



## Projet SAFEMED III: Séminaire “Annexe VI de MARPOL”

Lisbonne 29-30.04.2014

ARFAOUI Abderrahmen  
Direction Générale de la Marine Marchande  
Ministère du Transport - Tunisie

Rechid FEFEL  
Office de la Marine Marchande et des Ports  
Ministère du Transport - Tunisie



### **Qualité de l'air : les objectifs et les mécanismes.**

L'apparition des problèmes liés à la **pollution atmosphérique**

Les premières catastrophes causées par la pollution de l'air remontent au début des années 50 ; les catastrophes liées au " **smog** " enregistrées à Londres en 1952 et en 1962 ainsi qu'à New York en 1953, 1963 et 1966 dues aux fortes concentrations du **soufre** dans l'air.

### **Des effets graves sur la santé de l'homme :**

Plusieurs études ont montré le lien étroit entre l'exposition à certains **polluants de l'air** et l'apparition de plusieurs **types de pathologies**. Une étude sur le climat et la santé humaine au Maghreb a démontré que **la pollution de l'air** est la source principale des *infections respiratoires aiguës, des maladies cardiovasculaires, des cancers et des maladies respiratoires chroniques*.

Un rapport de la Banque Mondiale sur **la pollution atmosphérique** en Chine annonce le décès prématuré d'environ 750 000 personnes par an à cause de la pollution atmosphérique dans les grandes villes chinoises (source [www.notre-planete.info](http://www.notre-planete.info), juillet 2007).

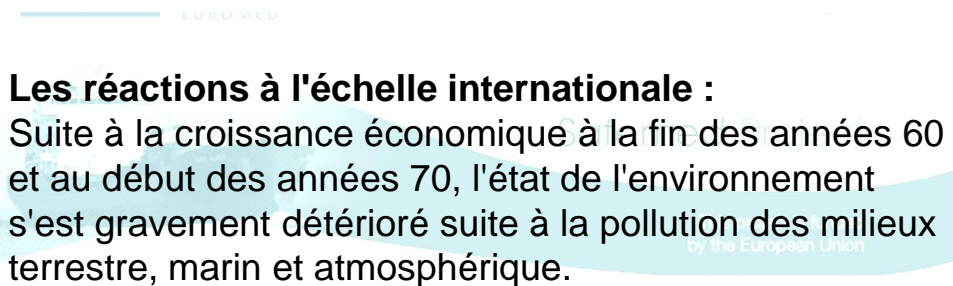
### **Des effets irréversibles sur l'environnement :**

- sur la **diversité biologiques** (détérioration inévitable des écosystèmes, disparitions de plusieurs espèces...).
- sur le **climat** (réchauffement de la terre est la cause principale des inondations, sécheresses, ouragans et tornades, canicules anormales, etc.
- sur la **couche d'ozone** (appauvrissement de la couche qui protège la terre contre les rayonnements ultraviolets, etc. (**la liste est bien longue**)).



### **Des effets préjudiciables sur les matériaux et les immeubles :**

La pollution de l'air a causé des dommages à de nombreux immeubles et monuments tels que l'Acropole en Grèce, le Colisée en Italie, le Taj Mahal en Inde, la Cathédrale de Cologne en Allemagne, etc....



### **Les réactions à l'échelle internationale :**

Suite à la croissance économique à la fin des années 60 et au début des années 70, l'état de l'environnement s'est gravement détérioré suite à la pollution des milieux terrestre, marin et atmosphérique.

Et c'est à partir de ce moment que la protection de l'environnement est intégré dans le système du développement durable et le droit des générations futures à une vie saine est devenue l'une des préoccupations majeures des Etats.

---

- La **Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone**, adoptée à Vienne le 22 mars 1985 (**adhésion de la Tunisie par la loi n° 89-54 du 14 mars 1989**) ;
- Le **Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone** adopté à Montréal le 16 septembre 1987 (**adhésion de la Tunisie par la loi n° 89-55 du 14 mars 1989**) tel qu'amendé lors de la 2ème et de la 3ème réunion des parties contractantes à Londres du 27 au 29 juin 1991 et à Nairobi du 19 au 21 juin 1991 (**adhésion de la Tunisie par la loi n° 93-44 du 3 mai 1993**) ; lors de la 4ème réunion des parties tenue à Copenhague du 23 au 25 novembre 1992 (**adhésion par la loi n° 94-72 du 27 juin 1994**), lors de la 9ème réunion des parties tenue à Montréal du 15 au 17 novembre 1997 (**adhésion par la loi n° 99-77 du 2 août 1999**), lors de la 11ème réunion des parties tenue à Beijing du 29 novembre au 3 décembre 1999 (**adhésion par la loi n° 2004-79 du 6 décembre 2004 et le décret n° 2005-514 du 7 mars 2005**) ;

---

- La **Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques**, adoptée à New York le 9 mai 1992 (**ratifiée par la loi n° 93-46 du 3 mai 1993**) ;
- Le **Protocole de Kyoto** annexé à la convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, adopté à Kyoto le 10 décembre 1997 (**approuvé par la loi n° 2002-57 du 19 juin 2002 et ratifié par le décret n° 2002-2674 du 14 octobre 2002**) ;
- La **Convention de Genève sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance et ses protocoles** (5 protocoles) élaborés au sein de la commission des Nations Unies pour l'Europe qui réunit tous les Etats européens y compris la Russie et certains Etats du Commonwealth tels que le Canada et les Etats-Unis ;
- Un **consensus politique international** a par ailleurs été établi dans le chapitre 9 de l'**Agenda 21**.

#### - Au niveau national

Depuis la loi cadre de 1988 (**loi n° 88-91 du 2 août 1988 portant création de l'Agence Nationale de la Protection de l'Environnement telle que modifiée par la loi n° 92-115 du 30 novembre**), notre arsenal juridique en matière de protection de l'environnement ne cesse de s'enrichir.

This project is funded  
by the European Union

La **loi n°88-91** a avancé les premières définitions des concepts "écologiques" :

**L'article 2**, définition de la pollution : "on entend par pollution au sens de la présente loi toute introduction directe ou indirecte d'un polluant biologique, chimique ou physique dans l'environnement".

**Définition de l'environnement** : "on entend par environnement, au sens de la présente loi, le mode physique y compris le sol, l'air, la mer, les eaux souterraines et de surface (cours d'eau, lac, lacune et sebkhat et assimilé...) ainsi que les espaces naturels, les paysages, les sites et les espèces animales et végétales et d'une manière générale tout le patrimoine national".

#### Loi n°2007-34 du 4 juin 2007 sur la qualité de l'air.

Les objectifs de la loi cadre :

1- Comblent les lacunes juridiques en matière de **lutte contre la pollution atmosphérique** (la 3ème loi cadre relative à la protection de l'environnement après la **loi relative à l'ANPE** et la **loi relative aux déchets**).

Article 1er de loi sur la qualité de l'air

- **L'amélioration de la qualité de la vie** : dans la nouvelle loi, le législateur insiste sur la **qualité de l'air** et ne se limite pas à la lutte contre pollution de l'air.

- **La mise en œuvre de nos engagements à l'échelle internationale** : mise en place des mesures politiques, juridiques et administratives appropriées pour protéger la santé humaine et l'environnement contre les effets néfastes résultants ou susceptibles de résulter des activités humaines (EX.

Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone article 2).

2- Prévenir, limiter et réduire **la pollution de l'air** ses impacts négatifs sur la santé de l'Homme et sur l'environnement.

3- Déterminer les **mesures de conservation de la qualité de l'air** : Les mesures préventives et les mesures curatives.

4- Mettre en place un **régime juridique spécifique** à la pollution de l'air (Eviter l'éparpillement des textes et les problèmes d'interprétation par les juristes praticiens).

**La nouvelle loi n°2007-37 du 4 juin 2007 :**

- a délimité le champ d'application ;
- a avancé les définitions des **polluants de l'air**, des **valeurs limites de la qualité de l'air ambiant**, des **seuils d'alerte de la qualité de l'air**, des valeurs limites à la source des sources mobiles et des sources fixes (**Article 2 de la loi**).
- a réparti les missions entre les intervenants à savoir l'Agence Nationale de Protection de l'Environnement (ANPE) chargée de contrôler la qualité de l'air, de créer un **réseau national de surveillance de la qualité de l'air** en coordination avec les structures de l'Etat et les collectivités locales (**Article 3 de la loi**), et les **ministères de la santé publique** et de **l'environnement** qui ont la mission de contrôle, de surveillance et d'évaluation des impacts de la pollution de l'air sur la santé de l'Homme ainsi que la prise des mesures nécessaires pour protéger l'Homme et son environnement (**Article 3 de la loi**).

- a fixé les **procédures de contrôle et le régime du contentieux** en matière de la pollution de l'air par les sources mobiles et les sources fixes :

- \* La constatation des infractions ;
  - \* Le recours à la transaction ;
  - \* L'action publique ;
  - \* Les sanctions ;
  - \* Les procédures d'intervention urgente par le juge
- (Articles 12-13-14 et 15 de la loi).**

This project is funded  
by the European Union

### **Les mesures techniques (administratives)**

1- la mise en place d'un **réseau national de surveillance de la qualité de l'air**, le mode de fonctionnement et les modalités de connexion à ce réseau et son utilisation sont fixés par **décret (Article 3 de la loi).**

2- l'élaboration des **plans de conservation de la qualité de l'air** (par l'ANPE, en coordination avec les collectivités locales, les structures et les établissements publics concernés) pour les agglomérations urbaines dont la population dépasse un nombre fixé par **arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement, des collectivités locales et de la santé publique**, ainsi que pour **les agglomérations où est enregistré un dépassement ou un risque de dépassement des valeurs limites ou des seuils d'alerte de la qualité de l'air (Article 4 de la loi).**



Sachant que ces **plans** ont pour objectif :

- de réduire la **concentration des polluants de l'air** à l'intérieur des agglomérations urbaines de manière à ce qu'elle soit inférieure aux valeurs limites (Article 5 de la loi).

- d'arrêter les **mesures devant être prises en cas de dépassement des seuils d'alerte**

- \*la limitation de la circulation routière ;

- \*la réduction des polluants de l'air provenant des installations dont les activités sont polluantes de l'air qui sont à l'origine de la pointe de la pollution.

- \*la suspension des activités de ces installations ;

- \*l'arrêt des équipements et engins sources de la pollution jusqu'à la réduction de la pollution en deçà des seuils d'alerte. (Article 5 de la loi)

3- l'ajustement des **plans de déplacements urbains** en tenant obligatoirement compte de l'équilibre entre le besoin du déplacement, la protection de la santé publique et l'environnement.

4- l'adoption de nouvelles orientations dans les **plans de déplacements urbains** (Articles 6 et 7 de la loi).



## Les mesures juridiques

La loi sur la qualité de l'air a instauré :

### - Un régime de responsabilité :

\*la loi proclame la **coresponsabilité des personnes publiques et privées** pour mettre en œuvre le droit de chacun à respirer un air non pollué (partenariat entre les intervenants publics et privés : ministères, institutions publiques, collectivités publiques locales...et personnes privées) ; pour prévenir, limiter et réduire la pollution de l'air et ses impacts négatifs sur la santé de l'Homme et sur l'environnement.

### - Des actions d'intérêt général

\*Le pollueur assume le coût de dégradation de l'environnement

### - Des obligations du pollueur :

1- **obligation d'autocontrôle** : les exploitants des installations exerçant dans l'un des domaines d'activités occasionnant une pollution de l'air **doivent procéder au contrôle des polluants de l'air** à la source.

2- **obligation de connexion** : les exploitants des installations polluantes doivent connecter leurs installations au **réseau national de surveillance de la qualité de l'air** à leurs frais.

3- **obligation de s'approprier des équipements les moins polluantes** et de se doter des technologies propres.

4- **obligation de vigilance** : les exploitants des installations polluantes doivent informer immédiatement les autorités compétentes en cas d'accidents causant une pollution de l'air et leur communiquer toutes les informations sur les circonstances de la pollution et prendre toutes les mesures nécessaires pour rétablir la situation.

dispose que **les valeurs limites et les seuils d'alerte de la qualité de l'air** sont fixés par **décret pris sur proposition des ministres chargés de l'environnement et de la santé publique**. Ces valeurs limites de la qualité de l'air ambiant concernent les niveaux maximum des concentrations de polluants dans l'air ambiant tendant à éviter, prévenir et limiter ses effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement.

**Les seuils d'alerte de la qualité de l'air** : les niveaux des concentrations de polluants dans l'air ambiant dont le dépassement, même pendant une courte durée, présente un danger pour la santé humaine ou l'environnement et nécessite de prendre des mesures urgentes.

**Valeurs limites à la source** : les niveaux maximum des concentrations de polluants de l'air dans les émissions provenant directement des sources mobiles et fixes dont le dépassement est interdit. L'article 8 de la loi précise d'un autre côté que les valeurs limites à la source des polluants de l'air, les sources mobiles sont fixés par décret.

## LEGISLATION MARITIME

## INTRODUCTION : MARPOL Annexe VI

**L'annexe VI de la MARPOL** (de MARine POLLution : pollution marine) concerne la prévention de la pollution de l'air par les navires.

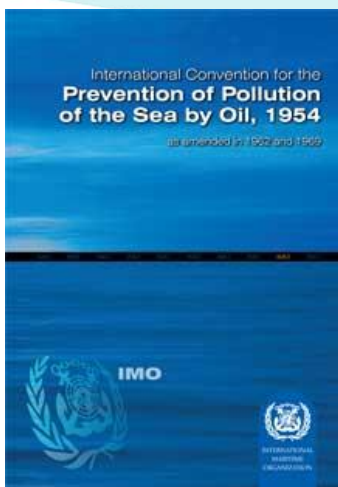
Adoptée en 1997, elle est entrée en application le 19 mai 2005.

l'atmosphère par les navires de polluants spécifiques, dont les **oxydes d'azote** (NOx), les **oxydes de soufre** (SOx), les **composés organiques volatiles** (VOCs) (en mer et/ou dans les ports), les **biphényles polychlorés** (PCBs), les **métaux lourds**, les **chlorofluorocarbones** (CFCs) et les **taux de soufre dans le carburant** ("diesel marin") et des **restrictions concernant l'incinération** à bord des navires . Ces substances contribuent aux problèmes environnementaux dont l'acidification / pluies acides (NOx, SOx), eutrophisation ou diminution de l'oxygène dans les eaux intérieures et certaines eaux côtières (NOx), la diminution de la couche d'ozone (CFCs) et l'accumulation des PCBs et des métaux lourds dans la chaîne alimentaire..

## LEGISLATION NATIONALE MARPOL

La Tunisie a ratifié la Convention Internationale sur la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures (**OILPOL 1954**) conclue à Londres le 12 mai 1954 par la loi N° 73-9 du 23 mars 1973.

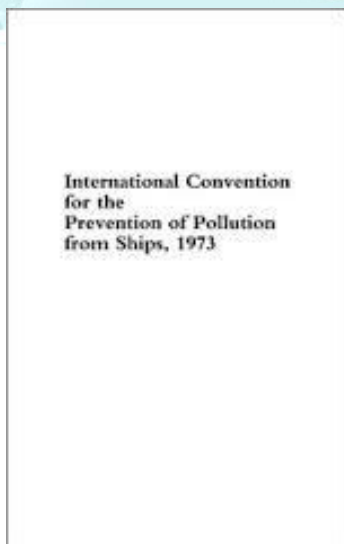
This project is funded  
by the European Union



de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL Convention 73) par la loi N°76-15 du 21 janvier 1976.

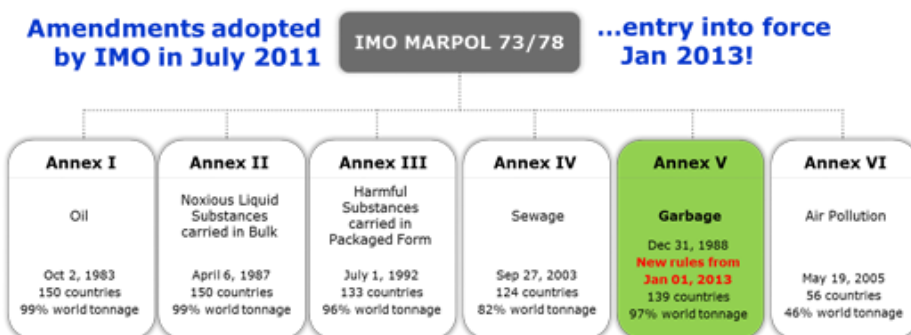
Safemed Project

This project is funded  
by the European Union



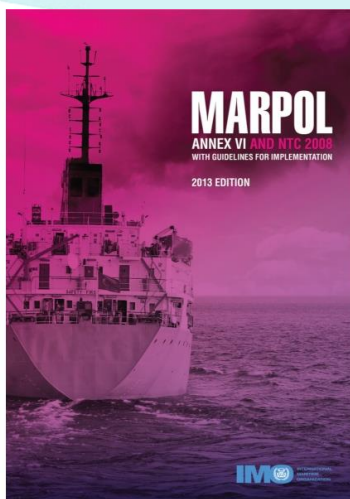
à la Convention Internationale de 1973 pour la  
prévention de la pollution par les navires  
(1978 MARPOL PROTOCOL- MARPOL 73/78)  
par la loi N°80-56 du 1<sup>IER</sup> aout 1980.

This project is funded  
by the European Union



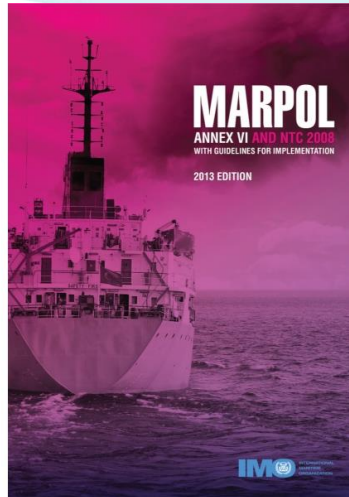
incorporant la convention internationale de 1973  
pour la prévention de la pollution par les  
navires, telle que modifié par le protocole de  
1978 y relatif par le décret-loi n°2011-50 du 4  
juin 2011.

This project is funded  
by the European Union



incorporant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif par le décret n°2011-833 du 30 juin 2011.

This project is funded  
by the European Union



## AU NAVIRE



NAVIRES DE COMMERCE Année 2012
-----------------------------------

TYPE DE NAVIRE	PROPRIET AIRE	N°	NOM DU NAVIRE	N° MLE	JAUGE	N° OMI	OBSERVATIONS
PASSEN GER SHIPS > 500 GT	CTN	1	CARTHAGE	TG872	31647	9185396	
		2	TANIT	TG1111	52645	9598579	
RO RO PASSENGER	SONOTRAK	1	HACHED	SF2319	629,26	9028378	Transbordeur (Iles de Kerkennah/Sfax)
		2	KERKENNAH	SF2394	767	9028366	Transbordeur (Iles de Kerkennah/Sfax)
		3	LOUD TOUNES	SF2549	686,19	-	Transbordeur (Iles de Kerkennah/Sfax)
		4	CERCINA	SF2582	2109	-	Transbordeur (Iles de Kerkennah/Sfax)
	CTN	1	ULYSSE	TG845	17907	9142459	
		2	SALAMBO	TG846	17907	9142461	
CHEMI CAL TANKE RS	GMT	1	LADY FELL	TG1116	16754	9196709	
RO RO CARGO SHIPS	CTN	1	ALYSSA	TG1085	22900	9208007	-
		2	AMILCAR	TG1077	22900	9207998	-
DRY GENERA L CARGO SHIPS	METAL SHIP	1	RADES	TG1057	1395	8756728	-
	AMC	2	SKANDER	TG1035	1972	9375587	-

NAVIRES DE COMMERCE Année 2012							
TYPE DE NAVIRE	PROPRIETAIRE	N°	NOM DU NAVIRE	N° MLE	JAUGE	N° OMI	OBSERVATIONS
PASSENGER SHIPS < 500 GT	SONOTRAK	1	KYRANNIS	SF2086	499,97	8842492	Transbordeur (Iles de Kerkennah/Sfax)
	MINISTERE DE L'EQUIPEMENT	1	ULYSSE	HS790	236	8996712	Transbordeur (bac) Ile de Djerba
		2	MENINX	HS799	236	8996724	Transbordeur (bac) Ile de Djerba
		3	EL JAZIRA	HS723	238	9048146	Transbordeur (bac) Ile de Djerba
		4	KHEIREDDINE	HS961	236	8996748	Transbordeur (bac) Ile de Djerba
		5	HANNIBAL	HS962	236	8996736	Transbordeur (bac) Ile de Djerba
		6	JEKTIS	HS592	227	8853166	Transbordeur (bac) Ile de Djerba
		7	AJIM	HS862	248	-	Transbordeur (bac) Ile de Djerba
RO RO PASSEN GER	SONOTRAK	8	JARZOUNA	BI337	181	8134754	Transbordeur (bac) Ile de Djerba
		1	HACHED	SF2319	629,26	9028378	Transbordeur (Iles de Kerkennah/Sfax)
		2	KERKENNAH	SF2394	767	9028366	Transbordeur (Iles de Kerkennah/Sfax)
		3	LOUD TOUNES	SF2549	686,19	-	Transbordeur (Iles de Kerkennah/Sfax)
OFFSHO RE SUPPLYS	SAROST	4	CERCINA	SF2582	2109	-	Transbordeur (Iles de Kerkennah/Sfax)
		1	ISIS	TG600	496	8315970	-
		2	ASHTART	TG582	798	8308537	-
		3	SOROST 5	TG1100	1761	9537836	-
OTHER TYPE	INSTM	4	THAPSUS	TG1105	59289	8613736	-
		1	HANNIBAL	TG859	268	9195030	Navire de recherche (Ministère Agriculture)
		2	HERGLA 3	SF2512	134	-	-
		3	KALYPSO	GA0338	104,96	-	Transport de Personne à titre Onéreux
SERVITUDE (remorqueurs portuaires)	TRAPSA	4	MAJD	TG1068	249	-	Transport de produits de pêche
		1	YOUNGA	SF2290	277	9034066	Port de la Skhira
		2	DOULEB	SF2295	277	9051430	Port de la Skhira
	OMMP	3	MERSKEN	SF2280	277	9034054	Port de la Skhira
		1	IBN ELFOURAT	TG437	263	7422013	Port de Gabes
		2	IBN ENNOOMAN	TG439	263	7431636	Port de zarzis
		3	IBN KHALDOUN	TG430	263	7422013	Port de Gabes
		4	IBN MEHRI	TG447	263	7431648	Port de Sfax
		5	RAFRAF	BI443	406	8408923	Port de Bizerte
		6	IBN ROCHED	TG892	406	9210189	Port de la Goulette
		7	TACAPES	GA0238	406	-	Port de la Goulette
		8	SYPHAX	SF2333	406	8502425	Port de Sfax
		9	IBN NAFAA	SO542	215	-	Port de Sousse
		10	LOUMINE	BI442	398	8409953	Port de Bizerte



**services réglementaires de certification des navires battant pavillon Tunisien** est établi selon le modèle des « directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration » (Résolution A.739 (18) et son annexe) entre **le ministère du Transport** et le **BUREAU VERITAS**.

Cet accord autorise le **BUREAU VERITAS** à réaliser les **services réglementaires et la délivrance de certificats** aux navires et unité mobiles de forge battant pavillon Tunisien.

Les **services réglementaires de certification** comprennent l'inspection des navires battant pavillon Tunisien pour déterminer si les dits navires satisfont aux conditions applicables des conventions internationales, et codes et exigences nationales ci-après dénommés «les instruments applicables» et **la délivrance des certificats correspondants**, tels qu'ils sont énumérés dans l'annexe de l'accord cité ci-dessus.

EUROMED

Safemed Project

This project is funded by the European Union

Il est établi une distinction entre **trois** types d'autorisation:

**(F):** Pleine autorisation pour réaliser la révision des plans, effectuer des inspections et délivrer et/ou révoquer les certificats nécessaires provisoires et définitifs.

**(P):** Autorisation partielle pour réaliser la révision des plans, effectuer des inspections et éventuellement délivrer les certificats provisoires nécessaires (Les certificats définitifs seront délivrés par l'administration).

**(L):** Autorisation limitée pour réaliser d'autres tâches spéciales non comprises dans les points précédents, telles que autorisations au cas par cas ou à l'intérieur de certaines limites géographiques.

EUROMED

Safemed Project

Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures	F
Certificats international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (Certificat NLS)	F
Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (Certificat ISPP)	F
Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère	F
Certificat international relatif au rendement énergétique Un certificat international relatif au rendement énergétique du navire	F

MARPOL,  
Annexe VI,  
règle 6

**Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère** doit être délivré aux navires construits avant la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997.

Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties et aux installations de forage et plates-formes qui effectuent des voyages à destination d'eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'autres Parties au Protocole de 1997.

MARPOL,  
Annexe VI,  
règle 6

**Certificat international relatif au rendement énergétique**

**Un certificat international relatif au rendement énergétique du navire** doit être délivré, à l'issue d'une visite effectuée conformément aux dispositions du paragraphe 4 de la règle 5, à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties.

MARPOL,  
Annexe VI,  
règle 12.6

**Registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone**

Chaque navire soumis aux dispositions de la règle 6.1 de l'Annexe VI de MARPOL à bord duquel sont installés des dispositifs rechargeables contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doit tenir à jour un registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

MARPOL,  
Annexe VI,  
règle 14.6

**Manuel d'exploitation du fabricant pour les incinérateurs**

Les incinérateurs installés conformément aux prescriptions de la règle 16.6.1 de l'Annexe VI de MARPOL doivent être assortis d'un manuel d'exploitation du fabricant, lequel doit être conservé avec le dispositif.

MARPOL,  
Annexe VI,  
règles 18.6 et 18.8.1

**Note de livraison de soutes et échantillon  
représentatif**

La note de livraison de soutes et un échantillon représentatif du fuel-oil livré doivent être conservés à bord conformément aux prescriptions des règles 18.6 et 18.8.1 de l'Annexe VI de MARPOL.

MARPOL,  
Annexe VI,  
règle 22;  
MEPC.1/Circ.795

**Plan de gestion du rendement énergétique du navire  
(SEEMP)**

Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, à l'exclusion des plates-formes (y compris les FPSO et les FSU) et des installations de forage, quel que soit leur système de propulsion, doivent avoir à bord un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) qui lui soit propre. Ce plan peut faire partie du système de gestion de la sécurité du navire.

MARPOL,  
Annexe VI,  
règle 20

**Dossier technique sur l'EEDI**

Applicable aux navires qui appartiennent à une ou plusieurs des catégories mentionnées aux paragraphes 25 à 35 de la règle 2 de l'Annexe VI de MARPOL.

Code technique sur les Nox,  
paragraphe 2.3.4

**Dossier technique**

Tout moteur diesel marin installé à bord d'un navire doit être accompagné d'un dossier technique. Le dossier technique doit être établi par la partie demandant la certification du moteur et être approuvé par l'Administration et il doit accompagner le moteur pendant toute sa durée d'utilisation à bord. Il doit contenir les renseignements indiqués au paragraphe 2.4.1 du Code technique sur les NOx.

## Code technique sur les Nox, paragraphe 2.3.7

### **Registre des paramètres du moteur**

Lorsque la méthode de vérification des paramètres du moteur décrite à la section 6.2 du **Code technique sur les NOx** est appliquée afin de vérifier la conformité, si des réglages ou modifications sont effectués sur un moteur après sa précertification, ils doivent être dûment consignés dans le registre des paramètres du moteur.

MARPOL,  
Annexe VI  
règle 15.6

### **Plan de gestion des composés organiques volatils COV**

Un navire-citerne transportant du pétrole brut, auquel s'applique la règle 15.1 de l'Annexe VI de MARPOL, doit avoir à bord et doit appliquer un plan de gestion des COV.



## LEGISLATION EUROPENNE

**Les navires Tunisiens à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de l'Union Européenne** sont soumis aux dispositions de la **directive 2012/33/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.**

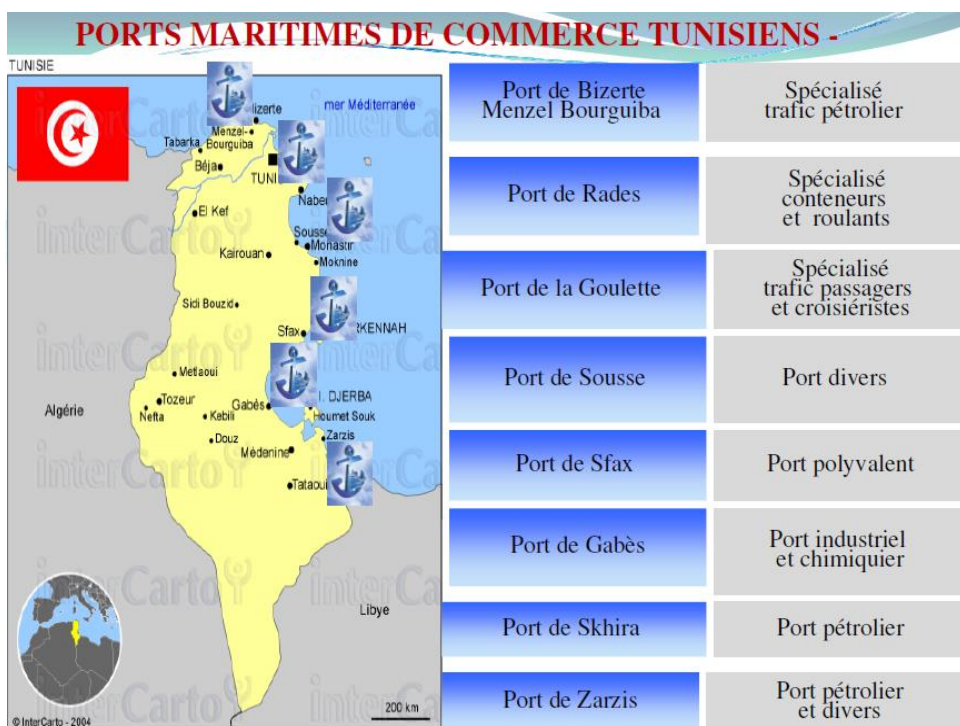
## AU PORT

## INTRODUCTION :

**Le code** comporte 145 articles et traite de la création des ports maritimes, des procédures de classification (ports commerciaux, ports de pêche, ports de plaisance) et de la préparation des plans d'aménagement et de la création de zones logistiques par les autorités portuaires.

**Code des ports maritimes (Promulgué par la loi n°2009-48 du 8 juillet 2009):** il fixe les conditions auxquelles sont soumises la création des ports maritimes et la gestion du domaine public des ports, son exploitation, sa protection, sa conservation ainsi que les règles générales pour y assurer la sécurité, la sûreté, la santé, la propreté et la préservation de l'environnement. Ce code réglemente aussi les conditions :

- **d'entrée et de sortie des navires** dans les ports tunisiens avec la possibilité de refus d'accès au port par l'autorité portuaire,
- **de séjour des navires au port** : Interdiction de :  
procéder aux **opérations de ramonage** ; d'évacuer en dehors des emplacements et des installations réservés à cet effet, les déchets de mélanges d'hydrocarbures (huiles et eaux usées, résidus de cales, eaux de lavage des citernes) et les déchets liquides ou solides (balayures de cales, déchets provenant des navires) ; interdiction de procéder aux opérations de ballastage et de déballastage sauf autorisation de l'autorité portuaire ;  
procéder des **opérations de dégazage de navire** en dehors des endroits réservés à cet effet ;





## Article 6 –

Pour l'application du présent code, on entend par :

### •**Autorité Portuaire :**

L'organisme public **chargé** notamment de l'exercice de la police portuaire, dans les ports maritimes, la gestion, la protection et la conservation du domaine public de ces ports, du contrôle des activités portuaires et de la coordination entre les intervenants dans le port.

**L'Autorité Portuaire** comprend **le commandant** et les **officiers du port**. Ces agents représentent **l'Autorité Portuaire** et sont chargés **dans le port de l'application des dispositions du présent code**.

**L'Autorité Portuaire** dans les ports de plaisance, relève des services compétents du ministère chargé du tourisme.



### •**Autorité Maritime :**

L'autorité telle que définie par le code du travail maritime et le code disciplinaire et pénal maritime.

**Autorité Maritime** : Le chef de 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. (**Code du travail maritime**).

**Autorité Maritime** : Le directeur de la marine marchande ou son représentant à l'échelon régional ou local ; à l'étranger l'autorité consulaire tunisienne. (Code disciplinaire et pénal maritime).

### Exploitant du port :

Tout organisme public ou privé exploitant un port maritime dans sa totalité en vertu de la loi ou d'un contrat de concession.

### Intervenant dans le port :

Toute personne physique ou morale qui fournit des services au port conformément à la législation en vigueur.

## Article 11 –

**L'Autorité Portuaire** est chargée de la **gestion** et de **l'exploitation** du port maritime, la **gestion** comprend notamment :

- l'exercice des missions de police portuaire en veillant à la protection et à la conservation du domaine public des ports, au contrôle de l'application des règles relatives à la gestion, la sécurité, la sûreté, la santé, la propreté, **la lutte contre la pollution** , et aux conditions d'exploitation du domaine public des ports et à la **préparation** ou la **supervision** de **l'élaboration des plans d'intervention urgente** relatifs à la sécurité, la sûreté et **la lutte contre la pollution** du domaine public des ports,

## SUITE:

- la coordination entre les intervenants,
- le contrôle de l'application du règlement particulier du port,
- le développement du port et le contrôle de la qualité des services qui y sont rendus,
- la mise en place d'un système de signalisation, de balisage et d'aide à la navigation dans les ports et son entretien,
- le suivi et le contrôle des **professions portuaires**,
- la garantie de l'application de l'obligation de service public,

## MISSIONS DE L'AUTORITE MARITIME SELON LE CODE DES PORTS

### Art. 7 :

Outre les missions qui lui sont confiées en vertu de la législation en vigueur **l'Autorité Maritime** est chargée de :

- Participer à l'élaboration des projets de lois et de la réglementation relatifs à la sécurité, sûreté, la santé, la propreté, **la préservation de l'environnement dans les ports** et **contrôler leur application** ;
- Donner son avis sur les **plans d'intervention d'urgence** concernant la sécurité, la sûreté, et **la protection de l'environnement contre la pollution** ;
- Réaliser les **enquêtes techniques** qui lui sont confiées sur les **accidents portuaires**.

## APPLICATION DES DISPOSITIONS DU CODE

### Article 12 –

Les **officiers de port** exercent leurs missions sous l'autorité du **commandant du port**. Ils sont chargés de veiller à l'application des **dispositions du présent code** et de **ses textes d'application** sur toute l'étendue du domaine public des ports.

Le **commandant** et les **officiers** de port **prêtent serment** conformément à la législation en vigueur et peuvent requérir **à la force publique dans l'exercice de leurs fonctions.**

## INSPECTION DES NAVIRES

### Art.40 :

**L'Autorité Portuaire ou l'exploitant du port** peut demander à **l'Autorité Maritime** de soumettre à une **visite de partance** tout navire avant son départ du port pour s'assurer qu'il se trouve en état de navigabilité.

**L'Autorité Maritime** peut **interdire ou ajourner le départ** de tout navire qui n'est pas valable à la navigation ou susceptible d'exposer au danger les personnes embarquées **ou présente un risque pour l'environnement**. Le commandant du navire, le propriétaire ou leur représentant est informé de cette interdiction.





EUROMED



Safemed Project

## POSSIBILITE DE REFUS D'ACCES DES NAVIRES

### Art. 27 :

Les navires **ne peuvent être admis** dans les ports maritimes que s'ils répondent aux conditions prévues par la législation en vigueur et relatives à l'identité, la sécurité, la sûreté maritime, la **préservation de l'environnement** et la santé.



EUROMED



Safemed Project

This project is funded  
by the European Union

## REGLES DE SECURITE, SURETE, SANTE, PROPRETE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DANS LES PORTS.

## Art.43 : LE PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE PEUT ORDONNER LA CONCLUSION D'UNE TRANSACTION

Il est interdit :

- D'allumer du feu sur les quais et aires non couverts sauf autorisation de **l'Autorité Portuaire** qui fixe le cas échéant, les précautions à observer. **AMENDE : 500 à 3000 DT.**
- De procéder aux **opérations de ramonage des chaudières**, des **cheminées** et des **conduits de gaz** à bord des navires dans les ports maritimes. **AMENDE : 100 à 500 DT.**
- D'effectuer des travaux pouvant engendrer **l'émission de gaz polluant l'atmosphère**. **AMENDE 100 à 500 DT.**
- D'utiliser des outillages ou appareils susceptibles de provoquer un incendie ou une explosion. **AMENDE : 500 à 3000 DT.**

## Art.46 :

Le commandant du navire et tout intervenant ou usager du port est tenu de **préserver** la santé, la propriété et **l'environnement** dans le port.

En cas d'infraction aux dispositions du premier paragraphe de cet article, **l'Autorité Portuaire** met en demeure le contrevenant par tout moyen laissant une trace écrite.

En cas d'inobservation de cette mise en demeure, **l'Autorité Portuaire** ordonne la **prise des dispositions** nécessaires pour la prévention et le nettoyage aux **frais de l'auteur de ces actes**.

## **Art. 47 : LE PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE PEUT ORDONNER LA CONCLUSION D'UNE TRANSACTION**

Il est **interdit** d'effectuer tout acte susceptible de porter atteinte aux installations portuaires et de leurs dépendances ainsi **qu'aux plans d'eau** et notamment **à leur profondeur ou à la qualité de leur eau**.

Il est également **interdit** :

- de verser, dans les eaux du port et de ses dépendances, des **eaux polluées ou usées ou des matières dangereuses ou nuisibles à la santé** ou à l'environnement, **AMENDE 500 à 3000 DT (DES**

**SANCTIONS).**

- de jeter des **terres, décombres, détritits, déchets, matières ou marchandises quelconques** dans les eaux du port ou dans ses dépendances, **AMENDE 200 à 1000 DT (DES**

**SANCTIONS).**

- de charger et décharger ou transborder des **matières pulvérulentes ou friables** sans l'autorisation préalable de **l'Autorité Portuaire**.

**AMENDE 100 à 500 DT (DES SANCTIONS).**



EUROMED

Safemed Project

This project is funded by the European Union

## **Article 49 : AMENDE : 1000 à 5000 DT.**

Il est **interdit** d'évacuer, en dehors des **emplacements et des installations réservées à cet effet**, les **déchets ou mélanges d'hydrocarbures** tels que les **huiles et eaux usées et résidus de cales**, les **eaux de lavage des citernes** ayant contenu des **hydrocarbures** ou des **produits chimiques**, des **matières radioactives** ou **asphyxiantes** ainsi que tous les **déchets liquides ou solides**, tels que **balayures de cales et déchets provenant de navires**.



## **Article 71 : AMENDE : 5000 à 10.000 DT.**

Il est **interdit** d'effectuer, sans l'autorisation de l'Autorité Portuaire, des opérations de **dégazage de navires** en dehors des **endroits réservés à cet effet**.



## **Dispositions pénales Constataion et poursuite des crimes**

# AGENTS VERBALISATEURS

## Article 133 –

Les **infractions** aux dispositions du présent code sont **constatées**, chacun dans les **limites de sa compétence**, par :

- les **Officiers de la Police Judiciaire** prévus aux numéros 1, 2, 3 et 4 de l'article 10 du code des procédures pénales,
- les **Commandants des unités de la Marine Nationale**,
- les **Agents assermentés du Service National de Surveillance Côtière**,
- les **Agents des douanes** ayant qualité d'Officier de Police Judiciaire,
- les **Commandants et les Officiers de Ports**,
- les **Officiers de l'Autorité Maritime**,
- les **Agents** assermentés de catégorie A du **Ministère chargé du Transport** et habilités à cet effet,
- les **Agents** assermentés de catégorie A du **Ministère chargé de la Pêche** et habilités à cet effet,
- les **Agents** assermentés de catégorie A du **Ministère chargé du Tourisme** et habilités à cet effet,
- les **Agents** assermentés de catégorie A du **Ministère chargé de l'Environnement** et habilités à cet effet,
- les **Agents** assermentés du corps du contrôle général **des domaines de l'Etat**,
- les **Agents** de **contrôle économique**.

## Article 134 –

Les **infractions** aux dispositions du présent code sont constatées par des **procès-verbaux** dressés par les **agents** visés à l'article 133 du présent code conformément aux dispositions du **code des procédures pénales**. Ils doivent être **signés** par ces **agents** et comporter le **cachet** de l'Autorité ou de l'Administration dont ils relèvent.

Le **procès-verbal** mentionne la date, le lieu, l'heure, **la nature de l'infraction constatée**, les noms des officiers et agents verbalisateurs, leurs qualités et les **déclarations du contrevenant** et son identité.

Le **contrevenant** ou **son représentant** est tenu de signer le **procès-verbal**. L'**Agent Verbalisateur** doit lui délivrer une **copie du procès-verbal**.

En cas d'absence du **contrevenant** ou **en cas de refus de signer**, mention en est faite sur le **procès-verbal**.

### Article 135 –

Les **procès-verbaux** établis selon les conditions citées dans l'article 134 du présent code sont transmis par voie hiérarchique au **Procureur de la République** pour poursuite. Une copie du procès-verbal est transmise à l'Autorité Portuaire.

Le **contrevenant**, n'ayant pas de domicile fixe dans le territoire tunisien et faisant l'objet d'une poursuite judiciaire, doit présenter une **garantie financière** égale au maximum du montant de l'amende requis pour l'infraction commise et ce jusqu'à la conclusion de la transaction prévue à l'article 143 du présent code ou la prononciation à son encontre **d'un jugement définitif**.

Le navire ou les biens mobiliers **appartenant au contrevenant** n'ayant pas de **domicile fixe** sur le territoire tunisien, peuvent être **saisis à titre provisoire aux frais** de celui-ci jusqu'au **paiement de la garantie financière**.

### Des sanctions

**Article 142 - En cas de récidive**, les peines prévues au présent chapitre Des sanctions sont portées **au double**.

## De la transaction

### Article 143 –

Le **Ministre dont relève l'activité du port** peut conclure une **Transaction** pour les crimes prévus au premier paragraphe de **l'Article 57** du présent code.

## ARTICLE 143 – SUITE

Le **Procureur de la république** avant la mise en mouvement de l'action publique et le tribunal saisi tant qu'un jugement définitif n'a pas été prononcé, peuvent ordonner, sur **demande du contrevenant, la conclusion d'une transaction pour les crimes** requérant les sanctions prévues au deuxième paragraphe de **l'Article 28**, aux **Articles 36, 41, 43**, et **47**, au deuxième paragraphe de **l'Article 52**, au troisième paragraphe de **l'Article 53** du présent code.

**Le procureur de la république ou le tribunal saisi**, approuve la **transaction conclue par écrit** entre le ministre dont relève l'activité du port d'une part, et le contrevenant d'autre part.

## Article 143 – SUITE

La **transaction** doit être écrite, signée par **le contrevenant** et mentionnant le paiement du **montant de la transaction**.

Les délais de prescription de l'action publique sont suspendus durant la période d'accomplissement des procédures de transaction ainsi que la période arrêtée pour son exécution. **L'exécution de la transaction** entraîne l'extinction de l'action publique, l'arrêt des poursuites, du procès ou de l'exécution de la peine.

**La transaction** ne dispense pas **les contrevenants** de **leurs obligations** prévues par le présent code et ses textes d'application.





**Article 144** - La transaction ne peut pas être conclue en ce qui concerne les infractions prévues au premier paragraphe de l'**Article 28** du présent code.

**La transaction** ne peut également être conclue en cas de récidive.



Merci de votre  
attention