Téléchargé de JurisiteTunisie

# Loi n° 67-52 du 7 décembre 1967, portant promulgation du code du travail maritime [1].

(JORT n° 25 du 12 décembre 1967, page 1563).

Au nom du Peuple,

Nous, habib Bourguiba, Président de la République Tunisienne,

L'assemblée nationale ayant adoptée,

Promulguons la loi dont la teneur suit :

**Article Premier**

Les textes, publiés et relatifs au travail maritime, sont réunis en un seul corps sous le titre de "Code du travail maritime".

**Article 2**

Les dispoistions dudit code entreront en vigueur à compter du 1er janvier 1968. Elles n'ont pas effet rétroactif. Toutefois, les procédures en cours à la date du 1er janvier 1968 restent somises à la législation en vigueur à la date de promulgation de la présente loi jusqu'à leur règlement définitif.

**Article 3**

Sont abrogées, à compter de la date de mise en vigueur dudit code, toutes dispositions antérieures contraires.

---

(1) Discutée et adoptée par l'assemblée nationale dans sa séance du 28 décembre 1967.

Téléchargé de JurisiteTunisie

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

Fait à Carthage, le 7 décembre 1967

*Le Président de la République Tunisienne*

**Habib Bourguiba**

https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

# CODE DU TRAVAIL MARITIME

## DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

**Article Premier**

Au sens du présent code, dont le champs d'application est limité aux engagements contractés pour servir à bord des navires tunisiens à posséder un registre d'équipage, on entend par :

**1) Armateur** : toute personne physique ou morale qui assure l'équipement ou l'exploitation d'un navire à des fins lucratives ou autres.

**2) Marin** : toute personne engagée pour le service à bord d'un navire et inscrite au registre d'équipage, à l'exception des capitaines, des pilotes, des élèves des navires-écoles.

Le personnel est placé sous l'autorité du capitaine, il se divise en trois catégories : personnel du pont, personnel des machines, personnel du service général.

**3) Capitaine** : toute personne remplissant les conditions légales à laquelle est confié le commandement du navire, ou celle qui, pour des motifs légitimes, l'exercice, en fait, temporairement.

**4) Autorité maritime** : le chef du service de la marine marchande ou le représentant de ce service dans un port de la côte tunisienne, à l'étranger, l'autorité consulaire tunisienne.

5) Les expressions "à l'étranger" ou "port étranger" désignent tout endroit situé en dehors de la Tunisie.

Téléchargé de JurisiteTunisie

Téléchargé de JurisiteTunisie

# TITRE PREMIER
# DISPOSITIONS GENERALES

## CHAPITRE PREMIER
## DE L'EXERCICE DE LA PROFESSION DE MARIN

**Article 2 : (Modifié par la loi n° 89-48 du 8 mars 1989).**

- La profession de marin est libre. Il est toutefois interdit à un marin de s'embarquer sur un navire étranger sans autorisation de l'autorité maritime du port d'embarquement.

L'autorité maritime doit mentionner cette autorisation sur le registre matricule des marins tenu dans chacun des chefs-lieux des quartiers maritimes.

Les membres de l'équipage doivent être de nationalité tunisienne, dans une proportion fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

**Article 3**

Pour pouvoir figurer sur le registre matricule et se faire délivrer un livret professionnel du marin il faut :

1) justifier de la nationalité,

2) n'avoir subi aucune condamnation, soit à peine criminelle, soit à une peine correctionnelle de plus de deux ans de prison sans sursis pour l'une des infractions suivantes : coups et blessures volontaires, vol, escroquerie, abus de confiance, attentat à la pudeur, rébellion ou violence envers les agents de l'autorité et de la force publique,


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

3) justifier, s'il s'agit d'un mineur, du consentement écrit donné par la personne ou l'autorité investie du droit de tutelle ou de garde,

4) satisfaire aux conditions d'aptitude physique requises,

5) justifier d'un embarquement ou d'une promesse d'embarquement.

**Article 4**

La radiation du registre matricule peut être prononcée :

1) lorsque le marin cesse de remplir l'une des conditions énoncées aux 1ère, 2ème, 3ème et 4ème de l'article 3 ci-dessus.

2) lorsque le marin, sauf circonstances indépendantes de sa volonté, est resté trois ans sans vigueur.

L'intéressé peut, dans les deux mois de sa radiation, saisir d'un recours l'autorité maritime.

## CHAPITRE II

## DE L'IMMATRICULATION ET DU LIVRET DU MARIN

**Article 5**

Tout marin embarqué à bord d'un navire battant pavillon tunisien doit être immatriculé lors de son premier engagement au chef-lieu de quartier maritime du port d'embarquement.

Les marins, engagés pour la première fois à bord d'un navire tunisien dans un port étranger, sont immatriculés, sur les indications de consuls et des capitaines, à la matricule générale à Tunis.

**Article 6**

Tout marin embarqué à bord d'un navire battant pavillon tunisien doit être porteur d'un livret qui lui est délivré par l'autorité maritime du port de son premier engagement.



https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

Les consuls délivrent, aux marins qui contractent dans un port étranger leur premier engagement à bord d'un navire tunisien, une déclaration d'identité qui tient lieu de livret en attendant que celui-ci soit établi, s'il y a lieu, par l'autorité maritime en Tunisie [1]

**Article 7** : **(Modifié par la loi n° 95-56 du 3 juillet 1995).**

Le livret professionnel des gens de mer reproduit le numéro du registre matricule du port d'immatriculation.

Il porte le signalement du titulaire avec sa photographie, l'indication de ses nom et prénom, la date et le lieu de naissance, sa nationalité, le lieu de son domicile, la qualité en laquelle il est engagé, ainsi que sa signature et son empreinte digitable.

Il mentionne également le nom et le port d'armement du navire, la date et le lieu de tout engagement, la date et le lieu de tout licenciement et le cas échéant le payement des frais de rapatriement avec indication du port de rapatriement, le tout attesté par le visa de l'autorité maritime. Le livret contient, en outre, les dispositions principales du présent code.

Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande détermine la forme, le modèle et la durée de validité du livret professionnel des gens de mer ainsi que la teneur et la formule de la déclaration d'identité prévue à l'article 6 ci-dessus.

**Article 8**

Les livrets ou déclarations d'identité des marins décédés, disparus ou qui ont rompu leur contrat d'engagement, sont remis, sans délai, à l'autorité maritime du premier port où le navire aborde.

Les livrets ou déclarations d'identité des marins décédés sont annulés. Ils peuvent être mis ensuite aux héritiers du titulaire.

---

(1) Voir les arrêtés des ministres des affaires étrangères et des transports et communications du 23 août 1978, parus au JORT n° 57 des 29 août et 1er septembre 1978.



https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

Les livrets ou déclarations d'identité des marins responsables de rupture du contrat d'engagement, dans le cas prévu au 4° de l'article 30 du présent code, ne leur sont restitués que sur autorisation du secrétaire d'Etat chargé de la marine marchande.

**Article 9**

Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour :

1) assurer la sécurité de la vie humaine en mer,

2) donner effet aux dispositions des articles 52 et suivants du présent code, relatifs à la réglementation du travail à bord [1] .

3) éviter tout surmenage de l'équipage et supprimer ou restreindre autant que possible les heures supplémentaires.

## CHAPITRE III

## DU RECRUTEMENT DES MARINS

**Article 10**

L'engagement du marin comprend les opérations de recrutement et d'enrôlement.

**Article 11**

Le recrutement du marin est fait par l'armateur ou son représentant.

Il a lieu par l'entremise d'un bureau public de placement ou à défaut par embauchage direct.

**Article 12**

Aucune opération de recrutement en vue d'un engagement maritime ne peut donner lieu au payement par le marin d'une rémunération quelconque, directe ou indirecte.

---

(1) Voir décrets n° 74-862 et 863 du 11 septembre 1974, annexés au présent code.



https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

## CHAPITRE IV
## DE L'ENROLEMENT DES MARINS

**Article 13**

L'enrôlement est la formalité consistant dans l'inscription du marin par l'autorité maritime au registre d'équipage du navire. Il y est procédé dans les bureaux de l'autorité maritime, sur présentation, par le capitaine, de la liste des marins engagés pour le service de son navire, ainsi que du contrat d'engagement en double exemplaire.

La liste porte les nom, prénom, nationalité, lieu et date de naissance, domicile fonction à bord en numéro matricule de chaque marin.

Sauf en cas de premier embarquement, chaque marin doit être muni de son livret ou de sa déclaration d'identité et, dans le cas où ils sont obligatoires, du certificat médical ou de la dispense médicale de l'autorité maritime prévus à l'article 20 du présent code.

Une copie du contrat d'engagement visée par l'autorité maritime est annexée à l'expédition du registre d'équipement délivrée au capitaine.

**Article 14**

Si après la clôture du registre, des marins enrôlés font défaut, le capitaine peut, exceptionnellement et s'il y a urgence, pourvoir à leur remplacement, jusqu'à concurrence d'un quart de l'équipage sans l'intervention de l'autorité maritime, en observant les prescriptions des règlements en vigueur.

Le capitaine doit adresser, à l'autorité maritime avant le départ du navire, une liste des marins ainsi embarqués. La régularisation des inscriptions au registre d'équipage doit être faite dès l'arrivée du navire au premier port d'escale où l'autorité maritime est représentée.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

# TITRE II

# DU CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

## CHAPITRE PREMIER

## DE LA FORMATION ET DE LA CONSTATION DU CONTRAT

### Article 15

Toute convention, en vertu de laquelle le marin s'engage envers l'armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire en vue d'une ou de plusieurs expéditions maritimes, est un contrat d'engagement maritime, régi par les dispositions du présent titre.

### Article 16

Tout contrat de travail ou louage de services, conclu entre l'armateur ou son représentant et un marin et qui ne répond pas aux conditions spéciales à l'article 15 ci-dessus, est régi par la législation du travail.

### Article 17

Les dispositions du présent code relatives au contrat d'engagement maritime ne font pas obstacle aux règles établies par le code des obligations et des contrats en matière de capacité de contracter et de vices de consentement.

### Article 18

Sauf dispositions particulières aux mousses et novices, nul n'est admis à l'enrôlement s'il n'a atteint l'âge de dix huit ans accomplis [(1)] .

Aucune femme n'est admise à l'enrôlement si elle n'a pas atteint l'âge de vingt ans accomplis.

---

(1) Rectificatif paru au JORT n° 2 des 1 et 18 janvier 1968.



https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 19**

Nul ne peut contracter valablement un engagement s'il n'est libre de tout autre engagement maritime.

L'autorité maritime peut vérifier ces conditions avant de procéder à l'enrôlement.

**Article 20**

L'inscription d'un marin au registre d'équipage d'un navire faisant habituellement des sorties en mer, supérieures à 72 heures, est subordonnée à un examen médical effectué aux frais de l'armateur par un médecin désigné ou agréé par l'autorité maritime.

La durée de cet examen médical, qui doit être effectué compte tenu de l'âge du marin intéressé et de la nature du travail à lui confier, est déterminée par l'autorité maritime, après avis des organisations syndicales professionnelles des armateurs et des marins.

Le certificat délivré à la suite de cet examen doit attester notamment que le titulaire n'est atteint d'aucune affection de nature à être aggravée par le service en mer ou qui le rende inapte à ce service ou qui comporterait des risques pour la santé d'autres personnes à bord.

Le certificat médical des personnes de moins de vingt ans reste valide pendant une période ne dépassant pas une année à compter de la date de sa délivrance.

Le certificat médical des personnes âgées de vingt ans révolus reste valide pendant une période qui sera fixée par l'autorité maritime.

Si la période de validité d'un certificat expire au cours d'un voyage, le certificat reste valide jusqu'à la fin du voyage.

Le marin à qui un certificat de santé a été refusé a le droit de se faire examiner de nouveau par un arbitre médical indépendant de tout armateur ou de tout organisation d'armateurs et désigné à cet effet par l'autorité maritime.

Téléchargé de JurisiteTunisie

Les capitaines, officiers, mécaniciens, mécaniciens-chauffeurs et les personnes chargées de la vigie en mer, ainsi que les personnes non diplômées auxquelles est confié le quart sur la passerelle ou dans la chambre des machines, doivent, en outre, présenter au moment de l'enrôlement, une attestation d'un médecin qualifié constatant qu'ils sont doués de l'acuité visuelle et auditive ainsi que la faculté de distinguer les couleurs.

Cette attestation doit être renouvelée.

a) par ordre de l'autorité maritime si une erreur a été commise à la suite de laquelle il a été constaté une insuffisance d'acuité visuelle ou auditive ou un manque de faculté de distinguer les couleurs ou pour toute autre cause;

b) en tous cas tous les cinq ans.

En cas d'urgence, l'autorité maritime peut autoriser l'embarquement du marin en le dispensant de la visite médicale sous réserve que le marin la subisse effectivement au premier port où l'autorité maritime est représentée.

**Article 21**

Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement maritime doivent être constatées par écrit. Elle doivent, sous peine de nullité, être inscrites ou annexées au registre d'équipage et mentionnées sur le livret professionnel du marin. Ce livret ne doit contenir aucune appréciation des services rendus.

En cas d'insuffisance, ou lorsque, par suite de force majeure, l'écrit, fait défaut, les parties sont présumées s'être référées aux dispositions du présent titre. N'est pas recevable, toute action tendant à prouver qu'elles ont voulu y déroger.

**Article 22**

Le contrat d'engagement n'est valable que s'il est conclu entre l'armateur ou son représentant et le marin lui-même. Des facilités doivent être accordées au marin, et éventuellement à son conseiller, pour examiner le contrat d'engagement avant que celui-ci ne soit signé.

Téléchargé de JurisiteTunisie

L'autorité maritime reste étrangère à ces opérations mais elle vise le contrat après s'être assurée par l'interpellation des parties et, s'il y a lieu, par la lecture à haute voix des clauses et conditions du contrat, que celles-ci sont connues et comprises des parties.

L'autorité maritime doit refuser son visa lorsque le contrat contient des stipulations contraires aux dispositions du présent code ou aux prescriptions d'ordre public.

Sauf dans le cas visé à l'alinéa précédent ou si les conditions prévues à l'alinéa 1er de l'article 21 ci-dessus ne sont pas réalisées, il est procédé ensuite à l'enrôlement conformément aux dispositions de l'article 13 ci-dessus.

**Article 23**

Le contrat d'engagement est signé par l'armateur ou son représentant et le marin. Si l'une des parties ne peut ni ne sait signer, mention en est faite au contrat, après signature de deux témoins choisis par elle.

**Article 24**

Le contrat d'engagement maritime doit définir clairement les droits et obligations de chacune des parties.

Une expédition, certifiée exacte par l'autorité maritime, est placée à bord, à la portée de l'équipage, ou, en cas d'impossibilité, est tenue par le capitaine à la disposition du marin.

**Article 25**

Le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doit également se trouver à bord pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande.

**Article 26**

Le contrat d'engagement doit indiquer la durée de l'engagement ou le voyage pour lequel il est conclu.

S'il est conclu pour une durée déterminée, il doit énoncer la date à laquelle l'engagement prend fin. S'il est conclu pour une

Téléchargé de JurisiteTunisie

durée indéterminée, il doit indiquer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation.

Ce délai doit être le même pour les deux parties.

Si le contrat est conclu pour la durée d'un voyage, il doit contenir la désignation nominative du port où le voyage prend fin et indiquer à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port, le voyage est réputé terminé.

Au cas où cette désignation ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat doit fixer une durée maximale après laquelle le marin peut demander son débarquement au premier port de déchargement ou d'escale même si le voyage pour lequel il a contracté n'est pas achevé.

**Article 27**

Le contrat d'engagement maritime doit, en outre, mentionner expressément :

1) Les nom et prénom du marin, la date de sa naissance, ou son âge, ainsi que le lieu de sa naissance et sa nationalité.

2) Le lieu et la date de la conclusion du contrat.

3) La désignation du ou des navires à bord duquel ou desquels le marin s'engage à servir.

4) L'effectif de l'équipe du navire.

5) Le voyage ou les voyages à entreprendre s'ils peuvent être déterminés au moment de l'engagement.

6) Le service auquel le marin doit être affecté.

7) Le lieu et la date auxquels le marin est tenu de se présenter à bord pour le commencement de son service.

8) Les vivres à allouer au marin.

9) Le mode de rémunération convenu entre le parties.

10) Le montant du salaire fixé ou la base de détermination des profits ainsi que le taux de rémunération des heures supplémentaires.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

11) Le terme du contrat et le port de débarquement.

12) Le congé annuel.

**Article 28**

Le marin ne peut engager ses services qu'à temps ou pour un ou plusieurs voyages déterminés.

Toute clause contraire est nulle de plein droit.

**Article 29**

Le contrat d'engagement maritime acquiert force de loi par l'inscription du marin sur le registre d'équipage, par l'autorité maritime.

## CHAPITRE II

## DE LA FIN ET DE LA RESILIATION DU CONTRAT

**Article 30**

Le contrat d'engagement maritime prend fin, quelle que soit sa nature :

1) par l'arrivée du terme ou la fin du voyage convenu;

2) par le consentement mutuel des parties;

3) par le congé donné par une partie à l'autre conformément aux dispositions du présent code;

4) par l'application des dispositions de l'article 34 ci-dessous;

5) par le débarquement du marin pour cause de maladie ou blessure;

6) par la résolution constatée ou prononcée par décision de justice;

7) par l'appel du marin sous les drapeaux;

8) par le décès du marin;

9) par la perte, l'innavigabilité officiellement constatée, la prise ou la capture du navire.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 31**

Le contrat d'engagement conclu pour un ou plusieurs voyages prend fin à l'arrivée du navire au port désigné au contrat, conformément aux deux derniers alinéas de l'article 26 ci-dessus.

**Article 32**

Le contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée prend fin à l'expiration du terme pour lequel il a été conclu.

Lorsque ce terme vient à échoir en cours de voyage, l'engagement du marin ne prend fin qu'à l'arrivée du navire au premier port d'escale où le navire effectue une opération commerciale; toutefois, l'engagement est prolongé jusqu'à l'arrivée dans un port de Tunisie, si le navire doit faire en Tunisie dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du contrat d'engagement.

**Article 33 (Modifié par la loi n° 95-59 du 3 juillet 1995).**

Le contrat d'engagement à durée indéterminée, prend fin par la dénonciation du contrat par l'une ou l'autre des parties dans un port de chargement ou de déchargement du navire, sous condition que le délai de préavis convenu à cet effet, et qui doit être au minimum de vingt quatre heures soit observé.

La rupture irrégulière du contrat donne lieu au payement d'une indemnité évaluée suivant les usages du port, la nature des services engagées, et en tenant compte de toutes circonstances pouvant justifier l'existence d'un préjudice et en déterminer l'étendue.

**Article 34**

Le capitane ne peut licencier le marin sans préavis ni exiger son débarquement immédiat que si un motif grave, de nature à mettre en danger la sécurité du navire ou à troubler la tranquillité de l'équipage, justifie cette mesure et après autorisation de l'autorité maritime. Le motif du licenciement

Téléchargé de JurisiteTunisie

est porté au registre d'équipage. Dans ce cas, le marin n'a pas droit à indemnité. Il peut être réclamé des dommages-intérêts si la mesure de licenciement a causé un préjudice à l'armateur.

**Article 35**

Le marin peut, en respectant le délai de préavis prévu à l'article 33 ci-dessus, dénoncer son contrat d'engagement pour l'exécution des obligations de l'armateur.

En aucun cas, le droit du marin à résiliation du contrat d'engagement ne peut produire d'effet :

1) lorsque le terme du délai de préavis vient à échoir après le moment fixé par le capitaine du navire en partance, pour le commencement du service par quarts en vue de l'appareillage. Toutefois, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstances imprévues dûment justifiées vingt-quatre heures avant le moment fixé pour l'appareillage.

2) lorsque le terme du délai de préavis vient à échoir avant le moment fixé par le capitaine du navire arrivant dans le port, pour la cessation du service par quarts. Toutefois, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, vingt-quatre heures après l'arrivée à son poste d'amarrage.

Toutefois, s'il existe des raisons graves, l'autorité maritime peut, après enquête, autoriser le débarquement immédiat du marin.

**Article 36**

Si le marin prouve à l'armateur ou à son représentant, soit qu'il a la possibilité d'obtenir le commandement d'un navire ou un emploi d'officier ou d'officier-mécanicien ou tout autre emploi plus élevé que celui qu'il occupe, soit que , par suite de circonstances intervenues depuis son engagement, son départ

Téléchargé de JurisiteTunisie

présente pour lui un intérêt capital, il peut demander son congédiement à condition qu'il assure, sans frais nouveaux pour l'armateur, son remplacement par une personne compétente, agréée par l'armateur ou son représentant.

Dans ce cas, le marin a droit aux salaires correspondants à la durée de son service.

**Article 37**

La dénonciation faisant courir le délai de préavis à lieu, soit par une déclaration écrite, soit par une déclaration verbale en présence de deux témoins, notifiée à l'autre partie par celle qui résilie le contrat.

Cette dénonciation est inscrite au registre d'équipage.

**Article 38**

Le déroulement d'un marin à l'étranger est soumis à l'autorisation de l'autorité maritime.

**Article 39**

Le marin peut, à l'expiration du contrat d'engagement maritime, exiger de l'armateur ou son représentant un certificat indiquant s'il a entièrement satisfait aux obligations de son contrat.

Sont exempts de timbre et d'enregistrement, les certificats délivrés aux marins encore qu'ils contiennent d'autres mentions que celles prévues à l'alinéa précédent toutes les fois que ces mentions ne renferment ni obligations, ni quittance, ni aucune convention donnant lieu au droit proportionnel.

La formule "libre de tout engagement maritime" et toute autre, constatant l'expiration du contrat d'engagement maritime et les services rendus, sont comprises dans l'exemption.

**Article 40**

Sauf dans le cas où la convention contraire est rendue possible par le présent code, les parties ne peuvent déroger aux règles qui fixent les conditions du contrat d'engagement conclu en Tunisie.

Téléchargé de JurisiteTunisie

# TITRE III
# DES OBLIGATIONS DU MARIN ET DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL A BORD

## CHAPITRE PREMIER
## DES OBLIGATIONS DU MARIN

**Article 41**

Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service duquel il s'est engagé, au jour fixé par le contrat et l'heure qui lui sera indiqué par l'armateur, son représentant ou le capitaine.

Il ne peut s'absenter du bord sans autorisation. Il est tenu, tant au port qu'en mer, à bord comme à terre, d'obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le navire et la cargaison.

**Article 42**

Tout retard non justifié apporté par le marin dans la prise de son service à bord, au jour et à l'heure fixés, peut être considéré par l'armateur comme juste cause de résiliation.

Lorsque le marin est absent du bord par suite d'un cas de force majeure ou d'un cas fortuit, trois heures avant l'appareillage du navire, il peut être remplacé mais a droit à une indemnité correspondant à trois jours de salaire.

En cours de voyage, l'absence du bord, sans autorisation du capitaine, constitue une juste cause de résiliation, même à l'étranger, si le marin n'est pas à bord au moment de l'appareillage.

**Article 43**

Sont également considérées comme de justes causes de résiliation n'ouvrant droit à aucune indemnité au profit du marin :

1) l'arrestation du marin inculpé de crime ou de délit;


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

2) toute faute grave dûment constatée entraînent le débarquement disciplinaire du marin.

**Article 44**

Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, la loi, la convention collective et les usages en vigueur.

**Article 45**

Le marin, embarqué sur un navire de commerce d'une jauge brute supérieure à 250 tonneaux, n'est pas tenu d'accomplir un autre service que celui pour lequel il s'est engagé, hormis les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarqués ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge.

**Article 46**

Le défaut, constaté avant le commencement du voyage, des connaissances requises du marin pour l'accomplissement du service pour lequel il s'est engagé, constitue une juste cause de résiliation du contrat d'engagement maritime.

Si ce défaut est constaté en mer ou à l'étranger, le marin peut être astreint à tout autre travail que le capitaine juge pouvoir lui confier, et il est payé sur la base du salaire correspondant à son nouvel emploi.

**Article 47**

Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n'est pas de service peut descendre à terre.

**Article 48**

Il est interdit au marin de charger sur le navire des marchandises pour son propre compte, sauf autorisation de l'armateur ou son représentant.

Le marin qui contrevient à cette disposition est responsable de tous dommages, amendes ou peines fiscales subis de ce chef


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

par le navire, sans préjudice de droit pour le capitaine de faire jeter ces marchandises à la mer.

**Article 49**

Il est interdit au marin d'embarquer toutes denrées ou tous objets destinés à son usage personnel, qui sont soumis à des dispositions restrictives de la part des autorités du pays où le navire fait escale.

Le marin est tenu de déclarer, en tout temps au capitaine, les quantités exactes de denrées de consommation personnelle et les objets qui sont en sa possession. Il est responsable de toutes les conséquences résultant de ses fausses déclarations.

**Article 50**

Le marin doit prendre soin des objets mis à sa disposition par l'armateur et veiller à leur conservation.

En cas de destruction ou de détérioration volontaire, il est tenu de dommages-intérêts vis-à-vis de l'armateur.

**Article 51**

Le marin est tenu d'accomplir, en dehors de ces heures de service, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, de ses objets de couchage, de ses ustensiles de plat sans que ce travail puisse donner lieu à une rémunération supplémentaire. Toutefois, au port, l'entretien des aménagements se fait pendant les heures normales de service.

## CHAPITRE II

## DE LA REGLEMENTATION DU TRAVAIL A BORD

**Article 52**

A bord des navires autres que ceux armés à la pêche, la durée du travail effectif des marins ne peut excéder, quelle que soit la catégorie du personnel à laquelle ils appartiennent, soit


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

huit heures par jour, soit quarante-huit heures par semaine, soit une durée d'une limitation équivalente établie sur une période de temps autre que la semaine.

Toute heure de travail, effectuée en dépassement des limites journalières prévues au paragraphe précédent, sera considéré comme heure supplémentaire pour laquelle l'intéressé aura droit à une majoration de salaire.

Un repos complet cumulable, d'une journée par six jours de travail, doit être accordé au marin embarqué sur les navires autres que ceux armés à la pêche.

Une journée de repos s'étend de vingt-quatre heures de repos consécutives comptées à partir de l'heure normale où le marin intéressé devait prendre son travail journalier.

Tout travail effectué le jour de repos en suspend l'effet, que ce travail ne soit occasionné par un cas fortuit et que sa durée n'excède pas deux heures.

**Article 53**

Un décret, pris après avis des secrétaires d'Etat intéressés et après consultation des organisations syndicales professionnelles des armateurs et des marins, fixe, par genre de navigation et par catégorie de personnel, les conditions d'application de l'article 52 ci-dessus [1].

Ce décret détermine notamment :

1) Les dérogations permanentes qu'il y a lieu d'admettre pour les travaux préparatoires ou complémentaires qui doivent être nécessairement exécutés en dehors de la limite assignée au travail général à bord des navires, ou pour certains genres de navigation où le travail ordinaire est intermittent.

2) Les dérogations temporaires qu'il y a lieu d'établir pour permettre au capitaine de faire face à des surcroîts de travail extraordinaire ou à des nécessités impérieuses ou urgentes.

---

(1) Voir annexe.

Téléchargé de JurisiteTunisie

3) Les majorations accordées pour les heures supplémentaires et de dépassement.

4) Les mesures de contrôle des heures de travail et de repos et de la durée de travail effectif, ainsi que la procédure suivant la quelle les dérogations seront accordées ou utilisées.

5) Les limites dans lesquelles des heures supplémentaires peuvent être effectuées.

Ce décret établit, en outre, les règles générales concernant l'organisation du service à bord, soit à la mer, soit au port. Il fixe également les effectifs minimaux et la répartition des personnels affectés au service du navire.

**Article 54**

Sont obligatoirement pour le marin et n'entrent pas en compte au point de vue du droit au repos hebdomadaire, les travaux nécessités par les circonstances de force majeure et ceux imposés par le sauvetage, soit de son propre navire, soit d'un autre navire, soit des personnes embarquées, soit des débris et cargaisons naufragés,,ainsi que par l'assistance de tout navire en danger, sans préjudice des dispositions du 2ème de l'article 53 ci-dessus.

# TITRE IV
# DES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR ENVERS LE MARIN

## CHAPITRE PREMIER
## DE LA REMUNERATION DES MARINS

### Section I**. - Des modes des rémunérations**

**Article 55**

Le marin est rémunéré de ses services, soit à salaire fixe, soit à profits éventuels ou au fret, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

Les parts de profits et de fret et les primes et allocations de toute nature, prévues au contrat, sont, pour l'application du présent code, considérées comme salaire.

Le marin bénéficie des prestations sociales dans les conditions prévues par la législation en vigueur.

**Article 56**

Le marin, qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant une rémunération supérieure à la sienne, a droit aux salaires afférents à cette nouvelle fonction pendant la durée de celle-ci.

**Article 57**

Pour l'application du présent code et notamment pour le calcul des salaires, le mois s'entend du mois de trente jours.

**Article 58**

Tout contrat d'engagement, aux termes duquel la rémunération du marin consiste, en tout ou en partie, en une par sur le profit ou sur le fret, doit déterminer les dépenses et charges à déduire du produit brut, pour former le produit net. Aucune déduction, autre que celles stipulées, ne peut être admise au détriment du marin.

En cas de contestation entre les parties au moment de la liquidation des comptes, l'autorité maritime peut exiger de l'armateur qu'il lui fournisse le décompte des dépenses et charges communes et le décompte des produits et bénéfices, accompagnés de leurs justifications et pièces comptables originales.

Le marin rémunéré au profit ou au fret a droit, en sus de sa part, à une indemnité en cas de retardement dans le départ, de prolongation ou d'abréviation du voyage provenant du fait de l'armateur ou du capitaine, lorsqu'il en a subi un préjudice.

Si ces événements sont le fait du chargeur ou d'un tiers, le marin participe aux indemnités qui seraient adjugées au navire dans la proportion où il a droit au profit ou au fret.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 59**

Le marin payé au mois est rémunéré en proportion de la durée effective de ses services.

Toute journée commencée est due en entier.

**Article 60**

Le marin rémunéré au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de ses salaires en cas de prolongation du voyage et à une indemnité en cas de retardement de départ à moins que cette prolongation ou ce retardement ne soient dûs à un cas fortuit ou de force majeure.

Il ne subit aucune réduction de salaire en cas d'abréviation du voyage quelle qu'en soit la cause.

**Article 61**

Lorsque le marin est rémunéré, partie par salaires au mois ou partie par salaires au voyage, et partie par parts de profits ou de fret, le calcul de chacun de ces modes de rémunération se fait, en cas de retardement, de prolongation ou d'abréviation du voyage, conformément aux règles fixées aux articles 57 à 59 ci-dessus.

**Article 62**

Le voyage est réputé commencé dès l'instant où le capitaine a reçu ses documents douaniers en vue de faire route.

Toutefois, pour la supputation des salaires, le voyage est réputé commencé dès l'instant où le marin prend son service à bord conformément aux termes de son contrat.

**Article 63**

Lorsque le voyage n'a pu être commencé ou continué par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le marin est payé de ses salaires au prorata des journées passées au service du navire et a droit, en outre, à une indemnité équivalente à la moitié des salaires qui seraient dûs pour la durée présumée du voyage, sans que cette indemnité puisse excéder trente jours de demi-salaire.

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 64 (Modifié par la loi n° 95-59 du 3 juillet 1995).**

En cas de perte par naufrage du navire, le marin est payé de ses salaires jusqu'au jour du sinistre et a droit, à compter de ce jour, pour la période effective de chômage qu'il a subi, à une indemnité équivalente aux salaires payables en vertu du contrat d'engagement. Toutefois, le montant de cette indemnité ne peut, en aucun cas excéder deux mois de salaire.

Dans le cas de rémunération au voyage, si la durée présumée de celui-ci doit échoir dans les deux mois de la date du sinistre, le marin perçoit les salaires convenus sans indemnité supplémentaire.

Le marin est payé, en outre, d'après les bases fixées à l'alinéa 1er ci-dessus pour le calcul de l'indemnité de chômage, pour les journées employées par lui à sauver les débris du navire, les effets naufragés ou la cargaison.

Les dispositions du présent article s'appliquent à tout navire, quel qu'il soit, astreint ou non à posséder un registre d'équipage, de propriété publique ou privée, effectuant une navigation maritime, à l'exclusion des navires de guerre et des navires de pêche.

**Article 65**

En cas de prise ou de capture, ainsi qu'en cas de déclaration d'innavigabilité non imputable au fait ou à la faute de l'armateur, le marin payé au mois ou au voyage a droit à ses salaires à concurrence de la durée de ses services, le marin payé au profit ou au fret reçoit, conformément aux termes de son contrat, sa part sur le profit ou le fret acquis au navire.

**Article 66**

En cas de prise ou de capture, l'armateur ou le capitaine peut déclarer le contrat d'engagement maritime résilié à partir du moment où le navire aura cessé de naviguer, à moins qu'il n'y ait impossibilité, due à ces événements, de rapatrier le marin au port d'embarquement.

Téléchargé de JurisiteTunisie

Si le marin demeure à bord pendant le temps de l'immobilisation du navire, il a droit, à titre d'indemnité et quel que soit le mode de sa rémunération, à cinquante pour cent des salaires sur la base des salaires payés au moins pendant la période de sa présence à bord.

Toutefois, si demeurant à bord pendant le temps de l'internement du navire, le marin est astreint à un travail par l'armateur ou le capitaine, il a droit à l'intégralité des salaires aux taux des salaires payés au mois, à concurrence de ses journées de travail.

**Article 67**

En cas de rupture du contrat par le fait ou la faute de l'armateur ou de son représentant, le marin rémunéré au voyage ou au mois à droit aux salaires dus pour les journées par lui passées au service du navire. Il a droit, en outre, et dans tous les cas, à une indemnité de licenciement équivalente à trente jours de salaire, sauf dispositions plus favorables résultant de conventions collectives ou accords particuliers.

**Article 68**

Si la convention est conclue au profit et au fret, en totalité ou en partie, le marin a droit, en cas de rupture de contrat par le fait ou la faute de l'armateur ou de son représentant, à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord ou par le tribunal.

En cas de rupture par le fait ou la faute des chargeurs, le marin participe aux indemnités attribuées au navire dans la proportion où il aurait participé au profit ou au fret.

**Article 69**

En cas de rupture abusive du contrat par le fait ou la faute de l'armateur, il peut être alloué au marin, en plus de l'indemnité de licenciement prévue à l'article précédent, des dommages et intérêts dont le montant est fixé par le juge d'après les usages, la nature et l'ancienneté des services et toutes autres circonstances de fait.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 70**

En cas de décès du marin pendant la durée du contrat, ses salaires sont dus à ses ayants droit jusqu'au jour du décès.

Si le marin est engagé pour la durée du voyage, et s'il est payé, soit à forfait, soit au profit ou au fret, et pour un voyage, d'aller seulement, la totalité de ses salaires ou de sa part est due, s'il décède après le voyage commencé. Si l'engagement a pour objet un voyage d'aller et retour, la moitié de ses salaires ou de sa part est due si le marin décède en cours du voyage d'aller ou au port d'arrivée; la totalité est due s'il décède au cours du voyage de retour.

Les salaires, profits ou parts du marin, tué en accomplissement un acte de dévouement pour le salut du navire ou en le défendant, sont toujours dus en totalité pour tout le voyage si le navire arrive à bon port, et, en cas de prise, de naufrage ou de déclaration d'innavigabilité, jusqu'au jour de la cessation des services de l'équipage.

**Article 71**

Sont à la charge de l'armateur, les frais funéraires et le rapatriement du corps du marin en cas de décès survenu à bord ou en cas de décès survenu à terre lorsqu'au moment de son décès, le marin était encore à la charge de l'armateur, dans les conditions prévues au présent code.

**Article 72**

En cas de perte par défaut de nouvelles du navire, il est dû aux ayants droit du marin, outre les salaires achus jusqu'aux dernières nouvelles :

1) Si le marin est engagé au mois :

a) pour les navires pratiquant le caborage national : un mois de salaire,

b) pour les navires pratiquant le long cours et la cabotage international : trois mois de salaires.



https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

2) Si le marin est engagé au voyage : la moitié de la rémunération qui lui serait due pour la partie de la traversée qui n'aurait pas été accomplie.

**Article 73**

Les marins d'un navire, à l'exception de ceux engagés au service d'une entreprise de sauvetage, qui ont sauvé un autre navire, participé à son sauvetage ou qui lui ont prêté assistance, ont droit à une part de la rémunération allouée à leur navire dans les conditions fixées par les articles 245 et suivants du code de commerce maritime.

## Section 2. - **De la suspension et de la rétention des salaires**

**Article 74**

Le marin absent sans autorisation au moment où il doit prendre son service ou qui s'absente pendant le cours de son contrat sans autorisation, perd le droit à ses salaires pendant la durée de son absence, sans préjudice des dommages et intérêts qui pourraient lui être réclamés par l'armateur.

Le marin perd également son salaire à partir du moment où il a été privé de sa liberté comme inculpé en raison d'une infraction à la loi pénale.

Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'application de celles prévues à l'article 43 ci-dessus.

**Article 75**

En cas du rupture abusive du contrat par le marin, il peut être alloué à l'armateur des dommages et intérêts dont le montant est fixé d'un commun accord ou par le juge.

**Article 76**

Il est interdit à l'armateur d'opérer sur les salaires du marin une quelconque retenue ou suspension, en raison de l'inexécution de ses obligations, autres que celles prévues par la loi.

Téléchargé de JurisiteTunisie

Section 3. - **de la liquidation et du paiement des salaires**

**Article 77**

Quel que soit le mode de rémunération, les salaires du marin doivent être payés en monnaie ayant cours légal.

Le salaire de base du marin est fixé par décret.

Si le paiement est effectué à l'étranger, il peut être fait en monnaie du pays, aux taux de change du jour, sous le contrôle de l'autorité maritime conformément à la législation en vigueur en la matière.

Il est interdit d'insérer dans le contrat d'engagement maritime des clauses permettant à l'armateur d'imposer au marin des conditions de nature à lui enlever la faculté de disposer au marin des conditions de nature à lui enlever la faculté de disposer librement de son salaire.

**Article 78**

Les comptes concernant les salaires des marins sont apurés à la clôture du registre d'équipage ou à la fin de chaque voyage. Pour la navigation au cabotage national, l'apurement a lieu à la fin de chaque mois.

Les salaires du marin débarqué isolément et régulièrement en Tunisie ou à l'étranger avant la clôture du registre d'équipage sont liquidés au moment du débarquement.

**Article 79**

Si la liquidation des salaires a lieu dans un port tunisien, le paiement est effectué au tard dans les quarante-huit heures entre les mains du marin, ou dans le cas de l'article 70 ci-dessus, entre les mains de ses ayants droit, et sous le contrôle de l'autorité maritime.

Dans le cas de l'article 72 ci-dessus, la liquidation a lieu conformément aux dispositions de l'article 60 ci-dessus.



https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

Si, dans le cas du dernier alinéa de l'article 78 ci-dessus, la liquidation a lieu à l'étranger, le paiement s'effectue au débarquement et sous le visa de l'autorité maritime.

Toutefois, en cas de rapatriement du marin, le paiement ne peut être qu'au retour du marin à son lieu de rapatriement, entre ses mains ou à ses ayants droit.

Il peut, soit être accordé un acompte, soit être procédé au paiement de l'intégralité des salaires au moment du débarquement sur prescription de l'autorité maritime s'il y a lieu, en cas de retard de paiement imputable à l'armateur, le marin peut réclamer des dommages-intérêts.

Le paiement des salaires et parts doit être mentionné au registre d'équipage et sur le livret du marin sous la signature de celui-ci, s'il ne peut ni ne sait signer, sous la signature de deux témoins choisis par lui. Il doit être accompagné d'un bulletin de paye, établi dans les conditions prévues par la législation en vigueur.

Les parts des profits et de fret sont payées conformément aux conventions des parties ou aux usages.

**Article 80**

Les salaires et parts du marin absent ou disparu au moment du paiement sont consignés entre les mains de l'autorité maritime pour le compte des ayants droit.

**Article 81**

En cas de contestation sur le décompte de tout ou partie des salaires et parts, la partie contestée est consignée entre les mains de l'autorité maritime en attendant qu'il soit statué par le juge à la requête de la partie la plus diligente.

### Section 4. - **Des avances, acomptes et délégations**

**Article 82**

A la demande du marin il lui est consenti soit des avances à valoir sur ses salaires au moment de l'enrôlement, soit des acomptes au cours du voyage.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

Quel que soit le mode de rémunération prévu au contrat, les avances versés au moment de l'enrôlement ne peuvent être faites qu'en présence et sous le contrôle de l'autorité maritime. Elles ne peuvent dépasser un mois de salaire pour les marins naviguant au long cours ou un cinquième du total des salaires qui sont dus par voyage, si celui-ci ne doit pas dépasser la durée d'un mois.

**Article 83**

Les acomptes versés au cours du voyage sont mentionnés au livret du marin, et au registre d'équipage sous la signature du marin, ou, à défaut, de deux témoins choisis par lui parmi les membres de l'équipage.

Les acomptes ne peuvent dépasser les 3/4 des salaires gagnés par le marin au moment où l'acompte est demandé, sous déduction des avances et délégations.

Le capitaine est juge de l'opportunité de satisfaire en tout ou en partie à la demande d'acompte.

**Article 84**

Le marin peut, au moment de son enrôlement, déléguer ses salaires et parts, mais seulement en faveur d'une personne qui est, légalement ou en fait, à sa charge, sans que cette délégation puisse toutefois dépasser la moitié du montant total de ses salaires et parts acquis.

Les délégations sont payées aux délégataires conformément à la convention des parties.

Le mode de paiement des délégations, leur montant périodique et les noms et adresses des bénéficiaires sont mentionnés au registre d'équipage et contresignés par le déléguant.

Si le marin n'a pas usé de la faculté de déléguer au moment de l'enrôlement, des délégations peuvent être consenties en cours de voyage dans les limites et conditions fixées ci-dessus, la demande est transmise sans délai par le capitaine à l'armateur.

Le marin peut aussi demander qu'une partie de ses salaires, dans la proportion maximale de la moitié des gains acquis, soit,


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

à titre provisionnel, versée en son absence, à échéances régulières espacées d'un mois au minimum, à son compte ouvert à son nom.

L'armateur est tenu de verser régulièrement entre les mains des délégations ou de leur faire parvenir le montant de la délégation aux échéances ainsi que d'effectuer les versements provisionnels demandés par le marin.

**Article 85**

Toute délégation de salaire consentie au moment de l'enrôlement peut être révoquée par le marin au cours du voyage.

La révocation est notifiée par écrit au capitaine, qui la consigne au registre d'équipage et en donne connaissance à son armateur par la voie la plus rapide. Elle prend effet dès sa réception par l'armateur.

**Article 86**

Les avances et délégations déjà payées ou échues en sont pas sujettes à restitution en cas de rupture du contrat d'engagement maritime par l'armateur ou le capitaine.

Il en est de même en cas de rupture pour cause de cas fortuit ou de force majeure.

Elles sont sujettes à restitution à concurrence des sommes excédant le montant des salaires mérités au moment du décompte, en cas de rupture du contrat par le fait du marin, sans préjudice des poursuites judiciaires, des sanctions disciplinaires et de tous dommages-intérêts.

Section 5. - **De la saisie**

**Article 87**

Les dispositions légales en vigueur, relatives à l'incessibilité et l'insaisissabilité des salaires des ouvriers et des employés, sont applicables aux marins. Les officiers et les capitaines sont assimilés aux employés pour l'application de ces dispositions.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

Les rémunérations du capitaine, autres que sa solde fixe, peuvent, cependant, être retenues en totalité pour sommes par lui dues à l'armateur en qualité de mandataire de celui-ci.

**Article 88**

Les dispositions de l'article 87 ci-dessus sont applicables aux salaires, parts et profits accordés au marin en cas de maladie ou blessure, conformément à l'article 95 du présent code.

**Article 89**

Sont insaisissables pour quelque cause que ce soit :

1) Les vêtements du marin sans exception.

2) Les instruments et autres objets appartenant au marin et servant à l'exercice de sa profession.

3) Les sommes dues au marin pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement ou conduite.

**Article 90**

La saisie-arrêt des salaires, parts ou profits du marin, s'opère conformément à la législation en vigueur entre les mains du receveur des douanes du port d'enrôlement en Tunisie, et au port de Tunis en cas d'enrôlement à l'étranger.

## CHAPITRE II
## DES MALADIES ET DES BLESSURES DES MARINS

**Article 91**

Sauf les cas où il y aurait lieu d'appliquer la législation sur la réparation [(1)] des accidents du travail, et des maladies professionnelles, les droits du marin tombé malade ou blessé, alors qu'il est au service du navire, sont régis par les dispositions du présent chapitre.

(1) Rectificatif au JORT n° 2 du 16 janvier 1968.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 92**

Pour l'application des dispositions du présent chapitre, le voyage est réputé commencé dès l'inscription du marin sur le registre d'équipage.

il est terminé au moment où l'engagement du marin prend fin, suivant la convention des parties.

**Article 93 (Modifié par la loi n° 95-59 du 3 juillet 1995).**

- L'armateur doit assister tout marin tombé malade ou blessé pendant la durée du contrat d'engagement.

L'assistance comprend :

a) Le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques de qualité et de quantité suffisantes.

b) La nourriture, le logement et le transport nécessité par les soins.

Cette obligation cesse soit au moment de la guérison du marin ou la constatation du caractère permanent de sa maladie ou de sa blessure, soit au moment de sa prise en charge par un organisme de sécurité sociale.

**Article 94**

Le marin est laissé à terre quand le médecin du bord ou tout autre médecin désigné par l'autorité maritime en reconnaît la nécessité. Il est hospitalisé si son état le requiert.

Si le débarquement prévu à l'alinéa précédent a été effectué dans un port étranger, l'autorité maritime peut exiger le dépôt, par le capitaine à telle caisse qui lui est assignée, et sous réserve de régularisation ultérieure, de la somme présumée nécessaire au traitement du marin et à son rapatriement.

**Article 95 (modifié par la loi n° 95-59 du 3 juillet 1995).**

Dans le cas prévu par l'article 93 (nouveau) de la présente loi, l'armateur doit verser à tout marin malade ou blessé :

a) Tant que le malade ou le blessé demeure à bord, la totalité du salaire.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

b) A partir du débarquement une indemnité correspondant au plein salaire pendant les deux premiers mois et au demi salaire pendant les deux mois suivants.

L'obligation de l'armateur cesse, soit avec la guérison du marin ou la constatation du caractère permanent de sa maladie ou de sa blessure soit avec sa prise en charge par un organisme de sécurité sociale.

Toutefois, dans le cas où l'indemnité de maladie est versée par un organisme de sécurité sociale, l'armateur ne paye au marin que le complément de l'indemnité calculée sur la base des dispositions du premier alinéa du présent article.

Lorsque le marin est rémunéré en tout ou partie au profit ou au fret, les salaires dus en vertu de l'alinéa premier du présent article, sont calculés sur la base du salaire journalier moyen attribué dans le port d'embarquement aux marins des mêmes grade et catégorie et sont déterminés par l'autorité maritime sauf recours devant les tribunaux.

**Article 96**

Les dispositions des articles 93 et 95 ci-dessus ne sont pas applicables :

1) si la maladie ou la blessure sont provoquées intentionnellement ou dues à une faute grave du marin,

2) si elles sont la conséquence directe de son état d'ivresse,

3) si elles résultent d'un acte d’indiscipline de sa part, notamment s'il quitte le navire sans autorisation.

Dans les cas visés ci-dessus, le capitaine est néanmoins tenu de pourvoir aux soins du marin jusqu'à son débarquement s'il y a lieu. Toutefois, s'il ne peut continuer ses services au navire, le marin cesse d'avoir droit à ses salaires à partir du jour où il n'aura plus servi. Il est logé et nourri aux frais du navire jusqu'au moment de son débarquement. Ces frais peuvent être récupérés sur les sommes dues au marin.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 97**

Les dispositions des articles 91 à 96 du présent code ne sont pas applicables au personnel embarqué sur les bâteaux de plaisance d'un tonnage brut inférieur à dix tonneaux ou sur les barques armées à la navigation côtière au-dessous de cinq tonneaux.

Dans ce cas, les armateurs sont seulement tenus, à l'égard des marins qu'ils engagent, aux obligations fixées par la législation relative à la responsabilité des employeurs en matière d'accidents du travail.

**Article 98**

Les biens, laissés à bord par le marin, blessé ou décédé, doivent faire l'objet d'un inventaire dressé immédiatement par le capitaine assisté de 2 marins et remis aux ayants droit sous la responsabilité de l'armateur et par l'intermédiaire de l'autorité maritime.

## CHAPITRE III

## DE LA NOURRITURE ET DU COUCHAGE

**Article 99**

Ont droit à la nourriture pendant toute la durée de leur inscription au registre d'équipage, les marins embarqués sur les navires autres que ceux pratiquant la navigation côtière.

Sur ces navires, il doit y avoir un cuisinier, apte à cet emploi, âgé de plus de 18 ans. Si l'équipage comprend plus de 20 hommes, le cuisinier ne peut être distrait de son emploi pour être affecté à un autre service du bord.

En ce qui concerne les navires pratiquant la navigation côtière, le problème de la nourriture reste soumis aux usages locaux.

**Article 100**

La nourriture fournie aux marins doit être saine, en quantité suffisante, de bonne qualité et d'une nature appropriée au


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

voyage entrepris. La nourriture ainsi que la composition de menus servis à l'équipage peuvent, à tout moment, être contrôlées par l'autorité maritime.

La composition de la ration journalière contrôlées est fixée par arrêté conjoint du secrétaire d'Etat chargé de la marine marchande et du secrétaire d'Etat à la santé publique.

Copie de cet arrêté est affichée d'une façon permanente dans les postes d'équipage.

Le personnel du pont, celui des machines et celui du service général désignent, chacun à tour de rôle, un de leurs membres, pour vérifier, à chaque distribution, les quantités et, s'il y a lieu la qualité des aliments distribués.

**Article 101**

Toute réduction de la ration journalière doit être mentionnée au registre de bord avec l'indication des circonstances de force majeure qui l'ont entraînée.

Le registre est signé du capitaine, du médecin de bord, s'il y en a un, et d'un délégué de chaque catégorie de personnel visé au dernier alinéa de l'article 100 ci-dessus; aucune réclamation ne peut ultérieurement être admise au sujet des circonstances ainsi constatées.

**Article 102**

Toute réduction non justifiée de la ration journalière donne lieu, au profit du marin, à une indemnité équivalente à la valeur des vivres non distribués. L'autorité maritime fixe le montant de cette indemnité, sauf au marin à se pourvoir en justice conformément aux dispositions des articles 152 et suivants du présent code.

**Article 103**

Il est interdit à tout armateur de charger, à forfait, le capitaine ou un membre quelconque du personnel embarqué de la nourriture de l'équipage.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 104**

Il est interdit au marin d'embarquer des boissons alcoolisées sans l'autorisation du capitaine.

**Article 105**

Il est interdit à tout armateur :

1) D'exploiter à terre un économat où il vend, directement ou indirectement aux marins par lui employés ou à leurs familles, des denrées et marchandises de quelque nature que ce soit.

2) D'imposer auxdits marins l'obligation de dépenser leur salaire en totalité ou en partie dans des magasins indiqués par lui.

**Article 106**

L'armateur doit fournir au marin à bord du navire, des aménagements installés convenablement, ventilés et éclairés, proportionnés au nombre des occupants et exclusivement réservés à leur usage. Un décret fixe les conditions auxquelles doivent répondre ces installations.

Sur les navires, autres que ceux armés à la navigation côtière, la fourniture des objets de couchage incombe à l'armateur, sauf stipulation contraire, conformément au dispositions réglementaires relatives à l'hygiène à bord des navires.

Les objets de couchage fournis en nature sont placés sous la responsabilité des marins qui sont tenus au paiement de dommages-intérêts en cas de détérioration anormale ou de perte résultant de leur faute.

En ce qui concerne les navires armés à la navigation côtière, ce problème reste soumis aux usages locaux.

**Article 107**

La perte ou la destruction des effets des marins, par suite de naufrage, incendie à bord ou autre cas fortuite ou de force majeure, sont à la charge de l'armateur.

Téléchargé de JurisiteTunisie

Si un marin débarque en laissant des effets à bord, un inventaire doit être remis à l'autorité maritime du premier port d'escale qui les renvoie au quartier d'immatriculation ou au port d'embarquement du marin.

**Article 108**

Le marin, qui, dans un port de Tunisie ou à l'étranger, désire formuler une plainte en raison de l'inobservation des prescriptions du présent titre, saisit l'autorité maritime.

Celle-ci ouvre une enquête immédiate en se faisant éventuellement assister d'experts techniques. Elle peut prescrire telles mesures urgentes qu'elle juge opportunes.

Elle agit ainsi qu'il est prévu aux articles 152 et suivants du présent code.

Tout marin, auteur d'une plainte reconnue abusive, est passible de peines disciplinaires sans préjudice de dommages-intérêts qui peuvent lui être réclamés.

## CHAPITRE IV

## DES VETEMENTS DU TRAVAIL

**Article 109**

L'armateur doit fournir, à chaque membre de l'équipage le 1er mai de chaque année, deux vêtements de travail, deux chemises, une paire de chaussures et un couvre-chef du modèle couramment admis dans la profession.

Les frais occasionnés par ces fournitures sont supportés, moitié par l'armateur, moitié par le marin. L'armateur en fait l'avance et se fait rembourser, pour la partie incombant au marin, au moyen de retenues sur le salaire de celui-ci, échelonnées sur 4 mois au moins.

Il n'est en rien dérogé aux dispositions plus favorables aux marins résultant, soit des règlements, soit de la convention collective, soit des usages.

Téléchargé de JurisiteTunisie

## CHAPITRE V

## DU RAPATRIEMENT ET DE LA CONDUITE

**Article 110 (Modifié par la loi n° 95-59 du 3 juillet 1995).**

Le marin, débarqué en fin de contrat à l'étranger a droit, aux frais du navire, au rapatriement jusqu'au port de débarquement prévu à la convention ou à défaut au port de son pays ou de celui dont il relève.

Les frais de rapatriement doivent comprendre toutes les dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture ainsi que les frais d'entretien du marin jusqu'au moment fixé pour son départ.

Les frais de rapatriement ne comprennent pas les dépenses de fournitures de vêtements.

Toutefois le capitaine doit, en cas de nécessité, faire au marin l'avance des frais de vêtements indispensables. Ces frais peuvent être déduits des sommes dues au marin si celui-ci est débarqué pour raison disciplinaire ou par suite de blessure subie ou de maladie contractée dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article 96 ci-dessus.

Sont à la charge de l'Etat, les frais de rapatriement du marin débarqué pour être traduit en justice ou pour subir une peine.

Les frais de rapatriement du marin débarqué en cours de route, après résiliation de l'engagement par la volonté commune des parties, sont réglés par la convention des parties sous le contrôle de l'autorité maritime.

**Article 111**

Sauf convention contraire, le marin, qui n'est pas débarqué ou qui n'est pas rapatrié à son port tunisien d'embarquement, a droit à la conduite jusqu'à ce port.

Téléchargé de JurisiteTunisie

## CHAPITRE VI

## DES CONGES PAYES

**Article 112 (Modifié par la loi n° 95-96 du 3 juillet 1995).**

Les marins, ont droit, après douze mois de service continu, à un congé payé annuel à la charge de l'armateur, d'un jour et demi ouvrable par mois de service.

En vue de déterminer l'époque à laquelle le congé est dû :

a) le service effectué en dehors du contrat d'engagement maritime est compté dans le calcul de la période de service continu.

b) les interruptions de service de courte durée qui ne sont pas imputables au fait ou à la faute de l'intéressé et ne dépassent pas un total de six semaines dans toutes période de douze mois ne doivent pas être considérées comme interrompant la continuité de la période de service qui les précède ou qui les suit.

c) la continuité du service ne doit pas être considérée comme interrompue par un changement quelconque dans la gérance ou la propriété du navire ou des navires à bord desquels l'intéressé a servi.

**Article 113**

Lorsqu'un congé annuel est dû, il est octroyé d'un commun accord à la première occasion, compte tenu des nécessités de service.

Ce congé ne peut être refusé par l'armateur au marin après douze mois d'embarquement.

Nul ne peut être obligé, sans son consentement, à prendre le congé annuel qui est dû en un port autre que le port du territoire où il a été engagé ou du territoire où il réside.

**Article 114**

Ne sont pas comptés dans le congé annuel payé :

a) les jours fériés légaux, chômés et payés

b) les interruptions de service dues à la maladie ou à un accident.



https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 115**

Tout marin, qui prend un congé en vertu de l'article 112 ci-dessus, doit recevoir pour toute la durée dudit congé sa rémunération habituelle.

La rémunération habituelle, payable conformément au paragraphe précédent, qui doit comprendre une indemnité appropriée de nourriture, est calculée selon le mode prescrit par la législation en vigueur ou fixée par convention collective.

**Article 116**

Tout marin, qui quitte le service de l'armateur ou est licencié avant d'avoir pris un congé qui lui est dû, doit recevoir, pour chaque jour de congé dû en vertu du présent code, le montant de la rémunération prévue à l'article 115 ci-dessus.

**Article 117**

Tout accord, portant sur l'abandon du droit au congé annuel payé ou sur sa compensation en espèces, est considéré comme nul.

## CHAPITRE VII

## JOURS FERIES, CHOMES ET PAYES

**Article 118**

Les jours fériés, chômés et payés, sont fixés par la loi.

**Article 119**

Le chômage, intervenu dans les circonstances prévues à l'article 118 ci-dessus, ne peut être une cause de réduction des traitements et salaires des marins.

**Article 120**

Les marins, occupés pendant les journées fériées, chômées et payées, ont droit, à la charge de l'armateur et en plus du salaire correspondant au travail effectué, à une indemnité égale au montant du salaire de congé prévu à l'article 115 ci-dessus.

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 121**

Les heures de travail, perdues en raison du congé des journées fériées, chômées et payées, peuvent être récupérées et dans ce cas, payées au tarif normal.

**Article 122**

Les femmes et les enfants de moins de dix-huit ans ne peuvent être employés pendant les journées fériées, chômées et payées.

## CHAPITRE VIII

## DES CREANCES ET PRIVILEGES DES MARINS

**Article 123**

La limitation légale de responsabilité, établie au profit des propriétaires des navires, n'est pas applicable aux créances résultant pour le marin des dispositions du présent code.

**Article 124**

Les créances des marins, résultant du contrat d'engagement maritime tel qu'il est régi par les dispositions du présent code, sont privilégiées dans les conditions prévues à l'article 71 du code de commerce maritime.

## CHAPITRE IX

## DE LA RESPONSABILITE DE L'ARMATEUR

**Article 125**

L'armateur est civilement responsable de tous les faits ou fautes du capitaine et des membres de l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions respectives.

Téléchargé de JurisiteTunisie

# TITRE V
# DE LA CONVENTION COLLECTIVE

## CHAPITRE PREMIER
## DISPOSITIONS GENERALES

**Article 126**

La convention collective de travail maritime est un accord relatif aux conditions de travail à bord des navires de commerce, conclu entre, d'une part, des armateurs organisés en groupement ou agissant individuellement, et d'autre part, une ou plusieurs organisations syndicales professionnelles de marins.

Elle doit être écrite sous peine de nullité.

Dans toute entreprise d'armement, les dispositions de cette conventions s'imposent aux rapport entre armateurs et marins, nés des contrats individuels ou d'équipage, sauf si les clauses de ces contrats sont plus favorables aux marins que celles de la convention.

Un avis doit être affiché par les soins de l'armateur à bord. Cet avis doit indiquer l'existence de la convention collective, les parties signataires, la date et le lieu de son dépôt.

Un exemplaire de la convention est tenu à la disposition des marins et annexé au rôle d'équipage.

**Article 127**

La convention collective de travail maritime peut être conclue, soit pour une durée indéterminée, soit pour une durée déterminée ne pouvant excéder cinq ans.

A défaut de disposition contraire, la convention à durée déterminée, qui arrive à expiration, est renouvelable par tacite reconduction.

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 128**

La convention collective de travail maritime à durée indéterminée peut toujours cesser au gré de l'une des parties, et à son égard seulement, à charge pour elle de notifier, au moins un mois à l'avance, à toutes les autres parties à la convention, sa volonté d'y mettre fin.

**Article 129**

Les groupements de marins ou d'armateurs, liés par une convention collective de travail maritime, sont tenus de ne rien faire qui soit de nature à en compromettre l'excédent loyale.

Ils sont garants de l'exécution de la convention par leurs membres.

**Article 130**

Les groupements régulièrement constitués, liés par une convention collective de travail maritime, peuvent, en leur nom propre, intenter une action en dommages-intérêts aux autres groupements, à leurs propres membres ou à toutes personnes liées par la convention, qui violeraient les engagements contractés.

**Article 131**

Les personnes liées par une convention collective de travail maritime peuvent intenter une action en dommages-intérêts aux autres personnes ou aux groupements liés par la convention qui violeraient à leur égard les engagements contractés.

## CHAPITRE II

## CONVENTION COLLECTIVE AGREEE

**Article 132**

La convention collective de travail maritime doit être conclue entre les organisations syndicales professionnelles d'armateurs et de marins les plus représentatives.

Les dispositions s'imposent à tous les armateurs et à tous les marins à compter du jour où elles reçoivent, à la requête de la



https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

partie la plus diligente, l'agrément du secrétaire d'Etat chargé de la marine marchande.

Celui-ci statue, par un arrêté d'agrément, ou par un refus motivé d'agrément, sans pouvoir modifier le texte de la convention qui lui est soumise.

L'agrément ne peut être refusé qu'après avis motivé de la commission consultative de conventions collectives.

Si la convention n'est pas agréée, elle ne peut avoir d'effet même entre les parties contractantes.

**Article 133**

La décision d'agrément est rendue publique par la publication au Journal Officiel de la République Tunisienne de l'arrêté d'agrément portant en annexe le texte de la convention collective agréée.

La décision de refus d'agrément est notifiée par le secrétaire d'Etat chargé de la marine marchande aux parties contractantes.

**Article 134**

Le secrétaire d'Etat chargé de la marine marchande peut, soit de sa propre initiative, soit à la demande d'une organisation syndicale de marins ou d'armateurs intéressés, retirer l'agrément donné à une convention collective par arrêté pris après avis motivé de la commission consultative des conventions collectives.

**Article 135**

Les conventions collectives de travail maritime doivent au moins contenir des dispositions concernant :

a) la liberté syndicale et la liberté d'opinion

b) les salaires applicables par catégorie professionnelles de marins et les coefficients hiérarchiques afférents aux diverses qualifications professionnelles ainsi que la procédure de classement des marins entre lesdites catégories.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

c) les conditions d'embauchage et de licenciement des marins, sans que les dispositions prévues puissent porter atteinte à la liberté syndicale ou à la liberté d'opinion.

d) le délai-congé

e) les modalités de fonctionnement d'une commission paritaire chargée de régler les difficultés d'interprétation nées de l'application de la convention.

**Article 136**

Les organisations syndicales, qui sont parties à une convention collective de travail maritime agréées, conclue pour une durée indéterminée et qui usent de leur droit de dénonciation prévu à l'article 128 ci-dessus, doivent faire parvenir au secrétaire d'Etat chargé de la marine marchande copie de la notification qu'elles adressent aux autres parties et ce, dans les mêmes délais.

**Article 137**

Il est institué une commission consultative des conventions collectives de travail maritime, chargée d'émettre un avis motivé dans les cas prévus aux articles 133, 134, 135 et 136 du présent code [(1)].

Cette commission peut examiner les conventions collectives dans leurs incidences sur les prix, la production et le coût de la vie.

Elle peut, en outre, être consultée par le secrétaire d'Etat à la jeunesse, aux sports et aux affaires sociales sur toute autre question relative à la conclusion ou à l'application des conventions collectives.

Elle peut demander aux administrations intéressées toutes enquêtes et communications de tous documents utiles à l'accomplissement de sa mission, notamment en ce qui concerne la situation économique de la branche ou des branches d'activités intéressées.

(1) Voir décret n° 68-289 du 13 septembre 1968 publié au JORT n° 38 du 17 septembre 1968.



https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

# TITRE VI
# DISPOSITIONS PARTICULIERES

## CHAPITRE PREMIER
## DU CAPITAINE

**Article 138**

Les accords conclus entre l'armateur et le capitaine, relatifs aux fonctions commerciales de celui-ci en qualité de mandataire de l'armateur, ne sont pas soumis à l'intervention de l'autorité maritime.

**Article 139**

Sont applicables au capitaine, outre les dispositions du chapitre II du titre IV du livre 1er du code de commerce maritime, les dispositions du présent code à l'exclusion de celle énumérées à l'article 140 ci-dessous.

**Article 140**

Ne sont pas applicables au capitaine, les dispositions des articles : 10, 37, 51 à 53, 55, 81 et 82 du présent code.

Ne sont pas également applicables au capitaine, les dispositions des articles 60 à 69 concernant les droits à indemnité en cas de retardement, prolongation ou abréviation du voyage lorsque ces événements résultent de sa faute.

## CHAPITRE II
## DU MINEUR

**Article 141**

A moins qu'il n'ait le plein exercice de ses droits civils par application de son statut personnel, le marin âgé de moins de dix huit ans ne peut contracter un engagement ni être inscrit au registre d'équipage du navire sans l'autorisation de celui qui exerce sur lui l'autorité paternelle ou tutélaire ou, défaut, du juge des tutelles.

Téléchargé de JurisiteTunisie

Lorsque l'engagement a lieu en Tunisie, il est supplé au défaut d'autorisation paternelle ou tutélaire par le président du tribunal de première instance, soit d'office, soit sur la simple réquisition d'un membre de la famille. Le père ou le tuteur sont préalablement entendus ou appelés.

L'autorisation confère au mineur capacité pour remplir tous les actes se rattachant au contrat d'engagement, notamment percevoir ses salaires. Elle est valable, sauf retrait, pour tous les engagements subséquents.

Le retrait de l'autorisation ne peut être opposé aux tiers s'il n'a pas été porté à leur connaissance avant la conclusion du contrat.

L'autorisation ne peut plus être, lorsque le marin atteint l'âge de dix huit ans.

**Article 142**

Le capitaine doit se conduire envers le marin mineur en bon père de famille, exercer sur lui sa surveillance, avertir ses parents ou ses représentants légaux des fautes graves qu'il pourrait commettre.

Il n'emploie le marin mineur qu'aux travaux et services en rapport avec ses capacités physiques et qui se rattachent à l'exercice de sa profession, il lui enseigne ou lui fait enseigner progressivement la pratique de son métier.

**Article 143**

Tout marin, embarqué pour les services du pont, de la machine ou du service général, est qualifié :

- mousse de 15 à 16 ans

- novice de 16 à 18 ans

- matelot léger de 18 à 20 ans.

Aucun marin ne peut être admis à travailler à bord d'un navire s'il n'est âgé de quinze ans au moins.

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 144**

Tout marin mineur engagé pour le service d'un navire ne peut être employé au quart entre 20 heures et 5 heures.

**Article 145**

Tout marin mineur du service machine ne doit être employé dans les compartiments de la machine, ni plus de quatre heures par jour, ni lorsque l'élévation de la température peut constituer un danger pour sa santé. Il ne peut être employé au travail des chaufferies et des soutes.

**Article 146**

Le mousse ou le novice ne peut accomplir plus de huit heures de travail au cours d'une même journée.

Il doit jouir du repos hebdomadaire, tant à la mer qu'au port, à la date normale ou exceptionnellement, avec un retard ne pouvant dépasser 24 heures.

Il doit être logé dans un poste de couchage totalement indépendant de ceux du reste de l'équipage.

**Article 147**

A bord de tout navire de commerce de plus de 250 tonneaux de jauge brut, il doit être embarqué un mousse ou un novice-pont pour quinze hommes ou fraction de quinze hommes composant l'effectif du personnel du pont, et un mousse ou un novice pour chaque dizaine d'hommes en sus, les officiers du pont, mais non les mousses ou novices déjà embarqués, entrent en compte pour le compte de l'effectif du personnel.

**Article 148**

A bord de tout navire de commerce de plus de 250 tonneaux de jauge brute, il doit être embarqué un mousse ou un novice-machine pour un effectif de 10 à 15 hommes et 2 mousses ou novice-machine à partir de 16 hommes, les officiers et les hommes de la machine, à l'exception de mousses ou novices déjà embarqués, entrent en compte pour le calcul de l'effectif du personnel.

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 149**

Les conditions, dans lesquelles les prescriptions des articles 147 et 148 ci-dessus sont applicables aux navires de commerce et jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux, sont fixées par décret.

**Article 150**

Est considérée comme pilotin, toute personne même âgée de plus de 18 ans, embarquée sur justification d'un niveau d'instruction fixé par arrêté du secrétaire d'Etat chargé de la marine marchande, en vue de se préparer aux fonctions d'élève-officier du pont, des machines, ou du service radio électrique.

La durée de l'embarquement ou des embarquements en qualité de pilotin ne peut excéder vingt quatre mois.

Les pilotins sont embarqués, dans tous les cas, en sus du nombre des marins exigés par la réglementation du travail à bord.

Dans la mesure où les aménagements du navire le permettent, l'armateur est tenu d'accepter l'embarquement d'un pilotin proposé par l'autorité maritime.

Le pilotin a rang d'élève officier.

## TITRE VII
## DES LITIGES ENTRE ARMATEURS ET MARINS

**Article 151**

Les litiges, relatifs aux contrats d'engagements maritimes, qui surgissent entre les armateurs ou leurs représentants et les marins, à l'exception du capitaine, sont tranchés par voie de conciliation, ou, à défaut, par voie de jugement, conformément aux règles de compétence et de procédure établies par le présent titre.

Il en est de même des actions en responsabilité pour fautes commises dans l'exécution du contrat d'engagement.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

## CHAPITRE PREMEIR
## DE LA CONCILIATION

**Article 152**

Les contestations visées à l'article 151 ci-dessus sont soumises à l'autorité maritime du port où se trouve le navire pour tentative de conciliation.

**Article 153**

La comparution en conciliation a lieu sur simple requête, même verbale, présentée à l'autorité maritime par la partie la plus diligente.

L'autorité maritime convoque l'autre partie par voie administrative.

La comparution en conciliation devant l'autorité maritime est obligatoire.

le capitaine est tenu de donner au marin toutes facultés pour exercer ce recours.

**Article 154**

L'autorité maritime entend les parties et les témoins et statue d'urgence.

**Article 155**

Il est dressé, séance tenante, un procès-verbal de conciliation ou de non-conciliation. Ce document indique les clauses de l'accord conclu entre les parties ou les motifs pour lesquels il n'a pu se produire.

Ce procès-verbal est signé par les comparants ou mention est faite qu'ils ne savent ni ne peuvent signer. Il en est délivré expédition certifiée et revêtue du visa de l'autorité maritime à celle des parties qui en fait la demande.

Les clauses de l'accord intervenu son obligatoires pour les parties.

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 156**

En cas de non-conciliation, l'autorité maritime dresse un procès-verbal dont copie est remise au demandeur. Cette copie vaut permission de citer devant la juridiction prud'homale compétente.

**Article 157**

En cas de refus de comparaison ou de défaut du défendeur, il est donné acte au demandeur en conciliation de sa demande.

Cet avis vaut permission de citer devant la juridiction prud'homale compétente.

## CHAPITRE II

## DU JUGEMENT

**Article 158**

La juridiction prud'homale connaît, après échec de la tentative de conciliation, des litiges visés à l'article 151 ci-dessus.

Les règles des compétences et de recours sont celles fixées par la législation en vigueur en matière prud'homale dans la mesure où il n'y est pas dérogé par le présent code.

**Article 159**

Quand le litige naît en Tunisie soit au port d'embarquement soit dans un port d'escale, soit au port de débarquement, l'autorité maritime et la juridiction prud'homale compétentes sont celles de ce port.

Dans tous les autres cas et aussi, lorsque, par suite du départ du navire, l'instance ne peut être poursuivie devant les autorités désignées à l'alinéa précédent, l'autorité maritime et la juridiction prud'homale compétentes sont celles du port où le marin est domicilié ou réside ou celles du port où le marin se trouve momentanément si la contestation est soulevée par l'armateur, si la contestation est soulevée par le marin, celles du port où l'armateur a son principal établissement maritime ou une agence et, à défaut, celles du port d'attache du navire.


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 160**

Les citations devant la juridiction prud'homale, dans les litiges relatifs au contrat d'engagement, sont délivrées par le secrétaire de ladite juridiction. Elles peuvent être données de jour à jour ou d'heure à heure. La juridiction statue d'urgence.

**Article 161**

Est valable, toute citation notifiée à bord à une personne inscrite au registre d'équipage.

**Article 162**

Les parties n'ayant ni domicile, ni résidence, ni établissement, ni agence dans le lieu où se trouve la juridiction prud'homale et, en ce qui concerne l'armateur, lorsque les significations ne peuvent être délivrées au capitaine à bord du navire, sont réputées de plein droit avoir fait élection de domicile au bureau de l'autorité maritime, même pour la signification du jugement définitif, à moins d'élection de domicile faite dans le même lieu. Les significations sont faites aux parties par voie administrative.

**Article 163**

Les parties peuvent se faire assister ou représenter devant la juridiction prud'homale, soit par un marin ou par un armateur, soit par un avocat régulièrement inscrit au bureau, soit par un délégué des organisations syndicales professionnelles de marins ou d'armateurs. les armateurs peuvent, en outre, être représentés par un directeur ou par un employé de l'entreprise ou de l'établissement.

Le mandataire doit justifier d'un pouvoir, celui-ci peut-être donné au bas de l'original ou de la copie de la convocation en conciliation ou de l'assignation devant le tribunal. L'avocat est dispensé de toute procuration.

Toutefois, l'autorité maritime et la juridiction prud'homale peuvent toujours ordonner la composition personnelle des parties.

Téléchargé de JurisiteTunisie

**Article 164**

Tout jugement est transmis par lettre recommandée dans le délai de trois jours par le secrétaire de la juridiction prud'homale aux parties à leur domicile élu, et à l'autorité maritime.

**Article 165**

Toutes actions relatives au contrat d'engagement sont prescrites, un an après le voyage terminé.

**Article 166**

Est réputée non écrite, toute clause qui aurait pour effet de donner compétence à un tribunal étranger ou à une juridiction arbitrale statuant à l'étranger.

**Article 167**

Les litiges survenus entre les armateurs et les capitaines sont soumis à la juridiction compétente en matière commerciale.

## TITRE VIII
## DES SYNDICATS PROFESSIONNELS MARITIMES

**Article 168**

Les dispositions des articles 242 à 257 du Code du Travail sont applicables aux organisations syndicales professionnelles des armateurs et des marins. Pour l'application du présent titre, le secrétaire d'Etat chargé de la marine marchande est substitué au secrétaire d'Etat à la jeunesse, aux sports et aux affaires sociales.

## TITRE IX
## DISPOSITIONS DIVERSES

**Article 169**

Les marins, dont le contrat d'engagement a été rompu par suite de débarquement pour cause de maladie ou blessure ou par


https://jurisite.tn 2024

Téléchargé de JurisiteTunisie

suite d'appel sous les drapeaux, bénéficient d'un droit de priorité à l'embauchage chez le même armateur, pendant une période d'un an, respectivement à compter de la guérison du malade, de la consolidation de sa blessure ou de la date de sa libération.

**Article 170**

Les dispositions du présent code sont applicables aux marins étrangers engagés sur les navires tunisiens.

**Article 171**

Sont nulles de plein droit, toutes clauses et conventions contraires aux dispositions des articles 100,101, 105, 107, (alinéa 1) et 110 ainsi qu'aux dispositions du titre IV chapitres I, II, IV, V, VI et VII et du titre VI du présent code.


https://jurisite.tn 2024