les dispositions ci-après, relatives aux privilèges maritimes, leur ordre et leur extinction, sont d'ordre public.

Chapitre II

Des privilèges maritimes

Article 71

Sont privilégiés dans l'ordre suivant sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

1) les frais de justice dus à l'Etat et les dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix ;

2) les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de même espèce payables par le navire, les frais de pilotage, de remorquage, de garde et d'entretien du navire et de ses agrès et apparaux, en tant que ces frais ont été pour assurer l'entrée du navire dans le port où il a été vendu, les frais engagés d'office par l'administration pour déplacer les navires dont la présence constituerait une gêne ou un danger pour la bonne exploitation du port ;

3) les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine et de l'équipage ;

4) les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;

5) les indemnités pour abordage ou autres accidents de

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux membres de l'équipage, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages ;

6) les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage.

Article 72

Les créanciers privilégiés sur un navire tunisien ont la faculté d'inscrire leur privilège ou de faire prénoter leur demande en justice en vue d'être avisés de la mise en vente du navire.

Cette inscription est sans influence sur le rang du privilège ou son extinction.

Article 73

Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 71 s'entendent :

1) des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret ;

2) des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;

3) des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage est assimilé au fret.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret, les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Article 74

Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 71. Les créances, comprises dans un même numéro, viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Les créances visées aux n° 4 et 6 dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

Les créances privilégiées de chaque voyage sont préférées à celles du voyage précédent.

Article 75

Les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances sans déduction du chef des règles relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser les sommes dues en vertu desdites règles.

Article 76

Les dispositions des articles 71 à 75 sont applicables aux navires exploités par un armateur au sens du dernier alinéa de

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

l'article 165, sauf lorsqu'il s'est trouvé, à la connaissance du créancier, dessaisi par un acte illicite.

Article 77

Les actions récursoires, relatives aux conséquences des actions dérivant des articles 71 à 75, sont soumises au droit commun.

Chapitre III
Des hypothèques maritimes

Article 78

L'hypothèque maritime est toujours conventionnelle.

Elle n'est valable que si elle est consentie sur un ou plusieurs navires spécialement désignés et pour une somme déterminée.

Article 79

L'hypothèque, consentie sur le navire ou sur une part de propriété de navire, s'étend aux agrès, filets, apparaux, machines et autres accessoires et aux améliorations survenues au navire hypothéqué.

Article 80

L'hypothèque doit être inscrite sur le registre matricule.

L'inscription garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts, à la condition, toutefois, que le taux d'intérêts soit indiqué dans l'acte et l'inscription.

Les intérêts et accessoires divers à colloquer, par préférence, sur le prix d'adjudication en matière de saisie-exécution d'un navire, ne peuvent excéder le taux légal.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 81

L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'est pas renouvelée avant l'expiration de ce délai.

L'inscription est renouvelée sur la présentation, dans le délai susvisé, à l'autorité maritime, d'une requête du créancier contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler.

Passer ce délai, ladite requête ne vaudra que comme demande d'inscription nouvelle.

Article 82

Les inscriptions sont réduites ou rayées :

1) par la production d'une mainlevée signée du créancier,

2) en vertu d'une décision de justice ayant acquis force de chose jugée.

Elles sont rayées d'office par l'autorité maritime si elles n'ont pas été renouvelées dans le délai visé à l'alinéa 1er de l'article 81.

Article 83

En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, le créancier hypothécaire exerce ses droits sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que la créance ne serait pas encore échue. Il exerce également ses droits sur les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages subis par le navire et non réparés. Si ces dommages sont classés en avaries communes, le créancier peut intervenir au règlement d'avaries pour la conservation de ses droits.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Le créancier hypothécaire est subrogé de plein droit au propriétaire sur le montant de l'indemnité d'assurance qui pourrait être à ce dernier.

Article 84

Si l'hypothèque ne grève qu'une quote-part du navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que celle-ci.

Toutefois, si plus de la moitié du navire se trouve hypothéquée, le créancier peut, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques consenties durant l'indivision par un ou plusieurs copropriétaires sur une quote-part du navire, subsistent après le partage.

En cas de licitation, le droit des créanciers n'ayant hypothèque que sur une quote-part du navire et dont le débiteur a été exproprié de ses droits, est limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à la quote-part hypothéquée. Il en est de même des charges, grevant chaque quote-part de propriété du navire, qui passent de plein droit sur la part du prix qui en représente la valeur.

Article 85

La vente volontaire à l'étranger d'un navire hypothéqué en Tunisie est interdite.

Tout acte fait en violation de cette disposition est nul, ne peut être inscrit sur le registre matricule et expose le vendeur aux peines prévues par l'article 291 du Code pénal.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Sont considérés comme ayant personnellement la qualité de propriétaire ou de vendeur au regard du présent article et soumis aux peines y prévues, tous ceux qui y 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 seront civilement responsables et notamment répondront solidairement avec les délinquants du montant des amendes, des frais et des dommages-intérêts.

Article 86

Les sommes détenues par l'administration et provenant de la vente des produits des navires naufragés ne sont remises aux assureurs ou aux propriétaires qu'après justification régulière qu'ils ont désintéressé les créanciers privilégiés inscrits et hypothécaires ou rapporté la mainlevée des hypothèques existantes.

Chapitre IV

De l'extinction des privilèges et hypothèques et de leur purge

Section I- De l'extinction des privilèges et hypothèques

Article 87

Les privilèges et hypothèques maritimes s'éteignent :

1) par l'extinction de l'obligation principale ;

2) par la renonciation du créancier ;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

3) par la vente sur expropriation forcée du navire grevé ;

4) par l'aliénation volontaire du navire grevé, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions prescrites aux articles 90 et suivants.

Article 88

Les privilèges maritimes s'éteignent, en outre, à l'expiration d'un an pour toutes les créances autres que celles visées aux n° 3 et 4 de l'article 71. Dans ces deux cas, le délai est réduit à six mois.

Article 89

Les délais prévus à l'article précédent courent :

1) pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, du jour où les opérations sont terminées ;

2) pour les privilèges garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé ;

3) pour les privilèges garantissant les créances pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés ;

4) pour les privilèges garantissant les créances pour réparations et fournitures, ou autres cas visés au numéro 6 de l'article 71, du jour de la naissance de la créance.

Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

La créance du capitaine et de l'équipage n'est pas rendue exigible, au sein de l'alinéa précédent, par la demande d'avances ou d'acomptes.

Article 90

Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :

1) que l'acte d'aliénation soit inscrit sur le registre matricule ;

2) que l'aliénation soit publiée par insertion, à deux reprises et à huit jours d'intervalle au moins, dans le Journal Officiel de la République Tunisienne ainsi que dans un des Journaux de Tunis ;

3) qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier, tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de la dernière publication.

Section II- **De la purge des créances sur le navire**

Article 91

La purge par le nouveau propriétaire des droits des créanciers privilégiés qui ont formé l'opposition prévue à l'article 90, de même que celle des droits des créanciers inscrits, s'effectuent de la manière ci-après.

Article 92

Le nouveau propriétaire doit, dans les six mois de l'inscription de son titre, ou, en cas de poursuites, durant ces six mois, dans le délai de quinze jours à compter de la signification

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

du commandement préalable à la saisie, notifier à tous les créanciers privilégiés - opposants ou inscrits :

1) un extrait de son titre contenant la date et la nature de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie de l'évaluation du navire s'il a été donné ou cédé à tout autre titre que celui de vente ;

2) l'indication de la date de l'inscription de son titre ;

3) un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions ou des notifications des créances privilégiées, ou hypothécaires, la seconde, le nom des créanciers privilégiés ou inscrits et la troisième, le montant des créances privilégiées ou inscrites ;

4) une élection de domicile dans le ressort du tribunal de première instance du lieu d'immatriculation du navire.

Article 93

Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification qu'il paiera les créanciers privilégiés opposants et hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de toute autre personne.

Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouit des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observe ceux stipulés contre ce dernier.

Les créances non échues, qui ne viennent que pour partie en

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

ordre utile, sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence et pour le tout à l'égard du débiteur.

Article 94

Si parmi les créanciers inscrits, se trouve un créancier ayant l'action résolutoire et qu'il entend exercer cette action, il est tenu, à peine de déchéance, d'introduire son action dans les 20 jours de la notification en mettant en cause tous les créanciers susvisés.

A partir du jour où le créancier a exercé l'action résolutoire, la purge est suspendue et ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

Article 95

Dans les vingt jours de la notification faite à la requête du nouveau propriétaire, tout créancier inscrit ou privilégié - opposant peut demander la vente aux enchères publiques et à la barre du tribunal, du navire ou quote-part de navire, en offrant de porter le prix, soit personnellement, soit par une personne présentée par lui et dont il se portera solidaire, à un dixième en sus et de donner caution pour le payement du prix et des charges, le tout à peine de nullité.

Article 96

Cette demande doit, à peine de déchéance, être signifiée par huissier-notaire à l'acquéreur et aux créanciers inscrits ou priviligiés-opposants avant l'expiration du délai de vingt jours susvisé. Elle contient assignation devant le tribunal de première

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

instance du lieu d'immatriculation du navire, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

Le jugement n'est susceptible que du pourvoi en cassation, lequel doit être formé dans les cinq jours du prononcé, à peine de déchéance. Les délais prévus aux articles 185 et 186 du Code de Procédure Civile et Commerciale sont réduits de moitié.

Article 97

La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur.

Faute par eux de ce faire, et passé le délai de trente jours à partir du prononcé du jugement, elle pourra être diligentée par tout créancier inscrit ou privilégié-opposant.

La vente a lieu dans les formes prévues par les ventes sur saisie des navires.

Aucune surenchère ne sera reçue.

Faute par l'adjudicataire d'exécuter les clauses de l'adjudication dans les délais et conditions de l'article 121, le navire est revendu à sa folle enchère.

La procédure d'adjudication sur folle enchère est celle réglée par les articles 367 et 368 du Code de Procédure Civile et Commerciale, sous réserve des dispositions relatives à la saisie-exécution des navires.

Article 98

L'adjudicataire est tenu, en sus du prix d'adjudication de restituer à l'acquéreur ou au donataire dépossédé, les frais et

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

loyaux coûts de son contrat, ceux de son inscription au registre matricule, ceux de notification et ceux faits pour parvenir à la revente.

Article 99

A défaut par l'un des créanciers qualifiés pour ce faire d'avoir requis la vente du navire aux enchères dans le délai et les formes prescrits, la valeur du navire demeure définitivement fixée au prix stipulé au contrat ou déclaré par le nouveau propriétaire.

Les créances privilégiées notifiées et les inscriptions qui ne viennent pas en ordre utile sur le prix seront rayées pour la partie qui l'excédera, en suite de l'ordre amiable ou judiciaire dressé en application des dispositions de l'article 394 du Code de Procédure Civile et Commerciale, l'expression « le Conservateur de la Propriété Foncière » y étant remplacée par celle d'autorité maritime.

Le nouveau propriétaire se libérera des hypothèques, soit en payant aux créanciers inscrits en ordre utile les créances exigibles ou dont l'acquittement lui est facultatif, soit en consignant le prix jusqu'à concurrence de ces créances.

Il reste soumis aux hypothèques venant en ordre utile, à raison des créances non exigibles dont il ne voudrait ou ne pourrait se libérer.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

TITRE II
DE LA REALISATION DES DROITS DES CREANCIERS DE L'ARMEMENT

Chapitre premier
De la saisie conservatoire des navires

Article 100 (Modifié par la loi n° 72-4 du 15 février 1972)

La saisie conservatoire des navires tunisiens ou étrangers, non susceptibles d'hypothèque, a lieu dans les formes et conditions édictées par le Code de Procédure Civile et Commerciale.

La saisie conservatoire des navires tunisiens ou étrangers, susceptibles d'hypothèque, n'est autorisée qu'en faveur des titulaires des créances maritimes au sens de l'article suivant et est effectuée dans les formes et conditions ci-après prévues.

Article 101

Constituent des créances maritimes, les prétentions à un droit ou à une créance ayant l'une des causes suivantes :

1) dommages causés par un navire, soit par abordage, soit autrement ;

2) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire ;

3) assistance et sauvetage ;

4) contrats relatifs à l'utilisation ou à la location d'un navire par charte-partie ou autrement ;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

5) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement ;

6) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire ;

7) avaries communes ;

8) remorquages ;

9) pilotage ;

10) fourniture, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériels, faite à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien ;

11) construction, réparation, équipement d'un navire ou frais de cale ;

12) salaires des Capitaines, officiers ou hommes d'équipage ;

13) débours du Capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ;

14) litige sur la propriété ou la copropriété d'un navire ;

15) exploitation ou droits aux produits d'exploitation d'un navire ;

16) toute hypothèque maritime et généralement toute créance qui à sa source dans l'une des causes qui permettent l'application de la limitation de responsabilité des propriétaires ou armateurs de navires.

Article 102

Tout titulaire de l'une des créances énumérées à l'article 101 peut saisir, avec l'autorisation du juge, tout navire appartenant à son débiteur alors même que le navire est prêt à partir.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Toutefois, aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux numéros 14, 15 et 16 de l'article précédent, à l'exception du navire même qui concerne la réclamation.

Article 103

Dans le cas d'un affrètement de navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond seul d'une créance maritime relative à ce navire, le demandeur peut saisir ce navire ou tel autre lui appartenant. Nul autre navire du fréteur ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Article 104

L'autorisation de saisie est donnée dans les formes et délais prévus aux articles 213 et suivants et 311 et suivants du Code de Procédure Civile et Commerciale.

Elle peut être subordonnée à la condition qu'une caution ou une garantie valable soit fournie par le demandeur ; la caution est obligatoire si le demandeur n'a pas, au jour de la saisie, son domicile en Tunisie.

L'ordonnance portant autorisation fixera le délai, qui ne pourra excéder un mois, dans lequel le demandeur devra intenter son action devant le juge compétent. Si l'action n'est pas intentée dans le délai imparti, la saisie conservatoire pratiquée sera considérée comme nulle et non avenue et la caution, éventuellement fournie, déchargée.

La saisie immobilise le navire.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 105

Le juge qui a accordé la saisie peut en donner mainlevée dans les conditions et formes prévues à l'article 219 du Code de Procédure Civile et Commerciale et doit accorder immédiatement celle-ci s'il est fourni bonne et suffisante caution, sauf au cas où la saisie est pratiquée en raison des créances énumérées au numéro 14 de l'article 101.

Dans tous les cas, le juge peut, soit permettre l'exploitation du navire par le saisi lorsque celui-ci aura fourni des garanties suffisantes, soit régler la gestion du navire de la manière qu'il estimera la plus utile pendant la durée de la saisie.

Faute d'accord entre les parties sur l'importance ou la qualité de la caution ou de la garantie, le juge en fixera la nature et le montant.

La demande de mainlevée de la saisie, moyennant une telle caution ou garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriété du navire.

Article 106

Outre les cas prévus à l'article 2 du Code de Procédure Civile et Commerciale, la juridiction dans le ressort de laquelle a été autorisée la saisie est compétente au fond, même si le navire n'est pas tunisien :

1) là dans le cas où la créance est garantie par une hypothèque maritime sur le navire saisi ;

2) si la créance maritime est, elle-même, née en Tunisie ;

3) si la créance maritime est née au cour d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite ;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

4) si la créance provient d'un abordage dont la juridiction saisie peut connaître ;

5) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage dont la juridiction saisie peut connaître.

Chapitre II

De la saisie-exécution

Section I - De la saisie-exécution des navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute

Article 107. - (Modifié par la loi n° 72-4 du 15 février 1972)

La saisie-exécution des navires tunisiens ou étrangers susceptibles d'hypothèque est effectuée dans les délais et formes du Code de Procédure Civile de Commerciale.

Section II - De la saisie-exécution des navires de 10 tonneaux et plus de jauge brute

Article 108. - (Modifié par la loi n° 72-4 du 15 février 1972)

La saisie-exécution des navires susceptibles d'hypothèque est effectuée, soit en vertu d'une décision de justice ayant acquis force de chose jugée, soit, si le navire est immatriculé en Tunisie, en vertu d'un titre inscrit.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Dans le premier cas, cette saisie-exécution peut être effectuée le jour même de la signification.

Elle immobilise le navire dans le port où il est amarré.

L'huissier-notaire énonce dans son procès-verbal de saisie ou de convention en saisie-exécution de la saisie conservatoire précédemment effectuée :

1) les nom, prénom, qualité, profession et domicile du créancier ;

2) le titre en vertu duquel il procède ;

3) l'élection de domicile faite par le créancier chez un avocat habilité à postuler dans les ventes immobilières ;

4) l'indication du tribunal de première instance devant lequel la vente doit être poursuivie. Ce tribunal est celui du lieu où le navire est amarré ;

5) les nom, prénom, qualité, profession et domicile du saisi ;

6) le nom, l'espèce, le tonnage et la nationalité du navire.

Il fait la description sommaire du navire, de sa machine et de ses principaux accessoires et établit un gardien qui peut être le capitaine.

Article 109

Copie du procès-verbal de la saisie-exécution, ainsi pratiquée, est, sur le champ, remise au capitaine du port qui est requis d'apposer sa signature sur l'original. A partir de cet instant, il doit s'opposer au départ du navire jusqu'à remise de mainlevée de saisie-exécution ou décision de justice autorisant le départ ou justification que l'adjudicataire a exécuté les formalités prévues à l'article 121.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 110

Le saisissant doit, dans un délai de quinze jours, signifier au débiteur copie du procès-verbal de saisie avec ajournement devant la chambre des criées du tribunal de première instance du lieu de la saisie, pour entendre ordonner qu'il sera procédé à la vente du navire saisi.

Cette signification peut être faite au capitaine ou, en cas d'absence, à la personne qui représente le débiteur.

Si celui-ci est domicilié hors de Tunisie et que le capitaine soit absent et qu'il n'y ait personne pour représenter le débiteur, il sera procédé conformément aux dispositions de l'article 9 du Code de Procédure Civile et Commerciale.

Article 111

Si le navire est immatriculé en Tunisie, copies du procès-verbal de saisie et de l'ajournement susvisé sont signifiées dans le même délai :

1) au bureau d'immatriculation du navire aux fins d'inscription de la saisie sur le registre ;

2) aux créanciers inscrits ou disposant d'une action résolutoire ou ayant fait prénoter une demande aux fins, si bon leur semble, d'intervention volontaire dans la procédure.

L'original de ces significations et un état des inscriptions grevant le navire seront déposés au dossier remis au tribunal.

Article 112

A partir de l'inscription de la saisie-exécution sur le registre, le débiteur ne peut aliéner le navire ou l'hypothéquer.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 113

Le tribunal ordonne la vente, en fixe les conditions et renvoie à l'audience à laquelle il y sera procédé. Cette audience ne peut être éloignée de plus de trois mois.

La mise à prix est fixée par le saisissant et vaut adjudication à son profit pour son montant, si, lors de la vente, il ne survient pas d'enchères.

Ce jugement n'est susceptible d'aucune voie de recours ni même de pourvoi en cassation.

Article 114

Les demandes en revendication ou en nullité sont formées dix jours au moins avant le jour fixé pour l'adjudication, par acte d'avocat, comportant, à peine de déchéance, indication de la date à laquelle la demande sera appelée à l'audience des criées du tribunal qui aura ordonné la vente, ainsi que les moyens de nullité ou de revendication.

L'avocat du saisissant doit, dans les cinq jours, fournir ses conclusions en réponse.

Ces demandes ne suspendent pas la vente.

Le jugement n'est susceptible que de pourvoi en cassation, lequel doit être formé dans les cinq jours du prononcé. Les délais, prévus aux articles 185 et 186 du Code de Procédure Civile et Commerciale, sont réduits de moitié.

Les demandes en nullité, formées après le délai visé à l'alinéa 1er, sont réputées non avenues.

Les demandes en revendication formées après ledit délai ou après l'adjudication sont converties de plein droit en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente et examinées lors de la procédure de répartition du prix d'adjudication.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 115

La vente sur saisie se fait à l'audience des criées du tribunal, trente jours au minimum après une opposition d'affiches et une insertion du texte de ces affiches au Journal Officiel de la République Tunisienne et dans un Journal Quotidien de Tunisie, sans préjudice de toutes autres publicités qui seraient autorisées par le tribunal à la demande de l'une des parties en cause et à ses frais avancés.

Article 116

Les affiches sont apposées sur la partie la plus apparente du navire saisi, à la porte principale du tribunal devant lequel la vente aura lieu et au port où le bâtiment est amarré. Il est dressé procès-verbal de cet affichage par un huissier-notaire.

Article 117

Les annonces et affiches doivent indiquer :

1) les nom, prénom, profession et domicile du poursuivant ;

2) le titre en vertu duquel il agit ;

3) l'élection de domicile par lui déjà faite ;

4) les noms, prénoms, professions et domiciles du débiteur et du propriétaire du navire saisi ;

5) les caractéristiques du navire ;

6) le lieu où se trouve le navire ;

7) la mise à prix et les conditions de la vente ;

8) le jour, le lieu et l'heure de l'adjudication.

Article 118

La vente est appelée à l'audience des criées fixée par le tribunal. L'avocat du saisissant joint au dossier :

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

a) le procès-verbal d'affichage dressé en application des dispositions de l'article 116 ;

b) l'exemplaire du Journal Officiel de la République Tunisienne et du Journal Quotidien contenant la publicité.

Article 119

Si le poursuivant n'a pas été désintéressé avant la date et l'heure fixées pour l'adjudication, la vente a lieu dans les formes prévues aux articles 356 à 358 du Code de Procédure Civile et Commerciale et produit les effets prévus à l'alinéa 1er de l'article 361 et à l'article 362 du Code de Procédure Civile et Commerciale.

Le jugement d'adjudication n'est susceptible d'aucune voie de recours ni même de pourvoi en cassation.

Article 120

Il ne sera admis, après l'adjudication, aucune surenchère.

Article 121

Les frais d'adjudication sont payables, sans mise en demeure préalable, dans le délai de dix jours de l'adjudication, entre les mains de l'avocat poursuivant.

Le prix d'adjudication doit être consigné également sans mise en demeure préalable dans le même délai de dix jours à la Caisse des Dépôts et Consignations.

Article 122

A défaut de ce règlement et de cette consignation, le navire sera remis en vente et adjugé, quinze jours après les nouvelles publications et affiches semblables à celles prévues aux articles 115 et 117, à la folle enchère de l'adjudicataire et à l'audience qui aura été fixée par le président de la chambre des criées sur simple requête et sans assignation.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Le fol enchérisseur sera immédiatement, après l'adjudication et sans autre procédure, condamné par jugement séparé au paiement du déficit et des frais.

Article 123

Les demandes en subrogation ou en renvoi seront jugées conformément aux dispositions des alinéas 2, 3, 4 et 5 de l'article 355 du Code de Procédure Civile et Commerciale.

En cas de renvoi, la nouvelle publicité est faite dans les délais prévus au dernier alinéa de l'article 355 du Code de Procédure Civile et Commerciale.

Article 124

Seule l'adjudication suivie du paiement des frais et de la consignation du prix opère transfert de la propriété.

Elle purge de plein droit le navire de tous privilèges, hypothèques, actions résolutoires et de toutes prénotations.

Elle emporte de plein droit mainlevée de l'opposition au départ du navire.

Article 125

Si le navire est immatriculé en Tunisie, l'inscription de l'adjudication et de la radiation des inscriptions relatives aux privilèges, hypothèques, actions résolutoires ou prénotations, visés à l'article 124, est obtenue sur présentation par l'adjudicataire au bureau d'immatriculation du navire :

1) du jugement d'adjudication ;

2) du reçu délivré par l'avocat du saisissant constatant le payement entre ses mains des frais d'adjudication ;

3) du reçu délivré par la Caisse des Dépôts et Consignations constatant la consignation du prix d'adjudication.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 126

L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine.

Section III - **De la répartition du prix d'adjudication**

Article 127

La répartition du prix d'adjudication est faite dans l'ordre prescrit par les dispositions relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et par les dispositions de droit commun.

Tout créancier colloqué l'est tant pour le principal que pour les intérêts admis et les frais.

Article 128

La procédure de répartition, les délais et les voies de recours sont ceux de distribution ou l'ordre établis par les articles 379, 380 et 382 à 394 du Code de Procédure Civile et Commerciale.

Les dispositions de l'article 391 du Code de Procédure Civile et Commerciale, relatives aux immeubles immatriculés, sont applicables aux navires immatriculés en Tunisie.

Les dispositions des 2ème et 3ème alinéas de l'article 393 du Code de Procédure Civile et Commerciale ne seront pas appliquées.

Section IV - **Dispositions communes**

Article 129

Les règles édictées par les chapitres V et VI du titre VIII du Code de Procédure Civile et Commerciale sont applicables dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions du présent chapitre.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

LIVRE III

DE L'ARMATEUR ET DE LA LIMITATION DE SES RESPONSABILITES

TITRE PREMIER

DE L'ARMATEUR

Article 130

L'armateur est la personne qui assure l'équipement ou l'exploitation d'un navire à des fins lucratives ou autres.

TITRE II

DE LA RESPONSABILITE DE L'ARMATEUR ET DES LIMITATIONS ET EXONERATIONS DE SA RESPONSABILITE

Chapitre premier

De la responsabilité de l'armateur

Article 131

Tout armateur est personnellement responsable de :

1) de ses propres faits, fautes ou engagements ;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

2) des conséquences dommageables aux personnes et aux choses résultant des risques de la navigation et de toutes pertes, dommages et avaries subis par les marchandises transportées ;

3) des engagements contractés par le Capitaine dans l'exercice de ses fonctions.

Il est civilement responsable des faits ou fautes du Capitaine et des membres de l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions respectives.

Chapitre II

De la limitation générale de la responsabilité de l'armateur

Article 132

La responsabilité de l'armateur du navire est limitée aux sommes fixées à l'article 133 ci-après :

1) pour toutes conséquences des faits ou fautes de ses préposés ou pour tous engagements pris par le Capitaine lorsque ces faits, fautes ou engagements se rapportent à la navigation, à l'administration du navire ou au maniement, chargement, arrimage, transport, désarrimage ou déchargement des marchandises transportées ;

2) pour tous les cas où l'événement, ayant produit des conséquences dommageables, est dû à un risque de navigation indépendant de toute faute du Capitaine ou de son équipage.

La limitation de responsabilité s'applique à tous les cas dans lesquels l'armateur est déclaré responsable en raison de la propriété ou de l'usage, direction et contrôle du navire sans qu'il ait été besoin de prouver la faute de l'armateur.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Elle est écartée dans tous les cas où il est établi qu'un événement, donnant naissance à la créance, a été causé par le fait ou la faute de l'armateur, ou quand il est prouvé que celui-ci a participé à l'engagement pris par le capitaine ou qu'il l'a ratifié.

Elle est également écartée en ce qui concerne les créances du Capitaine et de l'équipage.

Article 133

La limitation de la responsabilité de l'armateur est fixée forfaitairement :

1) en ce qui concerne les créances de réparation des dommages matériels, à un montant global de cent cinquante dinars (150,000D) par tonneau de jauge brute,

2) en ce qui concerne les créances de réparation des dommages corporels, à un montant global de deux cent cinquante dinars (250,000 D) par tonneau de jauge brute.

Pour déterminer la limite de responsabilité d'un armateur de navire, conformément aux dispositions du présent décret, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge brute sera assimilé à un navire de ce tonnage [1].

Article 134

Si le montant total des dommages corporels dépasse la somme de quarante dinars par tonneau, les créanciers, à raison de ces dommages, peuvent subsidiairement exercer leurs droits sur la somme de vingt-quatre dinars par tonneau, prévue au n° 1 de l'article 133, s'il existe des créanciers à raison de dommages matériels, ils viendront au partage de la somme de vingt-quatre

[1] Voir le décret n°90-2259 du 31 décembre 1990 en annexe.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

dinars par tonneau, concurremment avec les créanciers à raison de dommages corporels, qui produiront pour la différence entre le montant total de leurs créances et le montant de ce qu'ils ont perçu sur l'indemnité calculée à raison de quarante dinars par tonneau.

Article 135

Les sommes visées aux numéros 1 et 2 de l'article 133 forment respectivement des fonds de limitation, exclusivement affectés aux créanciers déterminés à l'article 132. Sur chacun de ces fonds, la répartition se fera entre les ayants - droit proportionnellement au montant de leurs créances, sauf les privilèges qui peuvent appartenir à certains d'entre eux.

Article 136

Il est formé un fonds de limitation pour l'ensemble des créances nées d'un même événement sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

Article 137

Après dépôt des sommes constituant le fonds de limitation, aucun droit ne pourra être exercé sur tout autre bien de l'armateur, du chef des créances pour lesquelles il est autorisé à limiter sa responsabilité.

Article 138

En cas de saisie du navire, la garantie, donnée à concurrence de la pleine limite de la responsabilité, profite à tous les créanciers auxquels cette limite est opposable et entraîne la mainlevée de la saisie.

Au cas où le navire est l'objet d'une nouvelle saisie, le juge peut ordonner la mainlevée, si l'armateur, en acceptant la compétence du tribunal, établit qu'il a déjà donné garantie pour

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

la pleine limite de sa responsabilité, que la garantie ainsi donnée est satisfaisante, que le créancier est assuré d'en avoir le bénéfice et qu'il s'agit d'une créance née du même événement que celui qui a donné lieu à la formation du fonds de limitation.

Si la garantie est donnée pour un montant inférieur ou si plusieurs garanties sont successivement réclamées, les effets en sont réglés par l'accord des parties ou par le juge en vue d'éviter que la limite de la responsabilité ne soit dépassée.

Si différents créanciers agissent devant des juridictions d'Etats différents, l'armateur peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances en vue d'éviter que la limite de sa responsabilité ne soit dépassée.

Article 139

En cas d'action ou de poursuites exercées pour une des causes énoncées à l'article 132, le Président du tribunal, statuant en référé à la requête de l'armateur, pourra ordonner qu'il soit sursis aux poursuites sur les biens autres que le navire, le fret et les accessoires, pendant le temps suffisant pour permettre la vente du navire et la répartition du prix entre les créanciers à concurrence du fonds de limitation.

Article 140

Sur requête de l'armateur qui entend se prévaloir des dispositions de l'article 132, le Président de la juridiction du lieu d'immatriculation du navire désigne un juge commis et autorise le dépôt à la Caisse des dépôts et consignations des sommes prévues à l'article 133, augmentées d'une somme par lui arbitrée pour couvrir les frais.

L'armateur joint à sa requête une liste nominative des créanciers qui lui sont connus.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

La requête est faite, la liste des créanciers est établie et l'ordonnance est rendue sous toutes réserves quant au principe de la limitation de responsabilité et quant au fondement des créances.

Si le navire n'est pas immatriculé en Tunisie, la juridiction tunisienne compétente est celle du lieu où il se trouve amarré. Dans les autres cas, le tribunal de première instance de Tunis est compétent.

Article 141

L'armateur dépose à la Caisse des Dépôts et Consignations :

1) la somme à laquelle il entend limiter sa responsabilité augmentée des intérêts légaux depuis le jour de l'événement jusqu'au jour du versement à la Caisse des Dépôts et Consignations,

2) la somme à laquelle ont été arbitrés les frais.

Il y joint une copie de l'ordonnance désignant le juge-commis et autorisant le dépôt.

Article 142

La publication des ordonnances et jugements, la convocation des créanciers et de l'armateur, la déclaration, la vérification des créances et les débats sur les contestations, la répartition des deniers et l'appel ont lieu, comme il est dit aux articles 127 et 128 du présent Code et aux articles 379 à 393 du Code de Procédure Civile et Commerciale, le juge commis étant celui désigné par l'ordonnance autorisant le dépôt des sommes affectées à la Caisse des Dépôts et Consignations, des publications seront faites, s'il y à lieu, dans un journal maritime de l'étranger.

Les délais peuvent être prolongés par le juge commis.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

L'armateur est appelé et peut intervenir à toutes les opérations.

Article 143

Si la responsabilité de l'armateur n'est pas encore établie ou s'il entend contester les créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable, il peut, sous le contrôle du Président, substituer, provisoirement, au dépôt effectif, une caution solidaire à concurrence des sommes prévues à l'article 141.

Chapitre III

De la responsabilité en matière de marchandises transportées sous connaissement et de ses limitations

Article 144

En ce qui concerne les marchandises voyageant sous connaissement, le transporteur maritime, responsable de toutes pertes, de tous dommages ou de toutes avaries dans les termes de l'article 131 et qui peut invoquer la limitation de responsabilité établie par les articles 132 et 133, peut, en outre, se prévaloir des règles particulières ci-après établies.

Ces règles s'appliquent à partir de l'appréhension des marchandises par le Capitaine ou les agents du transporteur maritime jusqu'à leur délivrance au destinataire.

Lorsqu'il a été dressé à la fois une charte-partie préalable et un connaissement, elles s'appliquent à l'égard des porteurs des connaissements, à moins que ceux-ci ne contiennent une référence expresse à la charte-partie.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 145

Le transporteur est garant de toutes pertes, avaries ou de tous dommages subis par les marchandises pour lesquelles il n'aurait pas exercé une diligence raisonnable, à moins qu'il ne prouve que ces pertes, avaries ou dommages proviennent :

1- des faits, négligences ou fautes du Capitaine, des marins, du pilote ou de ses propres préposés, dans la navigation ou le maniement du navire;

2- de vices cachés du navire;

3- de faits consistuant cas fortuit ou de force majeure;

4- de grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

5- du vice propre de la marchandise ou d'un défaut d'emballage ou de marque;

6- de déchets de route en volume ou en poids d'après la nature de la marchandise, la durée du voyage, les variations de température et la tolérance déterminée par les usages;

7- d'un acte d'assistance ou de sauvetage ou de tentative faite dans ce but ou encore du déroulement du navire effectué à cet effet;

8- de l'incendie;

9- du déroutement justifié du navire effectué après avis des officiers ou des principaux.

Toutefois, dans tous ces cas exceptés, le chargeur pourra faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus à une faute du transporteur ou à une faute de ses préposés non couvertes par le numéro 1 du présent article.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 146

Toutes pertes, avaries ou tous dommages, subis par la marchandise, sont présumés, sauf preuve contraire apportée par le transporteur, l'avoir été entre l'appréhension de la marchandise et sa délivrance.

Article 147

La responsabilité du transporteur, quelle que soit la nature nationale ou internationale du transport, ne peut en aucun cas, sauf en cas de dol, dépasser pour les pertes, avaries ou dommages subis par les marchandises, une somme de cent dinars par colis ou par unité habituelle de fret à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement. Cette déclaration sera insérée au connaissement. Elle fera foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

Si le transporteur conteste l'exactitude de la déclaration au moment où elle est effectuée, il est autorisé à insérer dans le connaissement des réserves spéciales et motivées, colis par colis, qui mettront la preuve de la valeur véritable à la charge de l'expéditeur ou du réceptionnaire.

La somme de cent dinars pourra être modifiée par décret[1].

Article 148

Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes, avaries ou dommages survenus à ces marchandises.

---

[1] Voir le décret n° 90-216 du 20 janvier 1990 en annexe.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 149

Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur ou son représentant n'aurait pas consenti, s'il avait connu leur nature, peuvent, à tout moment et en tous lieux, être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce, sans aucune indemnité; le chargeur sera, en outre, responsable de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement.

Lorsque le transporteur, connaissant la nature de ces marchandises, a consenti à leur embarquement, il ne peut les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives que dans le cas où elles mettraient en danger le navire ou la cargaison; aucune indemnité ne sera due, sinon à titre d'avaries communes, s'il y à lieu.

Chapitre IV

De la responsabilité de l'armateur en ce qui concerne les passagers et leurs bagages et de ses limitations

Article 150

Le transporteur est responsable du dommage corporel subi par un passager, lorsque l'accident est survenu au cours du transport.

Article 151

Le transporteur n'est pas responsable des dommages survenus aux passagers s'il prouve que lui et ses préposés ont

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

fait tout ce qui était nécessaire afin d'empêcher le dommage ou que celui-ci provient, soit d'un cas fortuit ou de force majeure, soit de la faute de la victime.

Article 152

Outre la limitation de responsabilité de l'armateur, édictée par l'article 133, la responsabilité du transporteur ne peut dépasser huit mille dinars par passager.

Cette somme pourra être modifiée par décret.

Si l'indemnité est fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser la limite fixée ci-dessus.

Article 153

Sauf le cas de dol, la responsabilite du transporteur de passagers par mer ne peut être recherchée que dans les limites prévues ci-dessus, quels que soient le titre invoqué par le demandeur et la qualité en laquelle il agit.

Article 154

Dans les limites de l'article 147, le transporteur maritime est responsable du dommage survenu, par perte ou avarie, aux bagages enregistrés depuis leur appréhension jusqu'à leur délivrance.

Article 155

Dans les mêmes limites, il n'est responsable du dommage survenu aux bagages qui restent sous la garde des passagers pendant le transport ainsi qu'aux objets déposés dans les chambres fortes ou coffres-forts du navire, auxquels les passagers ont accès au cours de voyage, que si le passager rapporte la preuve que l'avarie ou la perte est due à la faute du transporteur ou de ses préposés.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 156

Dans les mêmes limites, il n'est responsable, en cas de perte des espèces monnayées, titres, bijoux et objets précieux de toute nature appartenant aux passagers, que s'ils ont été déposés entre les mains du Capitaine.

Article 157

Si un préposé est responsable d'un dommage visé par le présent chapitre, il peut se prévaloir de toutes exceptions et limitations que pourrait invoquer le transporteur.

Cette disposition ne peut être invoquée par le préposé qui a commis un dol ou une faute lourde. Toutefois, dans ce cas, le transporteur ne sera civilement responsable que dans les limites ci-dessus établies.

Chapitre V

De la constatation des dommages corporels et des pertes, avaries et dommages

Article 158

Le passager qui a subi une lésion corporelle doit en aviser sans retard le transporteur. A défaut, il est présumé avoir été débarqué sain et sauf, la preuve contraire pouvant être rapportée.

Article 159

En cas de pertes, avaries ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit formuler des réserves écrites au transporteur ou à son représentant, au plus tard, au moment de la prise de livraison, faute de quoi, les marchandises

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui, telles qu'elles sont décrites à la charte-partie ou au connaissement.

S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification de réserve peut être valablement faite dans les cinq jours de la livraison.

Article 160

Par ordonnance sur requête d'une des parties intéressées au transport ou de son assureur, il pourra être désigné un ou trois experts avec mission, notamment de décrire l'état extérieur et intérieur des colis et des marchandises transportés, de constater leur état, de décrire et d'évaluer les manquants, de décrire et d'évaluer les dommages et d'en déterminer les causes.

Les parties seront appelées à l'expertise par lettre ou télégramme recommandés.

L'ordonnance ou une ordonnance ultérieure peut prescrire le dépôt sous séquestre des colis ou marchandises, ainsi que leur transport dans un local public ou privé.

La vente ne pourra en être effectuée que par ordonnance de référé.

Chapitre VI

Du caractère des dispositions du titre II et des tribunaux compétents pour en connaître

Article 161

Sont réputées non écrites, que le transport, soit national ou international, toutes clauses contraires aux dispositions des chapitres I, II, III et IV du présent titre ou tendant à établir des

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

limites inférieures à celles qui y sont fixées, à étendre des causes d'exonération légale de responsabilité ou à renverser le fardeau de la preuve tel qu'il résulte des dispositions légales.

Doit être considérée comme clause d'exonération, la clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises ou toute autre clause semblable.

Cet article ne s'applique ni au transport des marchandises chargées sur le pont avec l'accord écrit du chargeur, ni au transport des animaux vivants.

Il s'applique, toutefois, si le chargement sur le pont, quoique non autorisé par le chargeur, est admis par les usages maritimes ou s'il s'agit de navigation côtière.

Article 162

Est réputée non écrite, que le transport ait un caractère national ou international, toute clause qui aurait pour effet de déplacer le lieu où, selon les règles de compétence établies par le présent Code ou le Code de Procédure Civile et Commerciale, doit être jugé le litige, et ce, même en cas d'actions récursoires ou de pluralité de défendeurs.

Dans les contrats de transport de passagers par mer, la clause compromissoire est réputée non écrite. Elle ne peut, dans les autres contrats de transport par mer, conférer aux arbitres la qualité d'amiables compositeurs.

Article 163

L'expression transport national s'entend de tout transport de port tunisien à port tunisien, si, en cours de voyage, le navire n'a pas touché un port étranger, et ce, quelle que soit la nationalité du navire ou des parties intéressées au transport.

L'expression transport international s'entend de tout autre transport maritime.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

LIVRE IV

DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES

TITRE PREMIER

DE LA LIBERTE DES CONVENTIONS EN MATIERE DE TRANSPORT PAR MER

Article 164

Les dispositions du présent livre ont pour objet de définir et de préciser les droits et obligations des parties concourant aux conventions de transport par mer, pour le cas uniquement où il serait nécessaire de suppléer aux lacunes, ambiguïtés ou obscurités de celles-ci ou de celles auxquelles les parties se seront référées.

Les parties sont libres, sous réserve des restrictions et interdictions édictées par le présent Code, de régler leurs conventions comme elles l'entendent, notamment en se référant à toutes lois étrangères, à toutes conventions-types ou en combinant différentes lois ou conventions-types ou en créant de nouvelles.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

TITRE II
DES PERSONNES CONCOURANT A L'EXPLOITATION DES NAVIRES

Article 165 (Modifié par la loi n°98-22 du 16 mars 1998).

Le fréteur est la personne qui, à un titre quelconque mais régulier, met à la disposition d'une autre personne appelée affréteur, tout ou partie d'un navire, à une date, pour une durée, à des conditions et à des fins fixées par la convention des parties et, en cas d'insuffisance ou d'obscurité, par le présent code et les usages du commerce maritime.

L'affréteur peut transporter ses propres marchandises ou, sauf clause contraire, celles d'autres personnes, auquel cas il a, à leur égard, la qualité de transporteur maritime.

Le transporteur de marchandises est la personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.

Le transporteur substitué est toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises ou une partie de ce transport est confiée par le transporteur ainsi que toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.

Le transporteur de passagers est l'une quelconque des personnes suivantes, parties à un contrat de transport de passagers : le propriétaire du navire, l'affréteur ou l'armateur.

Le fréteur, l'affréteur lorsqu'il a la qualité de transporteur maritime, le transporteur de marchandises, le transporteur de passagers, le transporteur substitué ainsi que le propriétaire du navire sont considérés armateur au sens de l'article 130 du présent code.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 166 (Modifié par la loi n° 98-22 du 16 mars 1998)

Le chargeur est toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur ainsi que toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer.

Le destinataire est la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

Ce destinataire est dit «apparent » ou «en nom » lorsque la marchandise ne lui est pas définitivement destinée.

Il est dit «réel » ou «définitif » lorsque la marchandise lui est définitivement destinée.

Article 167 (Modifié par la loi n° 98-22 du 16 mars 1998)

Le consignataire de navire est un mandataire salarié de l'armateur, chargé des opérations suivantes :

* préparer et veiller au bon déroulement de l'escale du navire et pourvoir à ses besoins ;

* passer tous contrats en vue du ravitaillement du navire ;

* assister et représenter le capitaine dans l'accomplissement de toutes les formalités administratives et portuaires, exécuter et suivre les opérations commerciales intéressant la cargaison, le fret et les frais annexes, s'il y a lieu ;

* préparer les connaissements, manifestes et les autres pièces,

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

* prendre en charge la marchandise à l'embarquement et la livrer au débarquement aux ayants - droit, pour le compte du transporteur ;

* traiter avec l'entrepreneur de manutention ;

* veiller à l'imputation des frais de manutention sur la marchandise et le navire suivant les termes du contrat de transport de marchandises par mer ou à défaut suivant les règlements et usages du port ;

* notifier au destinataire l'arrivée de la marchandise par un avis laissant une trance écrite et l'informer, le cas échéant, de l'identité et de l'adresse de l'entrepreneur de manutention ;

* et d'une manière générale, accomplir toutes les tâches et prendre toutes les mesures requises dans l'intérêt et pour le compte du navire et de son armateur conformément aux lois, règlements et usages maritimes ou portuaires locaux.

Le consignataire de navires reçoit pour l'armateur, le transporteur ou le capitaine tous actes, assignations ou significations les concernant et agit au mieux de leurs intérêts.

Il n'encourt, sauf sa faute personnelle ou celle de ses préposés, aucune responsabilité à l'égard des chargeurs et destinataires.

Le recours aux services d'un consignataire de navires est obligatoire pour tout navire de commerce touchant un port tunisien.

Article 168 (Modifié par la loi n° 98-22 du 16 mars 1998)

Le consignataire de la cargaison est, selon le cas, un mandataire salarié de l'armateur, du chargeur ou du destinataire. Il est chargé d'assurer la garde et la conservation de la

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

marchandise qui lui est remise par son mandant. Il peut procéder aux opérations de groupage et de dégroupage des marchandises transportées dans des conteneurs, des remorques ou au moyen de toute autre unité de charge.

Le consignataire de cargaison est tenu d'établir, en présence de l'intéressé, un état contradictoire détaillé des marchandises, lequel fait foi pour et contre lui dans ses rapports avec ses mandats. Cet état est obligatoirement mis à la disposition de tous les intéressés au transport à l'occasion duquel il a été dressé.

Lors de l'accomplissement des opérations citées à l'article 168 du présente code, la responsabilité du consignataire de la cargaison couvre les pertes, les avaries et les dommages subis par la marchandise durant la période où cette dernière est sous sa garde.

Sauf à l'égard de ses commettants, le consignateur de la cargaison n'encourt aucune responsabilité vis-à-vis des autres parties intéressées au transport à moins que les pertes, avaries ou dommages subis par les marchandises soient la conséquence de sa faute personnelle ou celle de ses préposés.

Le consignataire de la cargaison a un droit de rétention à raison des rémunérations pour les services qu'il a rendus ainsi que des avances justifiées qu'il fait pour le compte de ses mandants.

Article 169 (Modifié par la loi n°98-22 du 16 mars 1998)

L'entrepreneur de manutention est chargé, dans l'enceinte portuaire, de toutes les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Il est aussi chargé de la réception et de la reconnaissance à terre des marchandises ainsi que de leur garde et conservation jusqu'à leur embarquement ou à leur livraison matérielle aux ayants - droit.

L'entrepreneur de manutention opère pour le compte du transporteur, seul tenu de l'obligation de délivrance des marchandises. Toutefois, il peut acquérir, selon le cas, par l'effet d'une clause insérée dans la charte-partie ou le connaissement, la qualité de mandataire du chargeur ou du destinataire. Il est tenu d'établir, en présence de l'intéressé, un état contradictoire détaillé des marchandises, lequel fait foi pour et contre lui dans ses rapports avec le transporteur, le fréteur ou l'affréteur, selon le cas.

Cet état est obligatoirement mis à la disposition de tous les intéressés au transport à l'occasion duquel il a été dressé.

La responsabilité de l'entrepreneur de manutention pour pertes, avaries et dommages subis par les marchandises couvre la période pendant laquelle ces dernières sont sous sa garde lors de la réalisation des opérations ci-dessus indiquées.

L'entrepreneur de manutention a un droit de rétention à raison des rémunérations pour les services qu'il a rendus ainsi que des avances justifiées qu'il fait pour le compte du transporteur ou des ayants - droit à la cargaison.

Article 170 (Modifié par la loi n° 98-22 du 16 mars 1998).

Les qualités de consignataire de navires, de consignataire de la cargaison et d'entrepreneur de manutention peuvent se cumuler. Dans ce cas, les droits, les charges et les responsabilités sont ceux de la ou des fonctions effectivement assumées au moment de la survenance du fait susceptible d'entraîner une réclamation ou une action en responsabilité.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Le consignataire du navire ainsi que le consignataire de la cargaison de l'entrepreneur de manutention, lorsqu'ils agissent pour le compte du transporteur, sont régis, en ce qui concerne les actions dérivant de leurs activités respectives, par les règles de limitation et d'exonération de responsabilité ainsi que de prescription et de compétence, établies en faveur du transporteur ou à son encontre par le présent code.

TITRE III
DES TRANSPORTS MARITIMES

Chapitre Premier
Des règles générales du contrat d'affrètement

Article 171

L'affrètement ou « charte-partie » est la convention qui lie le fréteur et l'affréteur.

Article 172

La convention d'affrètement doit être constatée par écrit.

Toutefois, lorsqu'il s'agit de navigation côtière de port à port tunisien, les parties sont dispensées de dresser un acte écrit.

Article 173

Cet écrit mentionne :

1) le nom, le tonnage et la nationalité du navire, sa jauge nette, s'il est affrété totalement ou autrement ;

2) les noms, prénoms et domiciles des parties ;

Imprimerie Officielle de la RépubliqueTunisienne

3) le mode de calcul du fret ;

et, le cas échéant :

4) le nom du Capitaine;

5) la nature de la cargaison si elle est déterminée, ou les indications suffisantes pour la déterminer ;

6) le lieu et le temps convenus pour le chargement ou le déchargement ;

7) la durée du contrat et, s'il est de durée indéterminée, la manière d'y mettre fin ;

8) l'indication du ou des voyages à accomplir ;

9) l'indication des personnes qui ont respectivement la charge de la gestion technique et administrative, de la gestion nautique et de la gestion commerciale.

Chapitre II

Des droits et obligations du fréteur

Article 174

Le fréteur devra fournir un navire en bon état de navigabilité. Faute par lui de le faire, il perdra le fret convenu et répondra des dommages-intérêts dus à l'affréteur.

La charge de la preuve à tous ses papiers en règle, incombe à l'affréteur.

Article 175

Quand la convention est relative à un navire entier ou à une de ses parties déterminées, le fréteur ne pourra y recevoir aucune marchandise autre que celle de l'affréteur.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

En cas d'infraction, le fret des marchandises ainsi chargées appartiendra à l'affréteur sans préjudice de tous dommages-intérêts.

Article 176

L'aliénation du navire n'entraîne pas la résiliation d'une convention d'affrètement antérieurement conclue par le propriétaire .

Celui-ci est tenu de déclarer les conventions d'affrètement conclues par lui, l'acquéreur est tenu, conjointement avec l'ancien propriétaire, de respecter les contrats dont il a eu connaissance ou qui sont inscrits sur le registre matricule ainsi que ceux en cours d'exécution.

Article 177

Le fréteur, qui déclare le navire d'une plus grande jauge nette qu'il n'est, est tenu des dommages-intérêts envers l'affréteur, sauf si sa déclaration est conforme au certificat de jaugeage ou si la différence est inférieure au quarantième.

Article 178

S'il existe un cas de force majeure qui n'empêche que pour un temps la sortie du navire ou la poursuite du voyage, les conventions subsistent et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

L'affréteur peut, pendant cet arrêt, faire décharger ses marchandises à ses frais, à la condition de les recharger ou d'indemniser le fréteur à raison du fret perdu.

Article 179

Si, avant le départ du navire, il y a interdiction de commercer avec les pays de destination, les conventions sont résolues sans dommages-intérêts pour aucune des parties.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Les parties sont tenues, par moitié, des frais de chargement et de déchargement des marchandises.

Article 180

S'il survient une interdiction de commercer avec le pays vers lequel le navire se dirige, et que ce dernier soit obligé de revenir avec son chargement, il n'est dû au fréteur que le fret de l'aller, quoique le navire ait été affrété pour l'aller et le retour.

Article 181

Dans le cas de blocus du port de destination du navire, ou d'un autre cas de force majeure qui l'empêche d'entrer dans ce port, le Capitaine est tenu, s'il n'a pas reçu d'ordres, ou si les ordres qu'il a reçus ne peuvent être mis à exécution, d'agir au mieux des intérêts de l'affréteur, soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au point de départ.

Article 182

Si le navire est arrêté du départ, en cours de route ou au lieu de son déchargement, par le fait de l'affréteur, les frais et dommages du retard sont dus par ce dernier.

Article 183

Le Capitaine peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises trouvées dans son navire, si elles ne lui ont point été déclarées, ou en prendre le fret au plus haut prix qui serait payé dans le même lieu pour des marchandises de même nature, et ce, sans préjudice des dommages-intérêts, s'il y a lieu.

Article 184

Le Capitaine doit conduire le navire à destination avec toute la célérité raisonnable, et sauf convention contraire, en droiture.

Tout déroulement abusif donne lieu à dommages-intérêts.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 185

Le fréteur a l'obligation de recevoir et d'arrimer la cargaison, à charge par l'affréteur de l'amener le long du bord.

Le fréteur a l'obligation de désarrimer la cargaison et de la délivrer le long du bord. Les frais et risques de mise sur allèges sont, tant au chargement qu'au déchargement, à la charge de l'affréteur.

Le chargement en pontée engage la responsabilité du fréteur à moins qu'il s'agisse de marchandises pour lesquelles ce mode de chargement est autorisé par les usages maritimes ou de navigation côtière de port tunisien à port tunisien.

Article 186

Le transbordement de la cargaison est interdit, sauf cas de force majeure.

Chapitre III

Des droits et obligations de l'affréteur

Article 187

L'affréteur est tenu :

1) de fournir le chargement auquel il s'est engagé;

2) de payer le fret convenu.

Lorsqu'il n'a pas fourni la quantité totale des marchandises convenues, il doit, néanmoins, la totalité du fret, il lui est tenu compte des dépenses épargnées au navire et des trois quarts du fret des marchandises prises en remplacement.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

S'il en charge d'avantage, il paye le fret de l'excédent sur le prix réglé par la charte-partie.

Si, sans avoir rien chargé, il rompt le voyage avant le départ, il payera en indemnité au fréteur la moitié du fret convenu par la charte-partie pour la totalité du chargement qu'il devait faire.

S'il rompt le voyage après avoir fourni une partie des marchandises convenues et que le navire parte à non charge, le fret entier sera dû au fréteur.

Article 188

En cas de cession de la charte-partie ou de sous-affrètement, l'affréteur reste tenu de ses obligations à l'égard du fréteur.

Article 189

L'affréteur est responsable des dommages causés au navire ou aux marchandises chargées, soit par sa faute, soit par le vice propre de sa marchandise.

Article 190

Le fret est dû :

1) lorsque le défaut de livraison provient du fait de l'affréteur;

2) lorsque les marchandises ont péri par vice propre.

Est considérée comme ayant péri par vice propre, la marchandise périssable en raison de sa nature et de la durée du voyage, ainsi que les animaux morts en cours de route, toute autre cause que la faute du fréteur.

Sont considérées comme ayant péri par vice propre, les marchandises dangereuses, nuisibles et prohibées qui ont dû être détruites en cours de route.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 191

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises qui ne sont pas délivrées à l'affréteur ou mises à sa disposition au port de destination, sauf s'il a été stipulé que le fret sera dû à tout événement.

Article 192

Si l'affréteur refuse de recevoir les marchandises, le Capitaine peut, par autorité de justice, les faire vendre en totalité ou en partie pour le payement de son fret, et faire ordonner le dépôt du surplus.

Article 193

Le Capitaine ne peut retenir les marchandises dans son navire faute de payement du fret.

Il peut, en cours de déchargement, demander leur dépôt en mains tierces jusqu'au paiement de son fret.

Chapitre IV

Des Délais De Chargement Et De Déchargement

Article 194

Le temps alloué à l'affréteur pour le chargement et le déchargement est appelé « staries ».

Ce temps est fixé par la convention ou, à défaut, par les usages du port. Il doit être compté par jour et d'heure à heure.

Article 195

Le temps employé à l'expiration des staries est appelé « surestaries ».

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

En cas de surestaries, une indemnité forfaitaire est allouée au fréteur sans mise en demeure préalable, à moins que l'affréteur ne prouve que le retard ne lui est pas imputable.

Le montant des surestaries est réglé par la convention des parties ou, à défaut, par les usages du port.

Article 196

Les staries commencent à courir : pour le chargement, le lendemain du jour où l'affréteur a reçu avis que le navire est prêt à prendre ses marchandises; pour le déchargement, le lendemain du jour où il est mis en mesure de commencer le déchargement.

Article 197

Les staries ne sont réversibles du chargement sur le déchargement et inversement que s'il en est ainsi convenu.

Article 198

Les staries ne courent pas les jours fériés et autres jours de repos prévus par l'usage des lieux.

Dans le calcul des surestaries, il est tenu compte des jours fériés et autres jours de repos prévus par l'usage des lieux.

Le cours des staries est suspendu en cas de force majeure.

Le cours des surestaries n'est jamais suspendu, même en cas de force majeure, sauf la faculté pour le juge de réduire le montant des surestaries au cas de prolongation de l'empêchement.

Article 199

Les dispositions applicables au fret, notamment les privilèges et prescriptions, s'étendent de plein droit aux surestaries.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

TITRE IV
DES PRINCIPAUX TYPES DE CONVENTIONS MARITIMES

Chapitre premier
Des différents types de chartes-parties

Article 200

La charte-partie au voyage ou location-transport est celle qui est convenue pour la durée nécessaire à l'accomplissement du ou des voyages envisagés.

Elle peut préciser la nature, la quantité des marchandises à charger et la personne du chargeur.

Le fret peut être calculé à forfait ou d'après la quantité chargée.

L'affréteur peut avoir la gestion commerciale du navire et le fréteur peut n'assumer que les obligations d'un entrepreneur de transport ou partie de celles-ci.

Article 201

Le fréteur doit mettre le navire convenu à la disposition de l'affréteur aux temps et lieu convenus, faute par le fréteur de ce faire, l'affréteur peut résilier la convention à condition d'en donner avis recommandé à l'autre partie. Dans ce cas, le fréteur perdra le fret convenu et répondra des dommages-intérêts dus à l'affréteur.

Le même droit appartient au fréteur dans le cas où l'affréteur n'a pas commencé le chargement dans le délai prévu. Ce délai n'est considéré comme expiré qu'à l'expiration du délai de staries, le tout sans préjudice des dispositions de l'article 187.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 202

L'affrètement au temps est la convention par laquelle le fréteur s'engage, moyennant un fret déterminé ou déterminable, à accomplir avec un navire déterminé, soit pendant un temps convenu, soit pendant un temps indéterminé mais déterminable, le ou les voyages exigés par l'affréteur.

Article 203

L'affrètement coque-nue consiste dans la mise du navire, sans équipage, et sans armement matériel ou avec un matériel plus ou moins complet, à la disposition d'un affréteur qui l'exploitera lui-même.

Article 204

L'affrètement peut également consister dans la mise du navire équipé et de son équipage à la disposition d'un affréteur qui l'exploitera lui-même.

Article 205

Dans le cas d'affrètement à temps, l'affréteur assure la gestion commerciale du navire et le fréteur la gestion nautique.

Dans ce cas, l'affréteur fournit le combustible et l'eau douce, supporte le coût des heures supplémentaires du travail exécutées sur sa demande par l'équipage ainsi que les droits de port, pilotage, remorquage et autres frais inhérents à l'exploitation commerciale du navire.

Le fréteur pourvoit à l'armement et à l'entretien du navire, recrute, nourrit et paye l'équipage, fournit les approvisionnements.

Il peut abandonner à l'affréteur la gestion nautique du navire.

Si l'affréteur a , à la fois, la gestion nautique et la gestion commerciale du navire, la perte du navire, ainsi que les avaries quelle qu'en soit la gravité, sont à sa charge, à moins qu'il ne prouve qu'elles sont dues à un risque de navigation.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Si l'affréteur n'a que la gestion commerciale du navire, ces pertes et avaries sont à la charge du fréteur, à moins que celui-ci ne prouve qu'elles sont dues à la faute de l'affréteur.

Chapitre II

Du transport des marchandises sous connaissement

Article 206

La convention, par laquelle un transporteur maritime s'engage à prendre en charge une marchandise que lui remet un chargeur avec promesse de la délivrer à destination, constitue le transport dit «sous connaissement».

Cette convention, qui ne nécessite pas l'établissement préalable d'une charte-partie, donne lieu à l'établissement d'un écrit dit « connaissement ».

Article 207

« Le connaissement » est un titre de transport émanant du transporteur ou du Capitaine et délivré à l'expéditeur.

Il fait foi que la marchandise a été prise en charge par le navire, il en détermine l'indemnité ainsi qu'éventuellement la valeur.

Il est aussi un titre représentatif de la marchandise.

Il est établi en trois exemplaires :

1) le premier est destiné au transporteur maritime ;

2) le deuxième, qui constitue le connaissement-chef, est adressé à l'agent du transporteur maritime du lieu de destination ;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

3) le troisième, qui est négociable, est remis à l'expéditeur.

Le transporteur maritime est tenu de remettre, à toute partie intéressée qui lui en fait la demande, copie du connaissement en vue de l'accomplissement des formalités administratives.

Article 208

Le connaissement peut être établi au porteur, à ordre ou à personne dénommée.

Si le connaissement est au porteur, les marchandises sont livrables à toute personne porteuse dudit connaissement.

Si le connaissement est à ordre, il peut être transmis par endossement même en blanc.

Si le connaissement est à personne dénommée, il peut être transmis à une autre personne dénommée, par déclaration de transfert. Cette déclaration est portée sur le connaissement, ou contenue dans un acte séparé, sans qu'il soit nécessaire de la signifier au transporteur.

L'interdiction de négocier un connaissement doit être mentionnée d'une façon très apparente sur le document.

Article 209

Le connaissement doit mentionner :

1) le nom et le domicile du transporteur;

2) le nom et le domicile de l'expéditeur;

3) le lieu et la date du chargement;

4) le lieu de destination et la désignation du destinataire;

5) les marchandises remises au transporteur;

6) le nom du navire;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

7) les stipulations relatives au fret;

8) la référence à la charte-partie s'il en existe.

Le connaissement rédigé dans la forme ci-dessus, détenu par l'expéditeur, fait foi, d'une part, entre toutes les parties intéressées au chargement, et, d'autre part, entre elles et les assureurs.

Tout exemplaire du connaissement, qui ne contient pas les cinq premières mentions ci-dessus indiquées, ne constitue qu'un commencement de preuve par écrit.

Article 210

Lors de la rédaction du connaissement, la description des marchandises remises au transporteur, de leur état apparent et de celui des emballages, doit comporter la mention précise des marques et, selon le cas, du nombre des colis et objets, ou bien de la quantité, de la qualité ou du poids des marchandises, le tout d'après les indications données par écrit par l'expéditeur avant l'embarquement. Toutes réserves générales ou de style sont réputées non écrites.

Les marques doivent être suffisantes pour l'identification des marchandises et être apposées de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage.

Le transporteur peut refuser d'inscrire au connaissement les déclarations de l'expéditeur relatives aux marques, au nombre, à la quantité ou au poids des marchandises, lorsqu'il a de sérieuses raisons de douter de leur exactitude ou qu'il n'a pas eu les moyens normaux de les contrôler.

Mais, dans ce cas, il doit, à peine d'inopposabilité du refus, faire mention détaillée et spéciale de ces raisons ou de cette impossibilité. La preuve des dégâts, avaries manquants incombe alors, si les raisons sont sérieuses ou l'impossibilité réelle, à l'expéditeur ou au réceptionnaire.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 211

Il peut être délivré au moment de la remise de la marchandise un connaissement « pour embarquement » ou un « reçu pour être embarqué » qui constituent la preuve de la livraison de la marchandise et sa mise sous la garde du transporteur maritime, ou un connaissement « embarqué » constatant l'embarquement.

Dans les deux premiers cas, il sera, ultérieurement, remis à l'expéditeur, un connaissement « embarqué », ou inséré des mentions transformant les pièces susvisées en connaissement régulier.

A défaut, elles vaudront, nonobstant les dispositions du dernier alinéa de l'article 209, comme connaissement «embarqué».

Article 212

Le transporteur sous connaissement est tenu, avant et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité, de l'armer, de l'équiper, de l'approvisionner convenablement, d'approprier et mettre en état ses cales, chambres froides et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont déposées pour leur réception, transport et conservation.

Il doit procéder de façon appropriée et soignée au chargement, à la manutention, à l'arrimage et au déchargement.

Article 213

En cas de divergence entres les exemplaires du connaissement, la préférence est donnée à l'exemplaire négociable.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

En cas de divergence entre la charte-partie préalable et le connaissement d'un navire affrété, la préférence est donnée à la charte-partie, dans les rapports entre le fréteur et l'affréteur. Dans les rapports entre le transporteur maritime et l'expéditeur, c'est le connaissement seul qui fait foi, à moins qu'il ne se réfère expressément à la charte-partie préalable et en donne copie.

Article 214

Les règles édictées aux articles 206 à 213 sont d'ordre public et s'appliquent, nonobstant toutes clauses contraires qui seront réputées non écrites, depuis l'appréhension des marchandises par le Capitaine ou les agents du transporteur maritime jusqu'à leur délivrance au destinataire.

Article 215

Toute inexactitude, commise par l'expéditeur dans les déclarations relatives aux marques, au nombre, à la quantité, à la qualité, ou au poids des marchandises, engage sa responsabilité à l'égard du transporteur pour tous dommages, pertes et dépenses en résultant, mais ce dernier ne pourra se prévaloir de cette inexactitude à l'égard de toute autre personne que l'expéditeur.

Article 216

Les personnes, contre lesquelles agit le porteur d'un exemplaire négociable endossé, ne peuvent pas lui opposer les exceptions fondées sur leurs rapports personnels avec l'endosseur ou avec les porteurs antérieurs, à moins que le porteur, en acquérant le connaissement, n'ait agi sciemment au détriment du débiteur.

L'endosseur est garant, sans solidarité, de l'existence de la marchandise embarquée et de la validité du contrat de transport.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 217

Le porteur d'un connaissement peut remettre aux acquéreurs des marchandises mentionnées sur ce document des bons de livraison à ordre qui constituent des coupures du connaissement et qui permettent à leurs porteurs d'obtenir la délivrance de la marchandise à la condition que le connaissement ait été préalablement remis à l'agent du transporteur maritime ou au Capitaine.

Article 218

Lorsque le connaissement est établi au nom d'une des personnes intéressées au transport maritime ou d'un entrepreneur de transport terrestre ou d'un entrepreneur de groupage, le destinataire définitif ou l'assureur de la marchandise peuvent exercer, contre le transporteur maritime et les autres personnes intéressées au transport maritime, les droits et actions du destinataire en nom.

Ils devront, préalablement, en aviser le destinataire en nom par lettre recommandée avec accusé de réception; celui-ci aura, dans les cinq jours de la présentation de cette lettre, la faculté de requérir sa mise en cause dans l'instance par un avis adressé sous pli recommandé avec accusé de réception à celui qui se propose d'exercer l'action et au transporteur maritime.

Chapitre III

Du transport par mer des passagers

Article 219

Le contrat de transport par mer est la convention par laquelle un transporteur maritime s'engage, moyennant un prix, à faire parvenir une personne et ses bagages d'un port déterminé à un autre.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Il comprend le séjour des passagers et de leurs bagages à bord du navire depuis l'embarquement jusqu'au débarquement, y compris ces opérations, à l'exclusion du séjour des passagers et de leurs bagages dans les gares maritimes et sur les quais.

Il comprend, le cas échéant, leur transport, par eau ou autrement, de la terre au navire ou inversement, si le prix en est compris dans le billet ou si le moyen utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur maritime.

Toute clause contraire est réputée non écrite.

Article 220

Le contrat de transport de personnes se constate par la délivrance d'un billet de passage, sous réserve des usages qui peuvent exister pour les navigations de port tunisien à port tunisien.

Article 221

Le passager peut, dans les limites de poids et de volume fixées par le transporteur ou résultant de l'usage, faire transporter ses bagages. Le prix de leur transport est compris dans le prix du passage.

Article 222

Le Capitaine est tenu de veiller à la conservation des effets du passager décédé durant le voyage.

Article 223

Le Capitaine est, sauf convention contraire, tenu de se rendre directement au lieu de destination du navire.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 224

Le Capitaine n'est pas tenu d'attendre le passager qui, soit au port d'embarquement, soit en cours de voyage, néglige de se rendre à bord en temps utile; le passager, dans ce cas, doit le prix entier du passage.

Article 225

Le transporteur ne peut être exonéré, en tout ou en partie, de sa responsabilité pour l'inexécution, l'exécution défectueuse ou tardive de ses obligations, qu'en rapportant la preuve de la force majeure ou d'une faute du passager.

Toute clause contraire est réputée non écrite.

Chapitre IV

De la convention de remorquage

Article 226

Il y a convention de remorquage lorsqu'un ou plusieurs remorqueurs fournissent à un navire la force qui lui fait totalement ou partiellement défaut.

Toutes les parties doivent conjuguer et coordonner leurs efforts en vue du résultat recherché, sous la direction générale du navire remorqué.

La responsabilité de tout dommage survenant au cours du remorquage incombe à celle des parties que les faits de la cause révèlent avoir commis une faute.

La convention de remorquage se prouve par tous moyens et, notamment, par la simple acceptation par le Capitaine du navire remorqué des services offerts par le navire remorqueur.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Le prix du remorquage est fixé par la convention des parties ou, à défaut, par les usages du port du navire remorqueur.

Chapitre V

Des ventes maritimes

Article 227

La vente maritime est une vente de marchandises à transporter ou en cours de transport par mer, dans laquelle le vendeur s'engage à livrer une marchandise d'une nature et d'une quantité déterminées, dans des délais fixés, soit au port d'embarquement, soit celui de débarquement.

Elle comporte l'obligation de délivrer les documents prévus par la convention des parties, la loi ou l'usage.

Article 228

Sauf convention contraire, le transfert des risques s'opère au moment de la délivrance.

Dans les ventes à l'embarquement, la délivrance a lieu au port de départ à quai, le long du bord. Elle peut aussi avoir lieu à bord, sous hangar, sur wagon ou camion.

Dans les ventes au débarquement, la délivrance a lieu au port d'arrivée à quai, le long du bord. Elle peut aussi avoir lieu à bord, sous hangar, sur wagon ou camion.

Lorsqu'il s'agit de choses de genre, la délivrance n'est réputée faite qu'après la spécialisation.

La spécialisation ou application est l'opération qui consiste à séparer une partie d'un lot plus important pour l'appliquer à une vente de choses de genre.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

L'agréage a lieu au moment de la délivrance ou de la spécialisation.

Article 229

Dans les ventes à l'embarquement, les frais d'embarquement, de transport et de débarquement sont à la charge de l'acquéreur.

Article 230

La vente dite « F.O.B. » (free on board) est une vente à l'embarquement, dans laquelle le vendeur s'engage à livrer la marchandise libre de toutes charges à bord du navire.

La vente dite « F.A.S. » (free alongside ship) est une vente à l'embarquement, dans laquelle le vendeur s'engage à livrer la marchandise libre de toutes charges à quai et le long du bord.

Sauf convention contraire, l'agréage a lieu au port de chargement, avant embarquement.

Article 231

La vente dite « C.I.F » (cost, insurance, freight) ou « C.A.F » (coût, assurance, fret) est une vente à l'embarquement d'un marchandise d'une nature déterminée, libre de toutes charges, qui, à ses qualités matérielles, doit s'ajouter celle d'être couverte par une assurance et par un contrat de transport au port de débarquement.

Le vendeur doit, selon le cas, individualiser ou spécialiser la marchandise vendue, l'assurer et soigner le fret et l'expédition.

Sauf convention contraire, l'agréage a lieu au port de débarquement.

Article 232

Dans les ventes au débarquement, les frais d'embarquement, de transport et de débarquement sont à la charge du vendeur, de

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

même que les frais, droits et taxes de sortie du port d'embarquement. Les frais, droits et taxes d'entrée au port de débarquement sont à la charge de l'acquéreur, sauf, en cas de débarquement à « l'acquitté ».

Sauf convention contraire, l'agréage a lieu au port de débarquement.

Article 233

La vente dite sur « navire désigné » ou « sur navire à désigner » ou vente « à l'heureuse arrivée », est une vente au débarquement dans laquelle il est imposé au vendeur de désigner, immédiatement ou dans un délai déterminé, le navire sur lequel la marchandise est ou doit être embarquée.

Le montant, la perte ou l'avarie en cours de route entraînent, sans obligation de remplacer pour le vendeur ou dommages-intérêts pour l'acquéreur, la réalisation de la vente à due concurrence. L'acquéreur subit le retard du navire.

Sauf convention contraire, l'agréage a lieu au port de débarquement.

TITRE V

DE LA PRESCRIPTION ET DE LA COMPETENCE EN MATIERE D'ACTIONS DERIVANT DU TRANSPORT PAR MER

Article 234 (Modifié par la loi n° 98-22 du 16 mars 1998).

Sont prescrites :

- deux ans à dater du jour de débarquement ou du jour où il aurait dû avoir lieu, toutes actions dérivant d'une convention de

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

transport de passagers et notamment, celles en répartition du préjudice résultant, soit de la mort d'un passager, soit de toutes lésions corporelles, soit de la perte, avarie ou dommages affectant les bagages des passagers,

- deux ans après la livraison des marchandises ou, si la livraison n'a pas eu lieu, deux ans à dater du jour où elles auraient dû être livrées, toutes les actions dérivant d'une charte-partie ou d'un connaissement,

- deux ans après la cessation du remorquage, toutes actions dérivant d'une convention de remorquage.

Les prescriptions ci-dessus édictées courent contre les mineurs, les interdits et tous incapables, sauf leur recours contre leur tuteur.

Article 235

L'action en payement ou restitution du fret ou en dommages-intérêts pour inexécution des obligations du fréteur ou de l'affréteur se prescrit un an après le voyage fini ou interrompu.

La prescription ci-dessus édictée court contre les mineurs, les interdits et tous incapables, sauf leur recours contre leur tuteur.

Article 236

Les dispositions de l'article 162 sont applicables aux actions visées aux articles 234 et 235.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

LIVRE V
DES RISQUES DE MER

TITRE PREMIER
DE L'ABORDAGE

Article 237

En cas d'abordage survenu entre navires de mer, ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités, dues à raison des dommages causés aux navires et aux choses ou personnes se trouvant à bord, sont réglées conformément aux dispositions ci-après sans qu'il y ait lieu a tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Article 238

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation du dommage incombe à celui qui l'a commise.

Si l'abordage est causé par la faute de plusieurs navires à un navire qui n'est pas en faute, la réparation du dommage incombe solidairement à ceux qui ont commis la faute.

Article 239

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si d'après les

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est supportée par parts égales.

Les dommages causés, soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures.

Article 240

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

Cette disposition est applicable même dans le cas où les navires, ou seulement l'un d'entre eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

Article 241

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque la présence de celui-ci est obligatoire.

Article 242

Après un abordage, le Capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Il est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va.

Article 243

Les dispositions du présent titre s'étendent à la répartition des dommages qu'un navire, par suite de l'exécution ou de l'omission d'une manœuvre, ou de l'inobservation des règlements, a causé, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu heurt.

TITRE II
DE L'ASSISTANCE ET DU SAUVETAGE MARITIMES

Article 244

L'assistance et le sauvetage des navires en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix du passage, ainsi que le services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, sont soumis aux dispositions ci-après, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

Article 245

Tout acte d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Sauf stipulation contraire, aucune rémunération n'est due si l'assistance ou le secours prêtés restent sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Article 246

N'ont droit à aucune rémunération, les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

Si cette défense est faite au cours de l'opération d'assistance ou de sauvetage, les sauveteurs, à condition qu'ils aient obtenu un résultat utile, ont droit à une équitable rémunération.

Article 247

Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison, que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement normal du contrat de remorquage.

Article 248

Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage aient eu lieu entre navires exploités par le même armateur.

Article 249

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge. Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie, soit entre les différents navires assistants ou sauveteurs, soit

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

entre les armateurs, le Capitaine et l'équipage de chacun des navires assistants ou sauveteurs.

Il en est de même si l'assistance ou le sauvetage sont le fait de plusieurs personnes ou groupes de personnes agissant indépendamment l'un de l'autre. Dans ce cas, la rémunération n'est fixée par le juge qu'après mise en cause de tous les réclamateurs éventuels au titre de l'assistance ou du sauvetage, tels que désignés par le débiteur de la rémunération.

Article 250

Toute convention d'assistance et de sauvetage, passée au moment et sous l'influence du danger, peut, à la requête de l'une des parties, être révisée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.

Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est excessive dans un sens ou dans l'autre, et hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être révisée par le juge, à la requête de la partie intéressée.

Article 251

La rémunération est fixée par le juge suivant les circonstances, en prenant pour base :

- d'une part, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et par son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant,

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

- d'autre part, la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'article 249 alinéa 1.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération, s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaires le sauvetage ou l'assistance, ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Article 252

Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées, sauf si leurs lois nationales en disposent autrement.

Toutefois, les sauveteurs de vies humaines, qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance, ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Article 253

Tout Capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer, en danger de se perdre, et ce, sous peine d'une amende de mille dinars et d'un emprisonnement de cinq ans ou l'une de ces deux peines seulement.

Article 254

Le sauvetage des épaves demeure régi par sa réglementation particulière.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

TITRE III
DES AVARIES COMMUNES

Chapitre Premier
Dispositions Générales

Article 255

Tous dommages et pertes subis par le navire, la cargaison et le fret, conjointement ou séparément au cours de l'expédition maritime, toutes dépenses extraordinaires, sont réputés avaries et réglés, sauf convention contraire entre toutes les parties, conformément aux dispositions du présent titre.

Les avaries sont de deux sortes : avaries communes et avaries particulières.

Article 256

Sont avaries communes, les sacrifices et dépenses extraordinaires, intentionnellement et raisonnablement encourus pour le salut commun, afin de préserver d'un péril les biens engagés dans une même expédition maritime.

Article 257

Elles sont supportées par voie de contribution par les divers intéressés à l'expédition maritime commune.

Article 258

Seuls, sont admis en avaries communes, les dommages,

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

pertes ou avaries qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune.

Les pertes ou dommages subis par le navire ou la cargaison par suite de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement, tels que le chômage du navire, et toute perte indirecte quelconque, telle que la différence de cours des marchandises, ne sont pas admis en avaries communes.

Article 259

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y a pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice du recours pouvant être exercé contre la partie en faute.

Article 260

La preuve qu'un dommage, qu'une perte ou qu'une dépense doivent être effectivement admis en avaries communes incombe à celui qui réclame cette admission. A défaut de cette preuve, l'avarie est réputée particulière et supportée et payée par le propriétaire de la chose qui a éprouvé le dommage ou occasionné la dépense.

Article 261

Toute dépense supplémentaire, encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avaries communes, est admise en avaries communes, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avaries communes ainsi évitée.

Article 262

Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

des valeurs au moment et au lieu où se termine l'expédition maritime.

Cette règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

Chapitre II

Des dommages, pertes ou dépenses admissibles en avaries communes

Article 263

Lorsque sont remplies les conditions fixées aux articles précédents, sont, notamment, avaries communes, les dommages, pertes ou dépenses ci-dessous précisés.

Article 264

Sont admis en avaries communes, les jets de cargaison et les dommages causés par le jet au navire et à la cargaison. Les choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de moindre prix sont jetées les premières.

Cependant, aucun jet de cargaison ne sera admis en avaries communes, si cette cargaison n'a pas été transportée conformément aux usages reconnus de commerce.

Article 265

Sont admis en avaries communes, les dommages causés à la cargaison ou au navire par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour le salut commun.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 266

Sont admis en avaries communes, les dommages causés au navire et à la cargaison ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris les dommages causés en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord.

Toutefois, les dommages, causés à la cargaison ou au navire par l'incendie même, ne sont admis en avaries communes.

Article 267

Quand un navire est intentionnellement mis à la côte, et que les circonstances sont telles que si cette mesure n'était pas adoptée, il serait inévitablement drossé à la côte ou sur les rochers, aucune perte ou avarie, résultant pour le navire, le chargement et le fret, ou pour l'un d'eux, de cet échouement intentionnel, ne sera admise en avaries communes, mais les pertes ou dommages encourus en renflouant un tel navire seront admis en avaries communes.

Dans tous les autres cas où un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, la perte ou le dommage qui en résulte sera admis en avaries communes.

Article 268

L'avarie ou la perte de voiles et d'espars, ou de l'un d'eux, ayant pour cause les efforts faits pour renflouer un navire échoué ou l'amener sur un plus haut fond en vue du salut commun, sera admise en avaries communes ; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement des machines et chaudières, y compris la perte ou avarie due à un forcement de machines ou à une mesure de

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

ce genre, ne sera, en aucune circonstance, admise en avaries communes.

Article 269

Le dommage causé aux machines et aux chaudières d'un navire échoué dans une position périlleuse, par les efforts faits pour le renflouer, sera admis en avaries communes, lorsqu'il sera établi qu'il procède de réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage ; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement des machines et chaudières, y compris la perte ou avarie due à un forcement de machines ou à une mesure de ce genre, ne sera en aucune circonstance admise en avaries communes

Article 270

Lorsqu'un navire est échoué et que la cargaison, ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, sont déchargés dans des circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les dépenses supplémentaires d'allégement, de location des allèges et, le cas échéant, celles du rembarquement, ainsi que la perte et le dommage en résultant seront admis en avaries communes.

Article 271

Quand un navire est entré dans un port ou lieu de refuge ou qu'il est retourné à son port ou lieu de chargement par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui ont rendu cette mesure nécessaire pour le salut commun, les dépenses exposées pour entrer dans ce port ou ce lieu sont admises en avaries communes, de même que celles encourues

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

lorsque ce navire quitte ce port ou ce lieu avec tout ou partie de sa cargaison primitive.

Si le navire se trouve dans un port ou lieu de refuge où les réparations sont impossibles et s'il est déplacé vers un autre port ou lieu où il pourra être réparé, les dispositions du présent article s'appliquent à ce second port ou lieu.

Les dispositions de l'article 277 ne s'appliquent pas à la prolongation du voyage occasionnée par ce déplacement.

Article 272

Les frais de manutention à bord et de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnements à un port ou lieu de chargement, d'escale ou de refuge, sont admis en avaries communes lorsque la manutention ou le déchargement étaient nécessaires pour le salut commun ou pour permettre de réparer les avaries au navire, causées par sacrifice ou par accident, si ces réparations étaient nécessaires pour permettre la continuation du voyage en sécurité.

Article 273

Lorsque les frais de manutention ou de déchargement, visés à l'article précédent, sont admissibles en avaries communes, les frais de rechargement et d'arrimage à bord, ainsi que tous les frais de magasinage, y compris ceux nécessités par toute assurance raisonnablement souscrite, sont admis en avaries communes.

Toutefois, si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les frais de magasinage ne sont admis en avaries communes que jusqu'à la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage. Si l'un ou l'autre de ces

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

événements intervient avant l'achèvement du déchargement de la cargaison, les frais ci-dessus sont admis en avaries communes jusqu'à la date de l'achèvement de ce déchargement.

Article 274

Si un navire se trouve en état d'avarie dans un port ou lieu où il serait pratiquement possible de le réparer pour lui permettre de poursuivre son voyage avec toute sa cargaison, mais que, en vue de réduire les dépenses, on décide, soit de le remorquer jusqu'à son port de destination, soit de transborder la cargaison en tout ou en partie sur un autre navire ou de la réexpédier de toute autre manière, la dépense de ces remorquages, transbordement et réexpédition ou de l'un d'eux, sera supportée par les divers intéressés dans l'expédition, jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avaries communes évitée.

Article 275

Lorsqu'un navire est entré ou a été retenu dans un port ou lieu pour les motifs indiqués à l'article 271, sont admis en avaries communes, les salaires et frais d'entretien du Capitaine, des officiers et des membres de l'équipage, ainsi que le combustible et les approvisionnements consommés pendant la prolongation du voyage depuis le début de l'immobilisation ou du déroutement, jusqu'au moment où le navire est mis ou aurait dû être mis en état de poursuivre ses opérations normales ou sa route.

Mais si le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, la période supplémentaire d'immobilisation sera réputée ne pas dépasser la date de la condamnation du navire ou de son abandon du voyage ou, si la cargaison n'est pas alors déchargée, la date d'achèvement de son déchargement.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation, ainsi que les frais de séjour du navire dans ce port, sont admis en avaries communes à l'exception de ceux encourus pour l'exécution de réparations non admissibles en avaries communes.

Les salaires admissibles en avaries communes, comprennent toutes les sommes payées au Capitaine, aux officiers et aux membres de l'équipage, ainsi que tous les frais et dépenses accessoires qui leur sont dus par l'armateur en vertu des dispositions légales ou conventionnelles d'usage.

Les rémunérations, qui leur sont payées par suite de travail effectué en heures supplémentaires pour l'entretien du navire ou l'exécution de réparations dont le coût n'est pas admissible en avaries communes, sont, néanmoins, admises à titre de dépenses substituées jusqu'à concurrence de la somme épargnée sur les frais qui auraient été exposés et admis en avaries communes si le travail en heures supplémentaires n'avait pas été effectué.

Article 276

Les dommages ou pertes subis par la cargaison, les approvisionnements et le combustible, au cours des opérations de manutention visées aux articles 272 et 273, sont également admis en avaries communes.

Article 277

Quand des réparations provisoires sont effectuées à un navire dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour le salut commun ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avaries communes, le coût de ces réparations est admis en avaries communes.

Lorsque des réparations provisoires d'un dommage fortuit

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

sont effectuées simplement pour permettre l'achèvement du voyage, leur coût sera admis en avaries communes, mais seulement jusqu'à concurrence de l'économie sur les dépenses qui auraient été encourues et admises en avaries communes, si ces réparations n'avaient pas été effectuées en ce lieu.

Aucune déduction pour différence du vieux au neuf n'est faite du coût des réparations provisoires admissibles en avaries communes.

Article 278

La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage admis en avaries communes, subis par la cargaison ou le navire, est admise en avaries communes.

Lorsqu'une perte de fret est admissible en avaries communes, il y a lieu de déduire du fret les frais qui auraient été encourus pour la gagner ainsi que le fret de remplacement.

Article 279

Le montant admissible en avaries communes pour perte ou dommage éprouvés par les marchandises est calculé en prenant pour base le prix du marché au dernier jour du déchargement du navire ou à la fin de l'expédition lorsqu'elle se termine dans un autre lieu que celui de la destination primitive.

Quand les marchandises ainsi avariées sont vendues et s'il n'est pas intervenu un accord fixant autrement le montant du dommage, la perte à admettre en avaries communes sera la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette au dernier jour de déchargement du navire ou à la fin de l'expédition lorsqu'elle se termine en un autre lieu que celui de la destination primitive.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 280

Le montant à admettre en avaries communes, pour dommages ou pertes subis par le navire, ses machines ou ses apparaux, lorsqu'ils ont été réparés ou remplacés, est le coût réel et raisonnable des réparations et du remplacement de ces dommages et pertes, sous les déductions à opérer pour différence du vieux au neuf selon les usages internationaux et compte tenu de la valeur des débris. Lorsqu'il n'y a pas eu de réparations, il sera alloué une dépréciation raisonnable n'excédant pas le coût estimatif des réparations.

Lorsqu'il y a perte totale effective, ou perte réputée totale du navire, le montant à allouer en avaries communes sera la valeur estimative du navire à l'état sain sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avaries communes ainsi que du produit de la vente, s'il y a lieu.

Article 281

Les pertes et dommages causés aux marchandises chargées à l'insu du capitaine, ou qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement inexacte ne sont pas admis en avaries communes.

Les pertes n'ont été déclarées au transporteur que pour une valeur inférieure à leur valeur réelle, elles ne sont admises en avaries communes que sur la base de leur valeur déclarée.

Article 282

Une commission de deux pour cent (2%) sur les débours d'avaries communes, autres que les salaires et frais d'entretien du Capitaine, des officiers et des membres de l'équipage, le combustible et les approvisionnements qui n'ont pas été remplacés pendant le voyage, est admise en avaries communes, mais lorsque les fonds n'ont pas été fournis par l'un des intéressés appelés à contribuer, les frais normaux encourus pour obtenir les fonds nécessaires, de même que la perte subie par les propriétaires des marchandises vendues dans ce but, sont admis en avaries communes.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 283

L'intérêt aux taux légal, jusqu'à la date du règlement d'avaries communes, est alloué sur les dépenses et le montant des sacrifices et des bonifications admises en avaries communes en tenant compte, toutefois, des remboursements qui ont été faits dans l'intervalle.

Chapitre III

De la détermination des valeurs contributives

Article 284

La contribution à l'avarie commune est le rapport entre la masse créancière et la masse débitrice.

La masse créancière comprend toutes les créances nées à raison des sacrifices réalisés admissibles en avaries communes.

La masse débitrice comprend la valeur nette, réelle, calculée au jour où cesse la communauté d'intérêts, des marchandises sauvées et des marchandises sacrifiées admissibles en avaries communes, ainsi que la valeur du navire et, sous réserve des déductions admises par les usages, le montant du fret.

Les colis postaux, les bagages des passagers et les effets personnels, pour lesquels il n'est pas délivré de connaissement, ne contribuent pas à l'avarie commune.

Article 285

Les marchandises, non déclarées ou ayant fait l'objet d'une

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

déclaration inexacte, sont tenues de contribuer à l'avarie commune si elles sont sauvées. Si elles ont été déclarées pour une valeur inférieure à leur valeur réelle, elles doivent contribuer sur cette valeur réelle.

Article 286

La valeur contributive est pour chaque intéressé la limite de son obligation.

Toutefois, l'armateur ne sera pas tenu au-delà de la valeur forfaitaire du navire, telle que fixée à l'article 133.

Tout intéressé à la cargaison peut se libérer de l'obligation de contribuer par l'abandon des biens soumis à contribution avant toute prise de livraison.

En cas d'insolvabilité de l'un des intéressés ou de son assureur, l'insolvabilité se réparti entre les autres intéressés à l'expédition maritime.

Chapitre IV
Dispositions diverses

Article 287

Toute demande en contribution pour avaries communes est irrecevable si les avaries n'ont pas fait l'objet de réserves écrites de la part du Capitaine ou contre lui, dans les dix jours de la délivrance des marchandises.

Article 288

Sans préjudice des dispositions des articles 71 et suivants du présent Code, les biens sauvés peuvent être retenus par le

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

transporteur jusqu'à ce qu'il ait été fourni provision suffisante pour le paiement ultérieur de leur contribution. En cas de désaccord sur le montant de la provision, il sera statué par ordonnance de référé.

Article 289

Lorsque des fonds ont été versés pour garantir la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces fonds doivent être déposés sans aucun délai à un compte joint spécial, ouvert aux noms d'un représentant nommé par les déposants et d'un autre nommé par l'armateur, dans une banque agréée par eux deux.

En cas de désaccord, il sera statué par ordonnance de référé sur la désignation du représentant des déposants et le choix de la banque.

La somme ainsi déposée, augmentée, s'il y a lieu, des intérêts, sera conservée pour garantir aux ayants - droit le paiement de ce qui leur est dû.

Des paiements d'acomptes ou des remboursements de dépôts peuvent être faits avec l'autorisation écrite du répartiteur. Ces dépôts, paiements ou remboursements sont effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.

Article 290

Le règlement d'avaries communes est établi par un ou plusieurs répartiteurs qui, à défaut d'entente entre les parties, sont nommés par le juge des référés. Ces répartiteurs peuvent se faire assister par tous experts de leur choix.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

A défaut d'acceptation par toutes les parties, le règlement d'avaries communes est soumis à l'homologation de la juridiction compétente sur demande de la partie la plus diligente, tous les intéressés dûment appelés.

Article 291

Les frais et honoraires nécessités par l'établissement du règlement d'avaries communes sont prélevés, par priorité, sur les valeurs contributives.

Article 292

Les sommes non réclamées sont versées à la Caisse des Dépôts et Consignations.

TITRE IV

DE LA PRESCRIPTION ET DE LA COMPETENCE EN MATIERE D'ABORDAGE, D'ASSISTANCE OU SAUVETAGE OU D'AVARIES COMMUNES

Article 293

Les actions en réparation des dommages causés par un abordage aux personnes ou aux biens se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Les actions récursoires se prescrivent par un an à partir du paiement.

Toutes actions en paiement d'une rémunération du chef d'assistance ou de sauvetage sont prescrites par deux ans, à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage se sont terminées.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Toutes demandes en contribution pour avaries communes sont prescrites par deux ans après l'arrivée du navire à destination ou au lieu de la rupture du voyage. Elles se prescrivent par quinze ans si un répartiteur a été désigné.

Les prescriptions ci-dessus édictées courent contre les mineurs, les interdits et tous incapables, sauf leur recours contre leur tuteur.

Article 294

Les dispositions du présent livre s'appliquent :

1) à tout abordage, à toutes opérations d'assistance ou de sauvetage et à toutes avaries communes ayant eu lieu dans les eaux tunisiennes,

2) à tout abordage, à toutes opérations d'assistance ou de sauvetage entre navires dont l'un au moins arbore le pavillon tunisien et à toutes avaries communes relatives à un navire arborant ce pavillon,

3) à tout abordage, à toutes opérations d'assistance ou de sauvetage et à toutes avaries communes donnant lieu à une instance complètement introduite devant les tribunaux tunisiens.

Article 295

En cas d'assistance, de sauvetage ou d'abordage, le demandeur pourra à son choix assigner devant l'une des juridictions compétentes en vertu des dispositions du Code de Procédure Civile et Commerciale ou également devant celle du port tunisien dans lequel soit l'un soit l'autre des navires s'est réfugié.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Si l'assistance, le sauvetage ou l'abordage sont survenus dans les eaux soumises à la juridiction tunisienne, l'assignation pourra également être donnée devant la juridiction dans le ressort de laquelle l'assistance ou le sauvetage ont été prêtés où l'abordage s'est produit.

Toute stipulation contraire est réputée non écrite.

Article 296

Les dispositions de l'article précédent sont applicables en matière d'avaries communes.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

LIVRE VI
DES ASSURANCES MARITIMES

TITRE PREMIER
DES ASSURANCES MARITIMES EN GENERAL

Chapitre premier
Du contrat d'assurance, de sa forme et de son objet

Article 297

Les dispositions du présent livre ont pour objet de définir et de préciser les droits et obligations des parties concourant aux conventions d'assurance, pour le cas uniquement où il serait nécessaire de suppléer aux lacunes, ambiguïtés ou obscurités de celles-ci ou de celles auxquelles les parties se seront référées.

Les parties sont libres, sous réserve des restrictions et interdictions édictées par le présent Code, de régler leurs conventions d'assurance comme elles l'entendent, notamment en se référant à toutes lois étrangères, à toutes conventions-types ou en combinant différentes lois ou conventions-types ou en créant de nouvelles.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Les dispositions légales aux assurances terrestres ne sont pas applicables aux assurances maritimes.

Article 298

Est régi par le présent livre, tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à un voyage maritime.

L'assurance maritime ne peut être, nonobstant toute convention contraire, qu'un contrat d'indemnité, elle ne doit pas placer l'assuré, en cas de sinistre, dans une situation pécuniaire meilleure que si aucun risque ne s'était réalisé.

Article 299

Nul ne peut réclamer le bénéfice d'une assurance, s'il ne justifie d'un intérêt direct ou indirect à la non-réalisation du risque.

Article 300

L'assurance peut être contractée pour le compte d'une personne déterminée ou pour le compte de qui il appartiendra.

Article 301

Le contrat d'assurance ne peut être prouvé que par un écrit ou une police.

Les additions, modifications et applications au contrat primitif, sont rédigées en la même forme et constituent des avenants.

Avant la signature de la police ou de l'avenant, l'assuré et l'assureur peuvent être engagés l'un à l'égard de l'autre par la remise d'une note de couverture.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 302

Le contrat d'assurance est daté du jour où il est souscrit. Il indique :

- le lieu de souscription ;

- les noms et les domiciles des parties contractantes avec l'indication, le cas échéant, que celui qui fait assurer agit pour le compte d'autrui ;

- la chose ou l'intérêt assuré ;

- les risques assurés ou exclus ;

- le temps et le lieu de ces risques ;

- la somme assurée ;

- la prime ;

- la clause à ordre ou au porteur, si elle a été convenue.

Article 303

Si plusieurs assureurs couvrent un même risque dans un même contrat, chacun d'eux n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée, laquelle constitue la limite de son engagement.

Article 304

L'assurance ne produit aucun effet lorsque les risques n'ont pas commencé à courir dans les deux mois de sa conclusion ou de la date qui a été fixée pour la prise des risques.

Cette disposition n'est pas applicable aux polices d'abonnement.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Chapitre II

Des obligations de l'assureur et de l'assuré, des nullités et des résiliations

Article 305

Sont aux risques de l'assureur, les dommages et pertes matériels qui arrivent aux objets assurés par tempête, naufrage, échouement, abordage, jet, feu, explosion et, généralement, par tous risques de la navigation ou événements de force majeure.

L'assureur répond, également, de la contribution des objets assurés à l'avarie commune, ainsi que des frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériels garantis par la police ou en vue de limiter le dommage.

Article 306

L'assureur répond des dommages et pertes matériels causés au navire ou à la marchandise par les faits et fautes de l'assuré ou de ses préposés terrestres, à moins que l'assureur n'établisse que ces dommages et pertes ont pour cause une insuffisance des soins raisonnables que l'assuré est tenu d'apporter au navire ou à la marchandise.

Il répond, également, des dommages et pertes matériels qui leur sont causés par les faits et fautes du Capitaine et des membres de l'équipage, quelles que soient leur nature et leur gravité.

Article 307

La clause « franc d'avaries » affranchit l'assureur de toutes avaries, soit communes, soit particulières, excepté dans les cas qui donnent ouverture au délaissement.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

La clause «franc d'avaries particulières sauf...» affranchit l'assureur de toutes avaries particulières, à l'exception de celles causées par l'un des événements énumérés à la clause et des cas qui donnent ouverture au délaissement.

Article 308

Les risques assurés demeurent ouverts dans les mêmes conditions, même en cas de relâche forcée, de changement forcé de route, de voyage ou de navire.

En cas de changement volontaire de voyage ou de route, l'assureur demeure responsable des sinistres qui sont prouvés être survenus sur la partie de la route convenue.

Article 309

Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les risques :

a) de guerre civile ou étrangère ;

b) d'émeute, de mouvements populaires, grèves, lockouts, actes de sabotage, de terrorisme, pillage, piraterie ;

c) des dommages causés par l'objet assuré à d'autres biens ou personnes, exception faite des dispositions de l'article 333 ;

d) atomiques ou nucléaires.

Article 310

Lorsque les risques de guerre sont couverts, l'assureur répond de tous dommages et pertes qui arrivent aux objets assurés par hostilités, représailles, captures, prises, arrêts, contraintes et molestations par tous gouvernements et autorités quelconques, reconnus ou non reconnus, par mines et tous engins de guerre, même s'il n'y a pas eu déclaration de guerre ou lorsque la guerre est terminée.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 311

L'assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes suivantes et leurs conséquences :

a) vice propre de l'objet assuré, vers et vermines, mesures sanitaires, désinfections, influence de la température, piquage des liquides en fût, sauf s'il est établi qu'ils résultent d'un des risques garantis par la police ;

b) dommages et pertes matériels résultant des amendes, confiscations, mises sous séquestres, réquisitions, mesures consécutives à des violations de blocus, actes de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin ;

c) dommages-intérêts et autres indemnités à raison de toutes saisies ou cautions données pour libérer les objets saisis ;

d) préjudices qui ne constituent pas des dommages ou pertes matériels atteignant directement l'objet assuré, tels que chômage, retard, différence de cours, frais quelconques de quarantaine, d'hivernages, de surestaries ou de magasinage, préjudices résultant de prohibition d'exportation ou d'importation, ainsi que tous obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré.

Article 312

L'assuré doit :

1) payer la prime, les taxes et les frais, au lieu et aux époques convenus, cette obligation n'incombant qu'au souscripteur de la police ;

2) apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif à l'objet assuré ;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

3) déclarer exactement, lors de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur le risque qu'il prend à sa charge ;

4) déclarer à l'assureur, dans la mesure où il les connaît, les aggravations de risques survenues au cours du contrat ;

5) conserver, au profit de l'assureur, tous ses droits et recours contre le responsable.

Article 313

A défaut de paiement d'une prime échue, l'assureur peut, soit suspendre la garantie, soit résilier le contrat.

La suspension ou la résiliation ne prend effet que quinze jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu de l'assureur, d'une mise en demeure d'avoir à payer.

La mise en demeure et la suspension ou la résiliation peuvent être notifiées dans un seul et même acte. Cette notification est valablement faite par lettre recommandée ou même par télégramme.

La notification d'une suspension n'empêche pas l'assureur de notifier la résiliation tant que la ou les primes arriérées et, s'il y a lieu, les frais qui n'ont pas été payés.

Elle n'a pas à être renouvelée aux échéances ultérieures.

La police suspendue ne reprend ses effets que le lendemain à zéro heure, du jour où les primes arriérées et les frais auront été payés.

La résiliation de la police entraîne, selon les cas, ristourne ou non exigibilité de la prime, en proportion des risques non courus.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

La suspension et la résiliation sont sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, bénéficiaires de l'assurance en vertu d'un transfert antérieur à tout sinistre et à la notification de la suspension ou de la résiliation. Mais, en cas de sinistre, l'assureur pourra leur opposer à due concurrence la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.

Article 314

Toute déclaration inexacte de la part de l'assuré, de nature à diminuer sensiblement l'opinion de l'assureur sur le risque, est une cause d'annulation de l'assurance, même en l'absence d'intention frauduleuse.

Toute omission de l'assuré faite de mauvaise foi, ayant pareillement diminué l'opinion de l'assureur, est également une cause d'annulation de l'assurance.

Il en est ainsi même si la déclaration inexacte ou l'omission n'a pas influé sur le dommage ou sur la perte de l'objet assuré.

La prime demeure acquise à l'assureur lorsqu'il y a intention frauduleuse de l'assuré.

Article 315

Toute aggravation du risque survenue au cours du contrat est une cause de résiliation de l'assurance si elle n'a pas été déclarée à l'assureur dans les cinq jours où l'assuré en a eu connaissance.

Si l'aggravation n'est pas le fait de l'assuré, l'assurance continue, moyennant augmentation de la prime correspondant à l'aggravation survenue.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Si l'aggravation est le fait de l'assuré, l'assureur peut, soit résilier sans délai le contrat, la prime lui étant acquise, soit exiger une augmentation de prime correspondant à l'aggravation survenue.

Article 316

Toute assurance conclue après la perte ou l'arrivée des choses assurées est nulle, si la nouvelle de la perte ou celle de l'arrivée est parvenue, soit au lieu où se trouve l'assuré quant il a donné l'ordre d'assurance, soit au lieu où est signé le contrat avant que l'assureur y appose sa signature.

Lorsque l'assurance est conclue sur bonnes ou mauvaises nouvelles, le contrat n'est annulé que sur la preuve de la connaissance personnelle de la perte par l'assuré ou de l'arrivée par l'assureur.

S'il y a eu ordre d'assurance mais que le contrat n'ait pas encore été conclu, l'assuré, avisé ultérieurement de la perte ou de l'arrivée des choses assurées, doit en informer, immédiatement et par les voies les plus rapides, l'assureur. Si, à la réception de cet avis, l'ordre n'avait pas encore été accepté, il sera considéré comme non avenu. Dans le cas contraire, il produira tous ses effets.

Article 317

Quand plusieurs assurances, garantissant les mêmes risques, sont contractées sans fraude pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée, l'assuré exerce ses droits contre les différents assureurs dans l'ordre chronologique.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Lorsque l'assuré demande le règlement des dommages subis, il doit déclarer les autres assurances dont il est établi qu'il a connaissance.

Est puni des peines prévues à l'article 291 du Code Pénal, quiconque, de mauvaise foi, poursuit le recouvrement d'une indemnité d'assurance en dehors de l'ordre chronologique ci-dessus prévu.

Sont considérés comme ayant personnellement la qualité d'assurés au regard du présent article et soumis aux peines y prévues, tous ceux qui y 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 seront civilement responsables et, notamment, répondant solidairement avec les délinquants du montant des amendes, des frais et des dommages-intérêts.

En cas d'indication d'un assureur comme apériteur, l'action peut être exercée par ou contre celui-ci seul, pris comme mandataire des autres assureurs.

Article 318

Le contrat d'assurance consenti pour une somme supérieure à la valeur de la chose assurée, alors même que la valeur assurée serait une valeur agréée, est annulable à la demande de l'assureur s'il est prouvé qu'il y a eu dol ou fraude et la prime lui reste acquise.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 319

Lorsque la somme assurée est inférieure à la valeur réelle des objets assurés et, sauf le cas de valeur agréée, l'assuré demeure son propre assureur pour la différence et supporte, en conséquence, une part proportionnelle du dommage.

Article 320

L'assuré doit et l'assureur peut, tous leurs droits étant réservés, prendre, provoquer ou requérir toutes mesures conservatoires, veiller ou procéder au sauvetage des objets assurés et conserver tout recours contre les tiers responsables.

L'assuré est responsable, dans la mesure du préjudice causé à l'assureur, de sa négligence ou de celle de ses préposés à observer l'obligation de procéder comme il est dit à l'alinéa précédent ainsi que de l'empêchement qu'il apporterait à l'action de l'assureur.

Article 321

Toute indemnité reçue de toute personne responsable, devant profiter à l'assuré, à l'expéditeur ou au destinataire, viendra en déduction des sommes dues par les assureurs, dans la proportion des intérêts respectifs de chacun.

Chapitre III

Du règlement de l'indemnité d'assurance

Article 322

L'assuré a la faculté, soit de réclamer à l'assureur la réparation des dommages ou pertes tout en conservant la pleine

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

propriété de la chose assurée, soit d'opter pour le délaissement dans les cas déterminés par la loi ou par la convention.

Article 323

Le délaissement ne peut être ni partiel, ni conditionnel. Il transfère les droits de l'assuré sur les objets assurés à l'assureur, à charge par lui de payer la totalité de l'indemnité d'assurance, et les effets de ce transfert remontent entre les parties au moment où l'assuré notifie le délaissement à l'assureur.

Article 324

L'assureur ne peut être contraint de réparer ou de remplacer les objets assurés.

Article 325

La contribution à l'avarie commune, qu'elle soit provisoire ou définitive, est remboursée par l'assureur, mais seulement proportionnellement à la valeur assurée par lui, diminuée, s'il y a lieu, des avaries particulières à la charge de l'assuré.

Article 326

Le paiement par l'assureur des indemnités à sa charge entraîne, de plein droit, subrogation à son profit dans tous les droits, actions et recours pouvant appartenir à l'assuré contre les tiers à raison des pertes ou avaries qui ont fait l'objet de ce paiement.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

TITRE II

DES DIFFERENTES FORMES D'ASSURANCES MARITIMES

Chapitre premier

De l'assurance des corps de navires

Article 327

L'assurance corps couvre le navire sans interruption, en quelque lieu que ce soit, dans les limites du voyage, de la durée et de la navigation prévues à la police.

Article 328

Dans l'assurance au voyage, la garantie de l'assureur court du commencement du chargement des marchandises jusqu'à la fin de leur déchargement. Toutefois, elle ne peut excéder un délai de quinze jours après l'arrivée du navire à destination, ni le moment où commence le chargement des marchandises pour un nouveau voyage.

En cas de voyage sur lest, la garantie de l'assureur commence au moment où le navire démarre ou lève l'ancre, et cesse au moment où il est ancré ou amarré au lieu de destination.

Dans l'assurance pour une durée déterminée, la garantie de l'assureur commence et cesse aux dates prévues, quel que soit le lieu où se trouvera le navire.

Article 329

Si le navire fait l'objet de réparations pour cause d'avaries à

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

la charge des assureurs ou se trouve au cours d'un voyage en état d'avarie à leur charge, les risques couverts prolongés, dans le premier cas, jusqu'à l'achèvement complet des réparations et, dans le second cas, jusqu'à l'achèvement du voyage, le tout moyennant surprime.

Article 330

Nonobstant les dispositions du paragraphe «a» de l'article 311, l'assureur garantit les dommages et pertes résultant d'un vice caché.

Article 331

Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, les parties s'interdisent réciproquement toute autre estimation, réserve faite des dispositions de l'article 318 et sauf le cas de recours pour contribution d'avaries communes, rémunération d'assistance ou sauvetage.

La valeur assurée comprend indivisément le corps et les appareils moteurs du navire ainsi que tous les accessoires et dépendances dans lesquels sont compris les approvisionnements et les mises dehors.

Toute assurance quelle que soit sa date, faite séparément sur des accessoires et dépendances, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, la valeur agréée.

Article 332

A l'exception des dommages aux personnes, l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le recours des tiers au cas d'abordage par

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

le navire assuré ou de heurt contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant.

Article 333

L'assuré peut, sans l'accord de l'assureur du navire, contracter des assurances complémentaires pour garantir sa responsabilité à l'occasion des dommages causés par le navire et non compris dans l'article précédent ou dont le montant excéderait la somme assurée par la police du navire.

Ces assurances ne produisent effet, pour les dommages déjà garantis par l'article précédent, qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police du navire.

Article 334

Dans l'assurance au voyage, la prime entière est acquise à l'assureur dès que les risques ont commencé à courir.

Article 335

Dans l'assurance à temps, la prime entière, stipulée pour le temps de l'assurance, est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge de l'assureur. Si la perte totale ou le cas de délaissement n'est pas à sa charge, la prime afférente aux risques spéciaux n'est acquise que pour la période comprise entre la date de la prise des risques et la date de l'événement ayant entraîné la perte totale ou le délaissement.

Article 336

Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée de la police, l'assuré est garanti pour chaque événement jusqu'au montant du capital assuré, sauf le droit pour l'assureur

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

de demander après chaque événement un complément de prime proportionnel.

Que l'assurance soit conclue au voyage ou à temps, chaque voyage, tel que défini à l'article 328, fait l'objet d'un règlement unique comprenant tous les événements survenus au cours du voyage.

Article 337

Dans le règlement en avaries, l'assureur ne rembourse que le coût des remplacements et réparations reconnus nécessaires pour remettre le navire en bon état de navigabilité à l'exclusion de toute autre indemnité pour dépréciation, chômage ou quelque autre cause que ce soit.

Le coût de ces remplacements est sujet à réduction pour différence du vieux au neuf.

Article 338

Le délaissement du navire peut être effectué dans les cas suivants :

1) destruction totale du navire ;

2) défaut de nouvelles trois mois après la date de réception des dernières nouvelles, la perte est réputée s'être produite à la date à laquelle se rapportent les dernières nouvelles ;

3) lorsque le navire n'est pas réparable, soit d'une façon absolue, soit faute de moyens matériels de réparations à l'endroit où il se trouve, à moins qu'il ne puisse être conduit en un autre lieu où les réparations seraient possibles ;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

4) lorsque le montant total des réparations, qui seraient à faire au navire pour avaries, atteindrait au moins les trois quarts de la valeur du navire.

Article 339

Si les risques de guerre ont été assurés, le délaissement du navire peut encore avoir lieu en cas de capture, saisie ou arrêt par ordre de puissance, si le navire n'a pas été remis à la disposition de l'assuré dans le délai de quatre mois. Ce délai court de la notification de l'événement, faite par l'assuré à l'assureur.

Article 340

Le délaissement du navire est notifié par l'assuré à l'assureur par lettre recommandée avec accusé de réception ou acte d'huissier notaire. Il contient la reproduction des dispositions de l'article 341.

Article 341

L'assureur, qui reçoit notification d'un délaissement et qui la refuse ou qui opte pour un règlement en perte totale sans transfert de propriété, doit notifier sa décision par lettre recommandée avec accusé de réception ou acte d'huissier notaire à l'assuré dans les trente jours de la notification de délaissement, et ce, à peine de forclusion. Cette décision peut comporter des réserves quant à la validité du délaissement.

Article 342

Lorsque plusieurs navires appartiennent à un même

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

armateur, les contrats d'assurance concernant ces navires s'appliquent comme si chaque navire appartenant à un armateur différent.

Les marchandises ou autres biens de l'armateur sont traités au regard de l'assureur du navire comme s'ils appartenaient à des tiers.

Article 343

En cas d'aliénation ou de location du navire, l'assurance continue de plein droit au profit du nouveau propriétaire ou du locataire à charge par lui d'en informer l'assureur dans un délai de dix jours, et d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré était tenu vis-à-vis de l'assureur en vertu du contrat.

Il sera, toutefois, loisible à l'assureur de résilier le contrat dans le mois du jour où il aura reçu notification de l'aliénation ou de la location. Cette résiliation ne prendra effet que quinze jours après sa notification.

L'aliénateur ou le locateur restent tenus au paiement des primes échues antérieurement à l'aliénation ou à la location.

Article 344

Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires seulement assurés pour la durée de leur séjour dans les ports, rades ou autres lieux qu'ils soient à flot ou en cale sèche.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Chapitre II

De l'assurance maritime des marchandises sur facultés

Section I - Dispositions communes aux différentes polices sur facultés

Article 345

Les marchandises sont assurées, soit par une police dite spéciale n'ayant d'effets que pour un voyage, soit par une police dite flottante ou d'abonnement.

Article 346

Dans les limites du voyage tel que déterminé par les parties, les marchandises sont assurées sans interruption en quelque endroit que ce soit.

Toute durée anormale de séjour, de transit ou de transbordement, toute escale ou tout déroulement non prévus lors de la conclusion du contrat, donnent droit pour l'assureur à une majoration de la prime.

Les règles de l'assurance maritime sont applicables aux parties du voyage effectuées par voies terrestre, fluviale ou aérienne.

Article 347

L'assureur est affranchi du risque de vol. Il n'est pas garant :

a) des déchets de route ;

b) de l'insuffisance des emballages de la marchandise ;

c) des faits et fautes de l'assuré.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 348

La valeur assurée ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées, soit par le prix d'achat ou, à défaut, par le prix courant aux temps et lieu du chargement, augmenté de tous les frais jusqu'à destination ainsi que du profit espéré, soit par la valeur à destination à la date de l'arrivée ou, si les marchandises n'arrivent pas, à la date à laquelle elles auraient dû arriver, soit, si les marchandises ont été vendues par l'assuré, par le prix de vente.

Article 349

L'importance des avaries est déterminée par comparaison de la valeur de la marchandise en état d'avarie à celle qu'elle aurait eu à l'état sain aux mêmes temps et lieu.

Article 350

Au cas où les parties ont convenu d'une franchise, celle-ci est toujours indépendante du déchet normal de route.

Article 351

Les avaries, dommages ou manquants sont évalués par des experts dits « commissaires d'avaries » désignés par la police d'assurance ou par accord des parties par le juge.

Le ou les commissaires désignés font leurs constatations après y avoir appelé, par lettre recommandée avec accusé de réception, les parties et les intéressés éventuels. Ils déterminent, si possible, la nature et les causes du sinistre.

Leur rapport a, entre les parties et pour le juge, la valeur d'un rapport d'expertise.

Il n'a à l'égard des autres personnes intéressées y appelées que la valeur de simples renseignements, à moins que celles-ci

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

n'aient assisté aux opérations d'expertise et n'aient été avisées par la convocation des conséquences résultant pour elles de cette assistance.

Nonobstant toute convention contraire, le coût des opérations du ou des commissaires d'avaries est à la charge de l'assureur, sauf au cas de mauvaise contestation.

Article 352

Le règlement en délaissement peut être effectué dans les cas suivants :

1) défaut de nouvelles du navire, conformément au n° 2 de l'article 338 ;

2) innavigabilité du navire si l'acheminement par tous moyens de transport de la cargaison vers le lieu de destination prévu n'a pas été commencé dans le délai de trois mois. Ce délai court de la notification de l'innavigabilité, faite par l'assuré à l'assureur ;

3) vente des marchandises au cours du voyage, ordonnée pour cause d'avaries matérielles ;

4) perte ou détérioration matérielle des marchandises atteignant au moins les trois quarts de leur valeur.

Dans les cas prévus aux numéros 3 et 4 et si l'assurance est limitée aux dommages et pertes provenant de causes déterminées, le délaissement n'est recevable que si le sinistre provient de l'une de ces causes.

Article 353

Les dispositions des articles 339, 340 et 341 sont applicables aux assurances sur facultés.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Section II - **Dispositions spéciales aux polices flottantes**

Article 354

La police flottante constate l'engagement de l'assuré et de l'assureur sur les conditions de l'assurance et notamment sa durée, le capital garanti et le taux des primes. Elle laisse à préciser, par des déclarations ultérieures, au fur et à mesure des expéditions, les marchandises assurées, les voyages, le nom du ou des navires et les autres détails.

Dans la police flottante, l'assuré s'oblige a déclarer à l'assureur et l'assureur s'oblige à accepter en aliment :

a) toutes les expéditions faites pour son compte ou en exécution de contrats d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer. Ces expéditions sont couvertes automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis à la condition que la déclaration d'aliment en soit faite à l'assureur dans les délais impartis au contrat ;

b) toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui auront laissé à l'assuré le soin de pourvoir à l'assurance si l'assuré est intéressé à l'expédition comme commissaire, consignataire, ou autrement. Ces expéditions ne sont couvertes qu'à partir de la déclaration.

Article 355

Au cas où, intentionnellement, l'assuré ne s'est pas conformé aux obligations de l'article précédent, le contrat est résilié de plein droit à la demande de l'assureur au jour du manquement.

L'assureur peut, en outre, répéter les versements faits par lui pour les sinistres relatifs aux expéditions postérieures à la

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

première omission et demander à titre d'indemnité le paiement des primes afférentes aux déclarations omises.

Article 356

Dans la police d'abonnement, la prime est calculée sur le montant des déclarations d'aliment.

Quel que soit le nombre d'événements survenus pendant la durée du contrat, l'assureur est tenu, pour chaque événement, jusqu'à concurrence du maximum fixé au contrat, sur un même navire.

Article 357

Dans le contrat dit de police à alimenter, la garantie de l'assureur s'applique à un capital maximal fixé par la convention, la valeur assurée de chaque expédition déclarée en aliment diminuant d'autant ce capital.

Chapitre III

Des diverses autres assurances maritimes et de la réassurance

Article 358

Peuvent être assurés : le fret, les salaires, frais d'entretien, frais de rapatriement, profits espérés et, généralement, toute chose évaluable en argent sujette aux risques de la navigation.

Article 359

Lorsque le fret n'est pas acquis à tout événement, il n'est garanti que jusqu'à concurrence de soixante pour cent.

L'assurance du fret ne garantit, dans la limite de la somme

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

assurée, que la contribution de ce fret aux avaries communes et son remboursement s'il y a délaissement du navire à la suite d'un risque couvert, mais à charge pour l'armateur, dans les cas prévus aux numéros 3 et 4 de l'article 338, de justifier qu'il n'a pu acheminer la marchandise à destination.

Article 360

Le délaissement du fret assuré ne peut être fait que :

1) lorsque le fret est totalement perdu par risque de la navigation ;

2) lorsqu'il y a défaut de nouvelles, après l'expiration du délai de trois mois fixé par l'article 338, alinéa 2 ;

3) en cas de prise, si l'assurance couvre les risques de guerre.

Article 361

Les dispositions des articles 339, 340 et 341 sont applicables aux assurances du fret.

Article 362

L'assurance des débours pour rémunérations d'assistance ou de sauvetage couvre, jusqu'à concurrence du capital assuré, les dépenses engagées pour l'assistance ou le sauvetage du navire à la suite d'un risque garanti.

Cette assurance ne produit effet qu'en cas d'insuffisance de la somme assurée par la police du navire.

Article 363

Les dispositions du présent livre sont applicables à la réassurance.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

TITRE III

DE LA PRESCRIPTION ET DE LA COMPETENCE EN MATIERE D'ASSURANCES

Article 364

Nonobstant toutes clauses contraires qui seront réputées non écrites, toutes actions dérivant du contrat d'assurance se prescrivent par un an.

Ce délai part :

1) en ce qui concerne l'action en payement de la prime, de la date d'exigibilité ;

2) en ce qui concerne l'action d'avarie :

a) pour le navire, de la date de l'événement qui donne lieu à l'action ;

b) pour la marchandise, de la date de l'arrivée du navire ou à défaut, de la date à laquelle il aurait dû arriver, ou, si l'événement est postérieur, de la date de cet événement.

3) en ce qui concerne l'action en délaissement, de la date de l'événement qui y donne droit ou, si un délai est fixé pour donner ouverture à l'action, de la date d'expiration de ce délai ;

4) en ce qui concerne l'action de l'assuré contre l'assureur ayant pour cause la contribution d'avarie commune ou la rémunération d'assistance ou de sauvetage, du jour du paiement fait par l'assuré ;

5) en ce qui concerne l'action de l'assuré contre l'assureur

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

ayant pour cause le recours d'un tiers, du jour où ce tiers a obtenu une décision judiciaire contre l'assuré ou a été indemnisé par ce dernier ;

6) en ce qui concerne l'action en répétition de toute somme payée en vertu du contrat d'assurance, de la date du paiement indu.

Les prescriptions, ci-dessus édictées, courent contre les mineurs, les interdits et tous incapables, sauf leur recours contre leur tuteur.

Article 365

Est réputée non écrite, la clause conférant aux arbitres la qualité d'amiables compositeurs.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

ANNEXES

**** Professions de la Marine Marchande***

**** Inscription sur les Registres des Professions de la Marine Marchande***

**** Responsabilité du Transporteur Maritime***

**** Limitation de la Responsabilité de l'Armateur***

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

PROFESSIONS DE LA MARINE MARCHANDE

Loi 95-33 du 14 avril 1995, portant organisation des professions de la marine marchande. [1]

(JORT n°31 du 18 avril 1995)

Au nom du peuple,

La chambre des Députés ayant adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article premier

L'organisation des professions de la marine marchande est régie par la présente loi dont les dispositions sont applicables aux personnes morales ou physiques qui procèdent ou concourent à l'exploitation, à l'entretien et à la maintenance des navires de commerce lorsque ces personnes morales ou physiques sont établies en Tunisie ou lorsqu'elles opèrent sur le territoire tunisien ou dans les eaux relevant de la souveraineté tunisienne.

Les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas à l'exploitation des navires étrangers au cabotage national ou dans le transport international à partir ou à destination de la Tunisie, qui demeure régie par les dispositions appropriées du droit international et du droit tunisien.

---

[1] Travaux préparatoires : Discussion et adoption par la chambre des députés dans sa séance du 4 avril 1995.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 2

En application de la présente loi, sont considérées comme professions de la marine marchande, les professions suivantes :

1 - Le pilote, l'armateur, le transporteur maritime, le consignataire de navires, le consignataire de la cargaison et l'entrepreneur de manutention, tels qu'ils sont définis respectivement aux articles 64, 130, 165, 167, 168 et 169 du Code de commerce maritime.

2 - Le courtier d'affrètement : c'est le courtier qui s'engage à rechercher une personne pour la mettre en relation avec une autre en vue d'accomplir les opérations suivantes :

- Le transport des marchandises par mer ;

- La vente et l'affrètement des navires.

3 - Le ravitailleur de navires : c'est la personne chargée par le transporteur maritime ou le consignataire de navires de procéder au ravitaillement du navire et de son équipage en produits alimentaires, en produits d'hygiène, en équipement, en soutes et lubrifiants et, le cas échéant, à l'enlèvement des ordures et des eaux usées, au lavage et au repassage des vêtements et de la lingerie, et d'agir en tant qu'intermédiaire pour la fourniture des prestations relatives aux petites réparations.

4 - L'entreprise de gestion de navires de commerce : c'est une entreprise qui gère les navires d'autrui pour les mettre en bon état de navigabilité.

5 - L'entreprise d'assistance, de sauvetage et de remorquage en mer : c'est une entreprise qui fournit des prestations relatives à l'assistance et au sauvetage des navires en danger et des choses se trouvant à bord, ainsi qu'aux opérations de remorquage des navires et de lutte contre la pollution.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

6 - L'entreprise de classification des navires : c'est une entreprise qui procède, en plus des opérations visées aux articles 10 et 28 du Code de la police administrative de la navigation maritime promulgué par la loi 76-59 du 11 Juin 1976 :

- A la vérification de la conformité de la construction des navires à ses propres normes techniques et à la réglementation en vigueur relative à la sécurité et à la prévention contre la pollution ;

- Aux visites périodiques de sécurité, aux visites après les accidents et les grandes réparations des navires inscrits sur ses registres aux fins de s'assurer qu'ils répondent encore aux normes relatives à la sécurité et à la prévention contre la pollution ;

- A l'attribution d'une côte pour chaque navire inscrit sur ses registres.

7 - le bureau de représentation des sociétés étrangères de classification des navires.

Article 3

Toute personne qui exerce une profession de la marine marchande doit être inscrite sur un registre approprié tenu par les services du ministère chargé du transport.

Les succursales de l'entreprise sont inscrites audit registre.

L'inscription est effectuée une fois remplies la condition de nationalité et les conditions prévues aux articles 5, 6 et 8 de la présente loi.

L'inscription donne lieu à la délivrance d'une carte professionnelle. Cette carte est personnelle et incessible.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 4

Les personnes physiques ou morales de nationalité étrangère ne peuvent être inscrites sur le registre de l'une des professions de la marine marchande que lorsqu'elles y sont autorisées en vertu de conventions ou accords internationaux en vigueur entre la Tunisie et les pays dont elles sont ressortissantes, et ce, sous réserve de la réciprocité.

A défaut de telles conventions, l'inscription des personnes physiques ou morales de nationalité étrangère sur ces registres est soumise à la législation et à la réglementation en vigueur régissant les investissements et la participation des étrangers.

Article 5

Aucune personne physique ne peut être inscrite sur l'un des registres des professions de la marine marchande si elle a été déchue de ses droits civiques ou si elle a été radiée de l'un de ces registres suite à une sanction prononcée à son encontre.

Ces conditions sont applicables aux personnes morales et à leur représentant légal.

Article 6

Aucune personne physique ne peut être inscrite sur l'un des registres des professions de la marine marchande si elle ne remplit pas les conditions relatives à la capacité professionnelle fixées par décret.

Aucune personne morale ne peut être inscrite sur l'un des registres des professions de la marine marchande que si son représentant légal remplit les conditions visées à l'alinéa premier du présent article ou si elle justifie du recrutement d'une personne physique au moins remplissant les conditions susvisées et sa désignation dans un poste de direction.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 7

En cas de décès de la personne physique inscrite sur l'un des registres des professions de la marine marchande ou lorsque le représentant légal de la personne morale décède ou se trouve dans l'incapacité de gérer l'entreprise, cette inscription peut être maintenue pendant une période de six mois à compter du jour du décès ou de l'incapacité sans nécessité de justification de la capacité professionnelle d'une autre personne.

Ce délai peut être, à titre exceptionnel, prorogé de six mois par décision du ministre chargé du transport.

Article 8

Chaque personne morale ou physique doit disposer des moyens matériels devant lui permettre de faire face à ses engagements.

Les moyens matériels minima pour chaque profession sont fixés par arrêté du ministre chargé du transport.

Les moyens minima susvisés ne peuvent changer d'affectation.

Article 9

Toute personne morale ou physique, inscrite sur l'un des registres des professions de la marine marchande, peut demander son inscription sur un ou plusieurs autres registres des professions de la marine marchande, si elle remplit les conditions requises à cette fin.

Toutefois, nul ne peut être inscrit à la fois sur l'un des registres des entreprises de classification des navires ou des bureaux de représentation des sociétés étrangères de classification de navires, d'une part et sur l'un des registres des armateurs, des transporteurs maritimes ou des sociétés d'assistance, de sauvetage et de remorquage en mer, d'autre part.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Article 10

Toute personne physique ou morale inscrite sur le registre de l'une des professions de la marine marchande peut exercer son activité sur tout le territoire tunisien.

(Le 2ème alinéa a été abrogé par la loi n°97-69 du 27 octobre 1997)

Article 11

Toute personne, exerçant l'une des professions de la marine marchande citées à l'article 2 de la présente loi, est tenue d'informer le ministre chargé du transport de tout changement survenu dans la situation de l'entreprise et entraînant la non-satisfaction de l'une des conditions d'inscription, et ce, dans un délai d'un mois à compter de la date de son intervention.

L'information a lieu par écrit, soit directement, soit par lettre recommandée avec accusé de réception.

Toute extension de l'activité de l'entreprise par l'ouverture d'un nouvel établissement est soumise à une nouvelle inscription sur le registre et entraîne l'actualisation des mentions portées sur la carte professionnelle.

Article 12

Les activités des personnes physiques ou morales exerçant l'une des professions de la marine marchande prévues à l'article 2 de la présente loi sont soumises au contrôle des officiers de la marine marchande assermentés et habilités à cet effet, relevant du ministère chargé du transport.

Article 13

Les infractions aux dispositions de la présente loi et toute négligence commises par les personnes physiques ou morales dans l'exercice de l'une des professions de la marine marchande sont constatées par deux officiers de la marine marchande assermentés et habilités à cet effet.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Tout procès-verbal doit comporter le cachet du service dont relèvent ces officiers ainsi que les déclarations du contrevenant.

Le contrevenant ou son représentant est tenu de signer le procès-verbal ainsi établi.

En cas d'absence du contrevenant ou en cas de refus de signer, mention en est faite sur le procès-verbal.

Le procès-verbal doit également préciser la date, le lieu et la nature de la constatation effectuée et indiquer que le contrevenant a été informé de la date et du lieu de sa rédaction. Hormis le cas de flagrant délit, le procès-verbal doit mentionner que le contrevenant a été convoqué par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le procès-verbal doit préciser qu'une copie en sera adressée par lettre recommandée avec accusé de réception au contrevenant.

Les procès-verbaux établis comme précité sont transmis, dans tous les cas, au ministre chargé du transport; ils font foi jusqu'à preuve du contraire.

Article 14

Les procès-verbaux remplissant, les conditions énoncées à l'article 13 de la présente loi, sont transmis, le cas échéant, au Procureur de la République compétent par le ministre chargé du transport.

Article 15

Les agents visés aux articles 12 et 13 de la présente loi, sont autorisés dans le cadre d'accomplissement de leurs missions à :

- Avoir accès aux locaux professionnels pendant les heures habituelles d'ouverture ou de travail ;

- Faire toutes constatations utiles et se faire produire sur première réquisition, les renseignements, documents, pièces et

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

livres nécessaires à leurs enquêtes et constatations ou en prendre copies certifiées conformes à l'original ;

- Saisir, contre récépissé, ce qui est nécessaire, des documents susvisés ou en prendre copies certifiées conformes à l'original, pour l'établissement de la preuve de l'infraction.

Article 16

Les fonctionnaires, les agents et toutes autres personnes appelés à prendre connaissance des dossiers d'infractions, sont tenus au secret professionnel et leur sont applicables les dispositions de l'article 254 du Code pénal.

Article 17

Est puni d'une amende de 500 à 50.000 dinars, toute personne qui contrevient aux dispositions de l'article 3 de la présente loi.

Est puni d'une amende de 5000 à 50.000 dinars, toute personne qui contrevient aux dispositions de l'article 8 de la présente loi.

En cas de récidive, ces peines sont portées au double.

Article 18

Lorsque le contrevenant est une personne morale, les peines prévues à l'article 17 de la présente loi sont applicables à titre personnel à son représentant légal.

Article 19

Nonobstant la sanction de radiation prévue à l'article 21 de la présente loi, le ministre chargé du transport peut transiger en cas d'infraction aux dispositions de l'article 8 de la présente loi dont la constatation et la poursuite lui incombent.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

La transaction doit intervenir par écrit ; elle doit être signée par le contrevenant et comporter son aveu explicite et son engagement à s'acquitter dans le délai imparti du montant de la transaction.

Une copie de la transaction est délivrée au contrevenant avec la quittance de payement du montant de la transaction.

La transaction s'effectue sur la base d'un barème fixé par décision du ministre chargé du transport.

La transaction peut intervenir tant que l'affaire est pendante devant les juridictions et n'ayant pas encore fait l'objet d'un jugement définitif. Elle arrête les poursuites et éteint l'action publique.

Article 20

En cas de constatation d'un manquement grave ou répété de la part de toute personne physique ou morale exerçant l'une des professions de la marine marchande à l'occasion de l'exécution de ses obligations légales, du non-respect des règlements afférents aux transports, au travail ou à la sécurité, ou d'un retard important et répété dans l'exécution de ses obligations contractuelles, le ministre chargé du transport peut, nonobstant toute poursuite pénale, prendre l'une des sanctions suivantes :

- l'avertissement ;

- la suspension de l'activité pour une durée ne dépassant pas trois mois ;

- la radiation.

Les sanctions de suspension de l'activité et de radiation précitées sont prononcées après avis d'une commission de discipline composée d'un président et de quatre membres dont deux représentants de l'administration, un représentant de la profession concernée et un représentant des chargeurs, désignés par arrêté du ministre chargé du transport.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Le représentant de la profession concernée et le représentant des chargeurs sont désignés sur proposition des organismes qui les représentent.

Dans tous les cas et avant de prononcer la sanction, le ministère chargé du transport convoque le contrevenant pour présenter oralement ou par écrit ses moyens de défense dans un délai ne dépassant pas les 15 jours à compter de la date de sa convocation.

Les modalités de fonctionnement de la commission de discipline sont fixées par décret.

Article 21

Le ministre chargé du transport peut également, ordonner, après avis de la commission de discipline, la radiation dans les cas suivants :

- lorsque l'intéressé ne remplit plus les conditions exigées pour l'inscription sur le registre des professions de la marine marchande et n'a pas procédé à la régularisation de sa situation dans un délai d'un mois à compter de la date de sa mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception ;

- lorsqu'un jugement déclaratif de faillite a été prononcé à l'encontre de l'intéressé ;

- lorsque l'intéressé a cessé son activité pendant une période dépassant une année et n'a pas repris son activité dans un délai d'un mois à compter de la date de sa mise en demeure, par lettre recommandée avec accusé de réception.

Article 22

Toute personne physique ou morale autorisée à la date de promulgation de la présente loi à exercer l'une des professions visées à son article 2, est tenue de prendre les dispositions

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

nécessaires aux fins de se conformer à ses dispositions, et ce, dans un délai de six mois à compter de la date de sa publication au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Le ministre chargé du transport autorise, à titre exceptionnel, l'inscription des personnes bénéficiant à la date de promulgation de la présente loi de l'autorisation d'exercer l'une des professions de la marine marchande, et qui ne remplissent pas la condition de capacité professionnelle visé à son article 6, si elles en font la demande dans un délai de six mois à compter de sa publication au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Article 23 (Modifié par la loi n° 97-69 du 27 octobre 1997)

Sont abrogées, toutes dispositions contraires à la présente loi et notamment la loi n° 77 - 13 du 7 mars 1977 portant organisation des professions maritimes.

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

Tunis, le 14 avril 1995.

Zine El Abidine Ben Ali

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

INSCRIPTION SUR LES REGISTRES DES PROFESSIONS DE LA MARINE MARCHANDE

Décret n° 95-1471 du 14 août 1995, fixant les conditions de capacité professionnelle pour l'inscription sur les registres des professions de la marine marchande.

(JORT n°68 du 25 août 1995)

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre du transport,

Vu la loi n° 95-33 du 14 avril 1995, portant organisation des professions de la marine marchande et notamment son article 6,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décrète :

Article premier

La capacité professionnelle requise pour l'inscription sur le registre d'armateur ou de transporteur maritime est remplie, lorsque l'intéressé répond à l'une des conditions suivantes :

- être titulaire au moins d'un diplôme d'ingénieur principal des transports maritimes ou d'un diplôme d'ingénieur principal des techniques navales ou d'un brevet de capitaine au long cours ou tout diplôme ou brevet équivalents dans le domaine maritime;

- être titulaire au moins d'un diplôme d'ingénieur principal

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

ou d'un diplôme de capitaine au long cours ou d'un diplôme d'officier mécanicien de première classe de la marine marchande ou d'un diplôme de troisième cycle de l'enseignement supérieur technique, économique, juridique ou de gestion et avoir subi avec succès un examen écrit dont le programme et le régime sont fixés par arrêté du ministre chargé du transport ;

- être titulaire au moins d'un diplôme d'ingénieur principal ou d'un diplôme de capitaine au long cours ou d'un diplôme d'officier mécanicien de première classe de la marine marchande ou d'un diplôme de troisième cycle de l'enseignement supérieur technique, économique, juridique ou de gestion et avoir exercé des fonctions de responsabilité en rapport direct avec l'armement ou le transport maritime ou la gestion des navires de commerce pendant au moins cinq ans ;

- être titulaire au moins d'un diplôme d'ingénieur ou d'un brevet de capitaine de la marine marchande ou d'un brevet d'officier mécanicien de deuxième classe de la marine marchande ou d'un diplôme de deuxième cycle de l'enseignement supérieur technique, économique, juridique ou de gestion et avoir exercé des fonctions de responsabilité en rapport direct avec l'armement ou le transport maritime ou la gestion des navires de commerce pendant au moins dix ans.

Article 2

La capacité professionnelle requise pour l'inscription sur le registre des sociétés de classification des navires ou sur le registre de bureau de représentation des sociétés étrangères de classification des navires est remplie, lorsque l'intéressé est titulaire au moins d'un diplôme d'ingénieur principal des techniques navales ou d'un brevet de capitaine au long cours ou

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

un brevet d'officier mécanicien de première classe de la marine marchande ou tout diplôme ou brevet équivalent dans le domaine maritime et avoir exercé des fonctions de responsabilité en rapport direct avec le transport maritime ou l'une de ces deux professions pendant au moins cinq ans.

Article 3

La capacité professionnelle requise pour l'inscription sur le registre des sociétés de gestion des navires de commerce est remplie, lorsque l'intéressé est titulaire au moins d'un diplôme d'ingénieur principal des transports maritimes ou d'un diplôme d'ingénieur principal des techniques navales ou d'un brevet de capitaine au long cours ou un brevet d'officier mécanicien de première classe de la marine marchande ou tout diplôme ou brevet équivalent dans le domaine maritime et avoir exercé des fonctions de responsabilité en rapport direct avec le transport maritime ou cette profession pendant au moins cinq ans.

Article 4

La capacité professionnelle requise pour l'inscription sur le registre du courtier d'affrètement est remplie, lorsque l'intéressé répond à l'une des conditions suivantes :

- être titulaire au moins d'un diplôme d'ingénieur des transports maritimes ou tout diplôme équivalent dans le domaine maritime ;

- être titulaire au moins d'un diplôme de capitaine de la marine marchande ou d'un diplôme de deuxième cycle de l'enseignement supérieur technique, économique, juridique ou de gestion et avoir subi avec succès un examen écrit dont le régime et le programme sont fixés par arrêté du ministre chargé du transport ;

- être titulaire au moins d'un diplôme de capitaine de la

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

marine marchande ou d'un diplôme de deuxième cycle de l'enseignement supérieur technique, économique, juridique ou de gestion et avoir exercé des fonctions de responsabilité en rapport direct avec l'affrètement des navires ou le transport maritime pendant au moins cinq ans.

Article 5

La capacité professionnelle requise pour l'inscription sur le registre d'entrepreneur de manutention est remplie, lorsque l'intéressé répond à l'une des conditions suivantes :

- être titulaire au moins d'un diplôme d'ingénieur des transports maritimes ou d'un diplôme d'ingénieur des techniques navales ou d'un brevet de capitaine de la marine marchande ou tout diplôme ou brevet équivalents dans le domaine maritime ;

- être titulaire au moins d'un brevet d'officier mécanicien de deuxième classe de la marine marchande ou d'un diplôme de deuxième cycle de l'enseignement supérieur technique, économique, juridique ou de gestion et avoir subi avec succès un examen écrit dont le régime et le programme sont fixés par arrêté du ministre chargé du transport ;

- être titulaire au moins d'un brevet d'officier mécanicien de deuxième classe de la marine marchande ou d'un diplôme de deuxième cycle de l'enseignement supérieur technique, économique, juridique ou de gestion et avoir exercé des fonctions de responsabilité en rapport direct avec la manutention de la marchandise ou le transport maritime pendant au moins cinq ans ;

- être titulaire au moins d'un diplôme d'ingénieur adjoint des transports maritimes ou d'un diplôme de premier cycle de l'enseignement supérieur technique, économique, juridique ou de gestion et avoir exercé des fonctions en rapport direct avec la

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

manutention de la marchandise ou le transport maritime pendant au moins dix ans.

Article 6

La capacité professionnelle requise pour l'inscription sur le registre des entreprises d'assistance, de sauvetage et de remorquage en mer est remplie lorsque l'intéressé répond à l'une des conditions suivantes :

- être titulaire au moins d'un diplôme d'ingénieur des transports maritimes ou d'un diplôme d'ingénieur des techniques navales ou d'un brevet de capitaine de la marine marchande ou d'un brevet d'officier mécanicien de deuxième classe de la marine marchande ou tout diplôme ou brevet équivalents dans le domaine maritime ;

- être titulaire au moins d'un diplôme de deuxième cycle de l'enseignement supérieur, technique, économique, juridique ou de gestion et avoir subi avec succès un examen écrit dont le régime et programme sont fixés par arrêté du ministre chargé du transport ;

- être titulaire au moins d'un diplôme de deuxième cycle de l'enseignement supérieur technique, économique, juridique ou de gestion et avoir exercé des fonctions de responsabilité en rapport direct avec les entreprises d'assistance, de sauvetage et de remorquage en mer ou les ports de commerce pendant au moins cinq ans.

Article 7

La capacité professionnelle requise pour l'inscription sur le registre de pilote maritime est remplie, lorsque l'intéressé est titulaire au moins d'un brevet de capitaine de la marine

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

marchande ou tout brevet équivalent dans le domaine maritime et avoir exercé le pilotage pendant au moins une année dans le port objet de l'inscription.

Le pilote est soumis à une période d'adaptation minimum de six mois s'il est appelé à exercer dans un autre port.

Article 8

La capacité professionnelle requise pour l'inscription sur le registre du consignataire de navires ou au registre du consignataire de la cargaison est remplie, lorsque l'intéressé répond à l'une des conditions suivantes :

- être titulaire au moins d'un diplôme d'ingénieur adjoint des transports maritimes ou tout diplôme équivalent dans le domaine maritime ;

- être titulaire au moins d'un diplôme de premier cycle de l'enseignement supérieur technique, économique, juridique ou de gestion et avoir subi avec succès un examen écrit dont le régime et le programme sont fixés par arrêté du ministre chargé du transport ;

- être titulaire au moins d'un diplôme de premier cycle de l'enseignement supérieur technique, économique, juridique ou de gestion et avoir exercé des fonctions de responsabilité en rapport direct avec le transport maritime ou l'une de ces deux professions pendant au moins cinq ans.

Article 9

La capacité professionnelle requise pour l'inscription sur le registre des ravitailleurs de navires est remplie, lorsque l'intéressé répond à l'une des conditions suivantes :

- être titulaire au moins d'un diplôme d'agent technique des transports maritimes ou tout diplôme équivalent dans le domaine maritime ;

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

- être titulaire au moins d'un diplôme de fin d'études secondaires et avoir subi un examen écrit dont le régime et le programme sont fixés par arrêté du ministre chargé du transport,

- être titulaire au moins d'un diplôme de fin d'études secondaires et avoir exercé des fonctions de responsabilité en rapport direct avec la profession de ravitaillement des navires pendant au moins cinq ans.

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 14 août 1995.

Zine El Abidine Ben Ali

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR MARITIME

Décret n° 90-216 du 20 janvier 1990, portant augmentation de la somme limite de la responsabilité du transporteur maritime pour les pertes, avaries ou dommages subis par colis ou par unité habituelle de fret de marchandises.

(JORT n° 8 du 2 février 1990)

Le Président de la République,

Vu la loi n° 80-33 du 28 mai 1980, autorisant l'adhésion de la Tunisie à la convention des Nations Unies pour le transport des marchandises par mer du 31 mars 1978,

Vu le code de commerce maritime promulgué par la loi n° 62-13 du 24 avril 1962 (19 dhoulkaâda 1381) et notamment son article 147,

Vu l'avis du ministre du plan et des finances,

Sur la proposition des ministres de la justice et du transport,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décrète :

Article premier

La somme limite de la responsabilité du transporteur maritime pour les pertes, avaries ou dommages subis par colis ou unité

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

habituelle de fret de marchandises, prévue par l'article 147 du code de commerce maritime, est fixée à quatre cents dinars.

Article 2

Les ministres de la justice, du plan et des finances et du transport sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 20 janvier 1990.

Zine El Abidine Ben Ali

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

LIMITATION DE LA RESPONSABILITE DE L'ARMATEUR

Décret n° 90-2259 du 31 décembre 1990, fixant les taux des créances relatifs à la limitation de la responsabilité de l'armateur.

(JORT N° 3 du 11 janvier 1991)

Le Président de la République,

Vu la loi n° 62-13 du 24 avril 1962, portant promulgation du code de commerce maritime et notamment son article 133,

Vu le décret n° 74-29 du 16 janvier 1974 fixant les taux des créances à la limitation de la responsabilité de l'armateur, tel que complété par le décret n° 74-709 du 10 juillet 1974,

Vu l'avis des ministres de la justice et du transport,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décrète :

Article premier

La limitation de la responsabilité de l'armateur est fixée forfaitairement :

1) En ce qui concerne les créances de réparation des dommages matériels, à un montant global de cent cinquante dinars (150,000D) par tonneau de jauge brute.

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

2) En ce qui concerne les créances de réparation des dommages corporels, à un montant global de deux cent cinquante dinars (250,000D) par tonneau de jauge brute.

Article 2

Pour déterminer la limite de responsabilité d'un armateur de navire, conformément aux dispositions du présent décret, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge brute sera assimilé à un navire de ce tonnage.

Article 3

Sont abrogées, toutes dispositions antérieures et contraires notamment le décret n° 74-29 du 16 janvier 1974 susvisé, tel que complété par le décret n° 74-709 du 10 juillet 1974.

Article 4

Les ministres de la justice et du transport sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 31 décembre 1990.

Zine El Abidine Ben Ali

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Table chronologique des modifications du code de commerce maritime

- Loi n° 72-4 du 15 février 1972.
  (JORT n°7 du 15 février 1972)
- Loi n°98-22 du 16 mars 1998.
  (JORT n°23 du 20 mars 1998)
- Loi n°2004-3 du 20 janvier 2004.
  (JORT n°6 du 20 janvier 2004)

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

TABLE DES MATIERES

Matières	Articles	Pages
Code de Commerce Maritime		
Loi n° 62-13 du 24 avril 1962, portant promulgation du code de commerce maritime……..	1-4	3
LIVRE I – DU REGIME DE LA NAVIGATION MARITIME.....	1-64	5
TITRE I. – DISPOSITIONS GENERALES…	1-5	5
TITRE II. – DES PAPIERS DE BORD……..	6-12	6
TITRE III. – DU REGIME JURIDIQUE DES NAVIRES.....	13-41	10
Chapitre I. – De la propriété des navires.....…	13-28	10
Section I. – Dispositions générales…..	13-16	10
Section II. – De la copropriété des navires..... ……..	17-22	12
Section III. – De l'immatriculation des navires……..……...	23-28	14
Chapitre II. – De la publicité des droits existant sur les navires…..……..	29-38	17
Chapitre III. – De la tenue du registre matricule et des obligations de l'autorité maritime……	39-41	21
TITRE IV. – DES GENS DE MER.....	42-64	22
Chapitre I. – De l'équipage...……....	42-46	22
Chapitre II. – Des obligations du capitaine…..	47-63	24
Chapitre III. – Du pilote……...	64	30
LIVRE II – DES CREANCIERS DE L'ARMEMENT……..…	65-129	31

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Matières	Articles	Pages
TITRE I. – DU CREDIT MARITIME A L'EXPLOITATION.....	65-99	31
Chapitre I. – Des privilèges et hypothèques maritimes en général……	65-70	31
Chapitre II. – Des privilèges maritimes.....	71-77	33
Chapitre III.– Des hypothèques maritimes.....	78-86	36
Chapitre IV. - De l'extinction des privilèges et hypothèques et de leur purge.....	87-99	39
Section 1. – De l'extinction des privilèges et hypothèques.....	87-90	39
Section II. – De la purge des créances sur le navire.....	91-99	41
TITRE II – DE LA REALISATION DES DROITS DES CREANCIERS DE L'ARMEMENT...……..	100-129	46
Chapitre I. – De la saisie conservatoire des navires.…..……	100-106	46
Chapitre II. – De la saisie - exécution……..	107-129	50
Section 1. – De la saisie – exécution des navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute.....	107	50
Section I1. – De la saisie – exécution des navires de 10 tonneaux et plus de jauge brute.……....	108-126	50
Section III. – De la répartition du prix d'adjudication….....…...	127-128	57
Section IV – Dispositions communes..	129	57
LIVRE III – DE L'ARMATEUR ET DE LA LIMITATION DE SES RESPONSABILITES……..	130-163	59
TITRE I. – DE L'ARMATEUR.....….	130	59
TITRE II. – DE LA RESPONSABILITE DE L'ARMATEUR ET DES LIMITATIONS ET EXONERATIONS DE SA RESPONSABILITE.…….	131-163	59
Chapitre I. – De la responsabilité de l'armateur..……...	131	59

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Matières	Articles	Pages
Chapitre II. – De la limitation générale de la responsabilité de l'armateur.....……..	132-143	60
Chapitre III. – De la responsabilité en matière de marchandises transportées sous connaissement et de ses limitations.....	144-149	65
Chapitre IV. – De la responsabilité de l'armateur en ce qui concerne les passagers et leurs bagages et de ses limitations.....……..	150-157	68
Chapitre V. – De la constatation des dommages corporels et des pertes, avaries et dommages……	158-160	70
Chapitre VI. – Du caractère des dispositions du titre II et des tribunaux compétents pour en connaître……	161-163	71
LIVRE IV – DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES.....	164-236	73
TITRE I. – DE LA LIBERTE DES CONVENTIONS EN MATIERE DE TRANSPORT PAR MER……	164	73
TITRE II – DES PERSONNES CONCOURANT A L'EXPLOITATION DES NAVIRES...……	165-170	74
TITRE III DES TRANSPORTS MARITIMES……..	171-199	79
Chapitre I. – Des règles générales du contrat d'affrètement.....……	171-173	79
Chapitre II. – Des droits et obligations du fréteur.....…….……..	174-186	80
Chapitre III. – Des droits et obligations de l'affréteur.....……..	187-193	83
Chapitre IV. – Des délais de chargement et de déchargement.....…..	194-199	85
TITRE IV – DES PRINCIPAUX TYPES DE CONVENTIONS MARITIMES.....	200-233	87

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Matières	Articles	Pages
Chapitre I. – Des différents types de chartes-parties.....……	200-205	87
Chapitre II. – Du transport des marchandises sous connaissement.....	206-218	89
Chapitre III. – Du transport par mer des passagers.....……	219-225	94
Chapitre IV. – De la convention de remorquage……..	226	96
Chapitre V. – Des ventes maritimes.....……	227-233	97
TITRE V – DE LA PRESCRIPTION ET DE LA COMPETENCE EN MATIERE D'ACTIONS DERIVANT DU TRANSPORT PAR MER.....	234-236	99
LIVRE V – DES RISQUES DE MER.....…	237-296	101
TITRE I – DE L'ABORDAGE.....	237-243	101
TITRE II – DE L'ASSISTANCE ET DU SAUVETAGE MARITIMES.....…….	244-254	103
TITRE III – DES AVARIES COMMUNES…	255-292	107
Chapitre I. – Dispositions générales.....	255-262	107
Chapitre II. – Des dommages, pertes ou dépenses admissibles en avaries communes ……...	263-283	109
Chapitre III. – De la détermination des valeurs contributives.....……..	284-286	117
Chapitre IV. – Dispositions diverses.....	287-292	118
TITRE IV – DE LA PRESCRIPTION ET DE LA COMPETENCE EN MATIERE D'ABORDAGE, D'ASSISTANCE OU SAUVETAGE OU D'AVARIES COMMUNES……..	293-296	120
LIVRE VI – DES ASSURANCES MARITIMES……..	297-365	123
TITRE I – DES ASSURANCES MARITIMES EN GENERAL…….	297-326	123
Chapitre I. – Du contrat d'assurance, de sa forme et de son objet.....	297-304	123

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Matières	Articles	Pages
Chapitre II.- Des obligations de l'assureur et de l'assuré, des nullités et des résiliations……	305-321	126
Chapitre III. – Du règlement de l'indemnité d'assurance..…….	322-326	133
TITRE II – DES DIFFERENTES FORMES D'ASSURANCES MARITIMES.....	327-363	135
Chapitre I. – De l'assurance des corps de navires..……	327-344	135
Chapitre II. – De l'assurance maritime des marchandises sur facultés.....……	345-357	141
Section I. – dispositions communes aux différentes polices sur facultés..	345-353	141
Section II. – Dispositions spéciales aux polices flottantes..... ……	354-357	144
Chapitre III. – Des diverses autres assurances maritimes et de la réassurance.....	358-363	145
TITRE III – DE LA PRESCRIPTION ET DE LA COMPETENCE EN MATIERE D'ASSURANCES.....	364-365	147
ANNEXES		**149**
*** Professions de la marine marchande**		
Loi n° 95-33 du 14 avril 1995 portant organisation des professions de la marine marchande……	1-23	151
*** Inscription sur les registres des professions de la marine marchande**		
Décret n°95-1471 du 14 août 1995 fixant les conditions de capacité professionnelle pour l'inscription sur les registres des professions de la marine marchande…	1-10	163

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne

Matières	Articles	Pages
*** Responsabilité du transporteur maritime**		
Décret n°90-216 du 20 janvier 1990 portant augmentation de la somme limite de la responsabilité du transporteur maritime pour les pertes avaries ou dommages subis par colis ou par unité habituelle de frêt de marchandises…….	1-2	171
*** Limitation de la responsabilité de l'armateur**		
Décret n°90-2259 du 31 décembre 1990 fixant les taux des créances relatives à la limitation de la responsabilité de l'armateur…….	1-4	173
Table chronologique des modifications du code de commerce maritime……		175
Table des matières……		177

Imprimerie Officielle de la République Tunisienne