

VISA : DGLTEJO

**Loi n°portant
Code de la Marine marchande**

**Après l'adoption de l'Assemblée Nationale et le Sénat,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :**

DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE PREMIER :

1 – La présente loi et les textes pris pour son application, dont l'ensemble constitue le code de la Marine marchande de la République Islamique de Mauritanie, régissent les rapports juridiques naissant de et dans la navigation maritime ainsi que du commerce maritime.

2 – Sauf dispositions expresses contraires ou particulières, le Code de la Marine marchande s'applique:

2.1. - dans les eaux maritimes placées sous la juridiction ou la souveraineté de la République Islamique de Mauritanie, et

2.2. - aux navires immatriculés en République Islamique de Mauritanie, aux équipages et aux passagers qui y sont embarqués ainsi qu'à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, qui bien que non présentes à bord, auraient commis une infraction aux dispositions du présent code et de ses textes d'application.

3 – Toutefois, les marins étrangers auxquels des accords de réciprocité passés entre leur pays d'origine et la République Islamique de Mauritanie auront permis de naviguer à bord de navires mauritaniens pourront, autant que les règlements régissant leur statut le leur permettent, continuer à bénéficier des avantages qui leur sont propres.

ARTICLE 2 :

Les dispositions des conventions internationales suivantes ratifiées par la République Islamique de Mauritanie, ou auxquelles elle a adhéré, ainsi que les amendements auxdites conventions, ou de toutes autres conventions internationales qu'elle ratifierait ou auxquelles elle adhérerait dans l'avenir, sont applicables de plein droit dans leur intégralité :

1 – Conventions de l'Organisation Internationale du Travail (O.I.T.)

- convention (n°22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926,
- convention (n°23) sur le rapatriement des marins, 1926,
- convention (n°53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936
- convention (n°58) – révisée – sur l'âge minimum (travail maritime), 1936
- convention (n°91) – révisée - sur les congés payés des marins, 1949,

- convention (n°112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959
- convention (n°114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959

2 – Conventions de l'Organisation Maritime Internationale :

- Convention internationale de 1965 sur la facilitation du trafic maritime international
- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL 66)
- Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et ses Protocoles de 1976 et 1992 (CLC 69+PROT 76+ PROT 92)
- Convention internationale de 1969 sur le tonnage des navires (TONNAGE 69)
- Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et son Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures (INTERVENTION 69+PROT 73)
- Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds International d'Indemnisation pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures (FUND 71) et son Protocole de 1992 (FUND PROT 92),
- Convention internationale de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72),
- Convention internationale de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets et son Protocole de 1996 (LC 72)
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978 y relatif (MARPOL73/78)
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et son Protocole de 1978 (SOLAS 1974+PROT 78)
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78) telle que modifiée et la Convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille pour le personnel des navires de pêche (STCW –F)
- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime (SAR 79)
- Convention internationale de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et son Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (SUA 88=PROT SUA 88)
- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC 90).

3 – Convention des Nations –Unies sur le Droit de la mer signée le 10 décembre 1982 à MONTEGO BAY.

ARTICLE 3 :

Les conditions du respect des résolutions pertinentes adoptées lors des Assemblées générales de l'Organisation Maritime Internationale ainsi que les recommandations de l'Organisation Internationale du Travail par les armateurs, propriétaires ou capitaines de navires battant pavillon mauritanien seront fixées par des décrets pris en conseil des ministres.

ARTICLE 4 :

Lorsqu'elles ne sont pas en contradiction, les dispositions de la présente loi ne préjudicient pas par ailleurs à l'application des règles résultant :

- des dispositions législatives et réglementaires protectrices des ressources biologiques de la mer, et notamment des pêches maritimes,

- des dispositions législatives et réglementaires relatives à la protection et à l'amélioration de l'environnement marin,
- d'une manière générale de toutes autres dispositions législatives et réglementaires particulières, notamment celles du Code du Commerce, du Code de l'Environnement, du Code des Douanes, du Code de Procédure pénale, du Code Pénal, du Code des Pêches, du Code du Travail et de toutes autres réglementations nationales.

ARTICLE 5 :

En l'absence de toutes autres dispositions particulières du droit maritime, et dans la mesure où les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables par analogie, il est fait application du droit commun.

ARTICLE 6 :

Lorsque, conformément à des dispositions légales ou en vertu de stipulations contractuelles, les rapports juridiques nés de et dans la navigation maritime ou découlant du commerce maritime sont soumis aux dispositions d'un droit étranger, celui-ci n'est applicable en République Islamique de Mauritanie que dans la mesure où il n'est pas contraire aux principes de l'ordre juridique national en vigueur.

ARTICLE 7

Au sens de la présente loi, on entend par :

- « au sens de la présente loi », la loi et ses textes d'application,
- « avis », un avis qui, sauf dispositions particulières, implique une réponse dans les 15 jours faute de quoi il est réputé favorable

ARTICLE 8 :

La présente loi ne s'applique pas:

- 1 – aux bâtiments de la Marine Nationale,
- 2 – et sauf dispositions contraires ou particulières :
 - 2.1. - aux autres navires de l'Etat utilisés pour des opérations de police, de surveillance ou de service public en mer ainsi qu'à tous autres navires appartenant à l'Etat mauritanien ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial d'Etat, et
 - 2.2. - aux embarcations non pontées d'une longueur inférieure à 12 mètres.

ARTICLE 9 :

L'expression « Autorité maritime » ou « Autorité maritime compétente », au sens de la présente loi et de ses textes d'application désigne :

- 1 – En République Islamique de Mauritanie :
 - 1.1. - le Ministre chargé de la Marine marchande,
 - 1.2. – le Directeur de la Marine marchande et
 - 1.3. – les services régionaux maritimes,
- 2 – A l'étranger :
 - 2.1. – les Consuls ou, à défaut, les services compétents des Ambassades,
 - 2.2. – les services locaux de la Marine marchande chargés de l'administration des navires et des marins mauritaniens dans les ports où il n'existe pas de tels Consultats ou Ambassades mais situés dans des Etats ayant passé des accords de réciprocité.

1^{ère} PARTIE - NAVIGATION, DOMAINE PUBLIC ET EAUX MARITIMES

1^{ère} PARTIE - NAVIGATION, DOMAINE PUBLIC ET EAUX MARITIMES

LIVRE I – LA NAVIGATION MARITIME

CHAPITRE 1^{er} - Définition

ARTICLE 10 :

1 - La navigation consiste à conduire un navire d'un point à un autre dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité tout en connaissant sa position à chaque instant, ce qui implique de connaître le choix de la route et un contrôle permanent de celle-ci.

2 – La navigation est réputée maritime lorsqu'elle s'effectue en mer, dans les ports et rades et, pour le fleuve Sénégal, jusqu'au premier obstacle permanent s'opposant au passage des navires de mer.

CHAPITRE 2 – Genres de navigation

ARTICLE 11 :

Selon les types de navires, leurs caractéristiques et leur exploitation, il est distingué :

1. – une navigation commerciale effectuée pour les transports par mer des passagers et des marchandises, ainsi que celle pratiquée par les engins de servitude et ceux affectés à l'extraction des produits du sol et du sous-sol marin,
2. – une navigation à la pêche pratiquée par des navires utilisés pour la capture des poissons ou autres ressources vivantes de la mer,
3. – une navigation auxiliaire concernant le pilotage, le remorquage, l'assistance et le sauvetage, le dragage ainsi que toute navigation effectuée dans les ports et rades par des navires affectés à un service public autres que les bâtiments de la Marine Nationale et de l'organisme chargé de la surveillance des pêches et du contrôle en mer.
4. – une navigation de plaisance effectuée dans un but d'agrément.

ARTICLE 12 :

Un décret pris en Conseil des Ministre fixera les zones de navigation selon les règles des conventions internationales en matière de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille ainsi qu'en matière de sécurité maritime.

CHAPITRE 3 – Navigation réservée

ARTICLE 13 :

1 - La navigation commerciale entre les ports mauritaniens est réservée aux armements nationaux ainsi qu'aux armements nationaux d'Etats avec lesquels un accord de réciprocité a été passé.

Un armement national est un armement, propriété d'une personne physique ou morale de nationalité mauritanienne ou de droit mauritanien, possédant ou affrétant au moins un navire sous pavillon national.

2 – Sont également réservées aux armements nationaux, dans les mêmes conditions qu'au paragraphe 1 ci-dessus lorsqu'elles sont effectuées dans les eaux territoriales :

- la navigation auxiliaire et la navigation de servitude et
- les opérations de ravitaillement en carburant et les opérations de transbordement du poisson ou toutes autres opérations commerciales.

CHAPITRE 4 – BALISAGE

ARTICLE 14 :

Le balisage, ou signalisation maritime, désigne l'ensemble des dispositifs, marques, balises fixes ou flottantes, bouées ou phares ainsi que les amers à terre – ou établissements de signalisation maritime (ESM) - mis en place pour aider en priorité la navigation maritime en signalant les dangers qu'elle peut rencontrer (écueils, hauts fonds, épaves...) ainsi que le tracé des chenaux d'accès vers les installations ou terminaux portuaires.

ARTICLE 15 :

1 – Le balisage des eaux maritimes et portuaires, des plates-formes de forage ou de tous autres travaux particuliers autorisés et effectués dans les eaux mauritaniennes, ou encore des épaves maritimes est fixé par l'Autorité maritime selon les règles prévues par l'A.I.S.M. et SOLAS 74.

2 – La mise en place, l'entretien et l'enlèvement des balises portuaires et des chenaux d'accès aux ports ou terminaux pétroliers ou minéralier, ou signalant une plate-forme de forage, des travaux particuliers autorisés ou une épave maritime sont effectués, selon le cas, par l'Autorité portuaire, le service gestionnaire, l'exploitant de la plate-forme, l'entreprise réalisant les travaux ou le propriétaire de l'épave.

3 – L'Autorité maritime diffuse, dans les meilleurs délais, un avis aux navigateurs toute modification de mise en place, enlèvement et détérioration du balisage. La capitainerie du Port, la Brigade de Gendarmerie et l'organisme chargé du contrôle en mer doivent également en être tenues informées.

4 – Les caractéristiques minimales obligatoires de l'ESM sont les suivantes :

- références (numéro),
- situation géographique précise (latitude, longitude),
- caractéristiques de jour et de nuit (voyants, couleur, éclats...), et
- sources lumineuses (batteries ou panneaux solaires, type de feux)

CHAPITRE 5 – Police de la navigation

ARTICLE 16 :

La police de la navigation a pour but d'assurer la sécurité de la navigation maritime dans les eaux où celle-ci est réputée maritime en déterminant les conditions dans lesquelles les navires doivent naviguer ainsi que les règles de route en mer.

1 – Dans ces eaux, la police est exercée par l’Autorité maritime plus particulièrement aux fins de :

- 1.1. – régler la circulation en mer en fonction des conditions nautiques locales et des nécessités du trafic maritime, notamment aux approches des ports,
- 1.2. – faire assurer le respect des règles nationales et internationales relatives à la sécurité des navires et de la navigation et à la prévention de la pollution par les navires.

2 – Dans les limites des ports et rades, des règlements particuliers de police peuvent être pris par les autorités portuaires en assurant la gestion, après avis de l’Autorité maritime.

CHAPITRE 6 – Formalités d’arrivée et de départ des navires

ARTICLE 17 :

1 – Tout navire devant faire escale dans une installation portuaire ou un terminal mauritanien doit prévenir la Capitainerie du port ou l’Autorité gestionnaire par un message envoyé au moins 72 heures avant son heure prévue d’arrivée avec production :

- d’une déclaration générale d’entrée précisant notamment l’identification du navire, le nom et l’adresse de l’agent local, les titres de sécurité détenus avec leurs dates de péremption ainsi que la dernière date de contrôle par l’Etat du port avec les observations éventuelles,
- une description de la cargaison et notamment l’identification des marchandises dangereuses et leur localisation à bord,
- une liste d’équipage avec déclaration de leurs effets,
- une déclaration des provisions de bord,
- une déclaration maritime de santé,
- le cas échéant, une liste des passagers, et
- tous autres renseignements utiles.

2 – L’arrivée du navire doit être confirmée par le capitaine six heures avant l’heure prévue en demandant l’autorisation d’entrée.

3 – La Capitainerie du port, ou l’Autorité gestionnaire, doit transmettre à l’Autorité maritime toute prévision d’arrivée des navires avec les renseignements énumérés ci-dessus.

ARTICLE 18 :

Sous réserve des documents et justifications complémentaires pouvant être demandées par les Autorités maritimes et portuaires, et ce pour des raisons de sécurité, tout navire entrant dans un port mauritanien est astreint à la production des documents contenus dans le message transmis par le capitaine selon les dispositions de l’article 17 ci-dessus.

LIVRE II – LE DOMAINE PUBLIC MARITIME

ARTICLE 19 :

Les dispositions de la présente loi complètent l'ordonnance n°2007-037 du 17 avril 2007 relative au littoral et sont applicables à toutes personnes pour l'occupation ou l'exécution de travaux sur le domaine public maritime tel que défini à l'article 20 ci-dessous.

ARTICLE 20 :

1 – Le domaine public maritime est la partie du domaine public national, indépendante du littoral tel que défini à l'article 3 de l'Ordonnance de 2007 précitée, qui comprend :

- le sol et le sous-sol de la mer territoriale,
- le sol et le sous-sol des eaux intérieures situées en deçà des lignes de base et le rivage de la mer,
- le rivage de la mer,
- les lais et relais de la mer, c'est-à-dire d'une part les terres nouvelles formées par le dépôt d'alluvions et d'autre part les terrains dont la mer s'est retirée à la suite de phénomènes naturels,
- les ports maritimes, leurs dépendances ainsi que les ouvrages publics situés hors de leurs limites, notamment les balises, les bouées et les phares,
- les terrains soustraits artificiellement à l'action de la mer, et d'une manière générale les lieux aménagés et affectés à un usage public, ou qui ont pu être acquis en bordure de mer par l'Etat pour la satisfaction d'un intérêt public.

2 – Une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage est incorporée au domaine public maritime.

3 – Toutefois, la largeur de cette bande peut être portée, par décret pris en Conseil des Ministres sur rapport du Ministre chargé de la Marine marchande, à deux cents mètres lorsque sont justifiées :

- la mise en œuvre de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources de celle-ci, la protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages, notamment en ce qui concerne le cordon dunaire,
- ou la préservation du patrimoine, la protection, la préservation, le maintien et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau (pêche, cultures marines, activités portuaires et transports maritimes, tourisme).

ARTICLE 21 :

Le domaine public maritime est inaliénable, imprescriptible et insaisissable.

ARTICLE 22 :

1 – Le rivage de la mer s'étend entre les lasses de haute et de basse mer.

2 – Il est limité au point où la plus haute mer peut s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles, limites constatées par l'Etat en fonction des observations opérées sur les lieux à délimiter.

3 – Les modalités de délimitation du domaine public maritime sont fixées par décret en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine marchande.

4 – Les revendications de propriété sur les portions délimitées du rivage se prescrivent par deux ans à compter de la publication de l'acte de délimitation.

Le recours contentieux à l'encontre de l'acte de délimitation suspend ce délai.

ARTICLE 23 :

1 – Toute construction ou installation est interdite sur la bande littorale telle que définie à l'article 20 ci-dessus.

2 – Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics, à la Défense nationale, aux communications internationales ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau, y compris les constructions ou installations touristiques, devant bénéficier d'une autorisation temporaire sur le domaine public maritime délivrée par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande.

3 – L'accès aux plages, la circulation des piétons sur celles-ci ainsi que leur usage sont libres et gratuits sauf pour des raisons tenant à la sécurité, la défense nationale ou la protection de l'environnement.

4 – Les pêcheurs exerçant une activité professionnelle saisonnière à l'aide de pirogues traditionnelles stationnées sur le rivage sont dispensés d'autorisation d'occupation temporaire.

ARTICLE 24 :

1 - Des concessions, ou autorisations d'occupation temporaire, sur le domaine public maritime peuvent être accordées, ou renouvelées, par le Ministre chargé de la Marine marchande après avis de la commission des rivages de la mer dont la composition et le fonctionnement sont fixés par décret pris en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine marchande.

2 – Elles doivent préserver la libre circulation, et le libre usage, pour tous d'un espace de largeur significative le long de la mer en tenant compte des caractéristiques des lieux.

ARTICLE 25 :

Sous réserve des textes particuliers concernant la Défense Nationale et des besoins de la sécurité maritime ou aux communications internationales, toute demande tendant à aboutir à un changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime est préalablement soumis à enquête publique.

ARTICLE 26 :

1 – Les décisions et documents relatifs à la vocation des zones ou à l'occupation, l'utilisation ou l'exploitation du domaine public maritime doivent préserver les espaces maritimes, les sites et paysages remarquables ou les caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral et les milieux nécessaires au maintien des équilibres physiques et biologiques, dans le respect des principes énoncés dans l'Ordonnance 2007-037 du 17 avril 2007 relative au littoral et être coordonnées avec celles concernant les terrains voisins ayant vocation publique.

2 – Les zones à préserver, indépendamment de leurs intérêts propres, doivent notamment tenir compte du cordon dunaire, des plages, des îlots inhabités, des frayères ainsi que des milieux temporairement immergés ou autres.

3 – Toutefois, des aménagements légers peuvent y être implantés lorsqu'ils sont nécessaires à leur gestion, à leur mise en valeur notamment économique ou, le cas échéant, leur ouverture au public peut y être autorisée.

ARTICLE 27 :

1 - En dehors des zones portuaires et industrialo - portuaires, et sous réserve de l'exécution des opérations de défense contre la mer et de la réalisation des ouvrages et installations nécessaires à la défense nationale, à la sécurité maritime, à la pêche maritime et aux cultures

marines, il ne peut être porté atteinte à l'état naturel du rivage de la mer, notamment par endiguement, assèchement, enrochement ou remblaiement.

2 – Cette interdiction ne s'applique pas aux installations ou ouvrages liés à l'exercice d'un service public ou à l'exécution d'un travail public dont la localisation au bord de la mer s'impose pour des raisons topographiques ou techniques impératives et qui ont donné lieu à déclaration auprès des services compétents du Ministère chargé de la Marine marchande.

ARTICLE 28 :

1 – Les extractions de matériaux, sables ou graviers sont interdites sur le domaine public maritime.

2 – Elles ne préjudicient pas des travaux de dragages effectués dans les ports, leurs chenaux d'accès ou pour l'exécution de travaux dont l'objet est la conservation ou la protection d'espaces naturels remarquables ainsi que pour les travaux intéressant la défense nationale et la pose de câbles sous – marins.

3 – De telles opérations doivent également être dirigées de manière à ne gêner ni la circulation sur le rivage de la mer, la pêche maritime et le libre exercice de leur activité par les services publics.

ARTICLE 29 :

Les conditions de délivrance des autorisations d'occupations temporaires du domaine public maritime, ainsi que d'une manière générale toutes autres autorisations d'exploitation, sont fixées par décret pris en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine marchande.

LIVRE III – LES EAUX MARITIMES ADJACENTES **AU TERRITOIRE TERRESTRE**

ARTICLE 30 :

Les dispositions de la présente loi complètent l'Ordonnance n° 88 -120 du 31 août 1988 portant définition et statut juridique de la mer territoriale, de la zone contiguë, de la zone économique exclusive et du plateau continental de la République Islamique de Mauritanie.

CHAPITRE 1 – Les eaux maritimes intérieures

ARTICLE 31 :

- 1 – Les eaux maritimes intérieures sont les eaux maritimes adjacentes au territoire terrestre où s'exerce la souveraineté de la République Islamique de Mauritanie et au-delà desquelles sont mesurées les eaux territoriales.
- 2 - Elles sont comprises entre la laisse de basse mer et les lignes de base à partir desquelles sont mesurées les eaux territoriales

CHAPITRE 2 – Les eaux territoriales

ARTICLE 32 :

- 1 - La souveraineté de la République Islamique de Mauritanie s'étend au-delà de son territoire terrestre et de ses eaux intérieures, jusqu'à une limite de douze milles marins à partir des lignes de base telles que définies dans la Convention internationale sur le Droit de la mer de 1982.
- 2 – Les lignes de base à partir desquelles sont mesurées les largeurs de la mer territoriale sont :
 - la ligne de base droite Cap Blanc –Cap Timeris ;
 - les lisses de basse mer partout ailleurs.
- 3 – La limite extérieure des eaux territoriales est constituée par la ligne dont les points sont à une distance de 12 milles marins du point le plus proche de la ligne de base.

ARTICLE 33 :

- 1 – Dans les eaux territoriales ainsi que sur son sol, son sous-sol et l'espace aérien surjacent, les lois et règlements de la République Islamique de Mauritanie sont pleinement applicables sous réserve des dispositions contraires des conventions, traités internationaux ou accords particuliers régulièrement ratifiés ou auxquels elle a adhéré.
- 2 – Les principes du droit international maritime relatifs au passage « inoffensif » ou « innocent », ou l'accès sans discrimination des navires étrangers aux ports mauritaniens s'appliquent dans les eaux territoriales tant qu'ils ne portent pas atteinte à la paix, au bon ordre et à la sécurité de l'Etat.
 - 2.1. – Par « passage », on entend le fait de naviguer dans les eaux territoriales aux fins de :
 - les traverser sans entrer dans les eaux intérieures, ni relâcher dans une rade ou installation portuaire située en dehors de ces dernières,
 - se rendre dans les eaux intérieures, les quitter ou relâcher dans une telle rade ou installation portuaire.
 - 2.2. – Le passage doit être continu et rapide.
 - 2.3. – Il peut toutefois comprendre un arrêt ou mouillage dans les cas suivants :
 - incident ordinaire de navigation,
 - cas de force majeure ou de détresse pour porter secours à des personnes, des navires ou aéronefs en danger de détresse.

3 – Le passage n'est plus réputé « inoffensif » ou « innocent » lorsque le navire se livre à l'une ou l'autre des activités suivantes :

- 3.1. – menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique, ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international maritime,
- 3.2. – exercice ou manœuvre avec des armes de tous types, ainsi que lancement, appontage ou embarquement d'aéronefs ou autres engins militaires,
- 3.3. – collecte de renseignements nuisant à la défense ou la sécurité de la République
- 3.4. – trafic de drogues, stupéfiants ou autres matières illicites nuisant à la santé humaine,
- 3.5. – trafic de passagers clandestins, trafic de migrants ou d'enfants mineurs.

ARTICLE 34 :

1 – Le Ministre chargé de la Marine marchande et en tant que de besoin le Ministre chargé de la Défense Nationale peuvent prendre toutes mesures de police nécessaires pour empêcher ou interrompre tout passage non inoffensif.

2 – Ces autorités peuvent, sans établir une discrimination de droit ou de fait entre les navires étrangers, suspendre temporairement dans des zones déterminées l'exercice du droit de passage inoffensif de tout navire étranger si une telle mesure est indispensable pour assurer la sécurité de l'Etat.

3 – Les bâtiments submersibles doivent naviguer en surface et arborer leur pavillon.

ARTICLE 35 :

L'Etat mauritanien peut édicter des lois et règlements applicables au passage « inoffensif » en cas de nécessités suivantes :

- conservation des ressources biologiques de la mer,
- prévention des infractions à la réglementation des pêches,
- sécurité de la navigation maritime et régulation du trafic maritime,
- préservation de l'environnement marin ainsi que de la prévention et du contrôle de la pollution marine,
- protection des installations et systèmes d'aides à la navigation,
- prévention des infractions aux règlements douaniers, fiscaux, d'immigration ou émigration, ou sanitaires,
- protection des câbles et pipes - line,
- recherche scientifique.

ARTICLE 36 :

1 – La juridiction de l'Etat mauritanien ne s'applique pas à bord des navires étrangers traversant la mer territoriale en provenance de ports étrangers sauf :

- 1.1. – si les conséquences de l'infraction dépassent le cadre du navire et s'étendent au territoire mauritanien ou sont de nature à troubler la paix publique dans les eaux territoriales,
- 1.2. – si l'assistance des Autorités a été demandée par le capitaine du navire ou par l'agent diplomatique ou consulaire de l'Etat du pavillon,
- 1.3. – si cette action est nécessaire pour la répression de trafics reconnus au plan international comme illicites ou d'émigration ou immigration clandestines.

2 - L'Etat mauritanien peut prendre toutes mesures autorisées par sa législation pour faire appliquer sa juridiction pénale ou civile à des personnes embarquées à bord d'un navire étranger naviguant dans les eaux territoriales en provenance de ports mauritaniens.

CHAPITRE 3 – La zone contiguë

ARTICLE 37 :

La zone contiguë de la République Islamique de Mauritanie s'étend jusqu'à douze milles marins au-delà de la limite des eaux territoriales telles que définies au chapitre 2 ci-dessus.

ARTICLE 38 :

L'Etat mauritanien exerce dans cette zone tout contrôle nécessaire au respect de ses lois et règlements en matière d'immigration ou d'émigration, de fiscalité, de police, de santé ou de douane aux fins de prévenir et réprimer les infractions commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

CHAPITRE 4 – La zone économique exclusive

ARTICLE 39 :

La zone économique exclusive de la République Islamique de Mauritanie s'étend jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur des eaux territoriales.

ARTICLE 40 :

Dans cette zone, l'Etat mauritanien exerce :

- 1 – des droits souverains et exclusifs aux fins d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles biologiques ou minérales connues ou à découvrir du fond de la mer, de son sous-sol et des eaux surjacentes ainsi que de toutes autres activités tendant à l'exploration ou l'exploitation de celle-ci à des fins économiques,
- 2 – la juridiction concernant :
 - la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, plates-formes ou autres installations ou dispositifs,
 - la recherche scientifique marine,
 - la préservation du milieu marin,
- 3 – toutes autres compétences reconnues par le droit international.

ARTICLE 41 :

- 1 – Aucune exploration, exploitation, installation ou structure affectant la zone économique exclusive ne peut être entreprise par les ressortissants d'un Etat tiers sans une autorisation gouvernementale ou sans évoquer les termes d'un accord conclu par l'Etat mauritanien.
- 2 – La pose, le maintien et l'entretien d'ouvrages tels que câbles de télécommunications ou oléoducs sur le fonds de la mer dans cette zone sont subordonnés à une approbation gouvernementale du tracé et des caractéristiques de l'ouvrage.
- 3 – Pour l'exploitation et la gestion de cette zone, l'Etat mauritanien peut prendre toutes mesures utiles pour conclure avec tout autre Etat ou toute entreprise des accords particuliers d'association, de concession ou de prise de participation.

ARTICLE 42 :

Les ressortissants mauritaniens peuvent pêcher librement dans les eaux de la zone économique exclusive sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur concernant cette activité.

ARTICLE 43 :

Les navires et aéronefs de tous les Etats jouissent des libertés de navigation et de mouillage ainsi que de survol de l'espace aérien dans cette zone sous réserve du respect des droits souverains de l'Etat mauritanien.

CHAPITRE 5 – Dispositions diverses

ARTICLE 44 :

1 – Les limites maritimes de la mer territoriale, de la zone contiguë et de la zone économique exclusive avec les Etats dont les côtes sont adjacentes ou font face à celles de la République Islamique de Mauritanie seront déterminées par accord avec ces Etats.

2 – Dans l'attente de tels accords, ces frontières ne s'étendent pas au-delà d'une ligne médiane entre les deux Etats ou d'une ligne dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base servant à mesurer la largeur de leurs eaux territoriales.

ARTICLE 45 :

1. Un décret pris en Conseil des Ministres déterminera les lignes de base droites à partir desquelles est mesurée la largeur des eaux territoriales, de la zone contiguë et de la zone économique exclusive.
2. Un décret pris en Conseil des Ministres déterminera les conditions d'accès, des navires de recherche scientifique étrangers, dans les eaux sous juridiction nationale.

2^{ème} PARTIE - LE NAVIRE : STATUT, SECURITE ET SÛRETE

2^{ème} PARTIE - LE NAVIRE : STATUT, SECURITE ET SÛRETE

LIVRE IV – STATUT DU NAVIRE

TITRE I – STATUT ADMINISTRATIF

CHAPITRE 1 - Définition du navire de mer

ARTICLE 46 :

1 – Pour l'application de la présente loi, est considéré comme navire de mer toute construction flottante ou mobile destinée au transport maritime tant à des fins commerciales, que de pêche, de plaisance, de remorquage de pilotage ou autres.

2 – La qualité de navire de mer est constatée par sa mauritanisation / immatriculation auprès des services compétents du Ministère chargé de la Marine marchande et de son affectation à la navigation maritime.

CHAPITRE 2 – Individualisation du navire

ARTICLE 47 :

Les éléments d'individualisation du navire mauritanien sont :

- la nationalité ou mauritanisation,
- le nom,
- l'immatriculation,
- le tonnage, et
- le cas échéant, le numéro de l'OMI.

Section 1 – La mauritanisation

ARTICLE 48 :

1 – La mauritanisation est l'acte administratif conférant au navire le droit de porter le pavillon de la République Islamique de Mauritanie avec les privilèges qui en résultent.

2 – Elle est constatée par l'acte de mauritanisation, délivré par l'Autorité maritime, qui doit se trouver à bord de tout navire mauritanien prenant la mer.

ARTICLE 49 :

Les embarcations non pontées d'une longueur inférieure à 12 mètres naviguant exclusivement dans les eaux maritimes mauritaniennes sont dispensées de la possession d'un tel acte.

ARTICLE 50 :

Les navires de l'Etat, autres que ceux de la Marine Nationale, utilisés pour des opérations de police, de surveillance ou de service public en mer ainsi que tous autres navires appartenant à l'Etat mauritanien ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial d'Etat, reçoivent une lettre de nationalité leur conférant le droit d'arborer le pavillon national.

ARTICLE 51 :

- 1 - Possède la nationalité mauritanienne, et reçoit en conséquence un acte de mauritanisation, tout navire :
 - 1.1. – sous réserve des dispositions des articles 49 et 50 ci-dessus, construit en Mauritanie ou régulièrement importé,
 - 1.2. – possédant un nom conformément aux dispositions de la section 2 ci-dessous (article 59)
 - 1.3. – jaugé conformément aux dispositions de la section 5 ci-dessous (article 68),

- 2 – Le navire doit également répondre aux conditions de propriété suivantes :
 - 2.1. – appartenir à des personnes physiques ou morales de droit mauritanien :
 - 2.1.1. Devant être propriétaires d’au moins 51% du navire lorsque celui-ci appartient à des personnes physiques, et
 - 2.1.2. si le navire appartient à une personne morale, avoir son siège social en Mauritanie, et détenant 51% au moins des actions ou parts sociales propriétés des actionnaires ou associés mauritaniens, les actions souscrites par les nationaux devant l’être nominativement,
 - 2.1.3 si le navire appartient à la fois à des personnes physiques et des personnes morales, appartenir pour le tout, sans condition de proportion dans la répartition du capital, à des nationaux mauritaniens remplissant les conditions de l’alinéa 2.1.1. ci - dessus et à des sociétés remplissant les conditions de l’alinéa 2.1.2. ci - dessus.
 - 2.2. -En outre, doivent être de nationalité mauritanienne :
 - 2.2.1. dans les sociétés anonymes, le président du conseil d’administration, les directeurs généraux et la majorité des membres du conseil d’administration,
 - 2.2.2. dans les sociétés de capitaux, les actions souscrites par les nationaux doivent être nominatives,
 - 2.2.3. dans les SARL et les sociétés de personnes, les gérants et les associés détenant au moins 51% du capital

- 3 - Peut également posséder la nationalité mauritanienne tout navire appartenant:
 - 3.1. à des personnes physiques ayant la nationalité d’un Etat avec lequel a été passé un accord de réciprocité et qui a dans cet Etat son domicile ou sa résidence habituel,
 - 3.2. à des sociétés commerciales d’un Etat avec lequel a été passé un accord de réciprocité et représentées ou installées en république Islamique de Mauritanie.
 - 3.3. à une société étrangère ou filiale de celle-ci l’ayant acquis dans le cadre d’un investissement dans le secteur des pêches et faisant l’objet d’une Convention d’Etablissement.

ARTICLE 52 :

- 1 - Peuvent également être mauritanisés dans les conditions de l’article précédent :
 - 1.1. – les navires étrangers affrétés coque nue par un armateur mauritanien ou une société de droit mauritanien qui en assure le contrôle, l’armement, l’exploitation et la gestion nautique,
 - 1.2. – les navires destinés à appartenir, après levée de l’option ouverte par l’acquisition de la propriété par un contrat de crédit bail, à une personne physique ou une société de droit mauritanien.

- 2 – Dans les deux cas ci – dessus, la mauritanisation n’est accordée que :
- 2.1. – si le navire est effectivement exploité à partir d’un port mauritanien,
 - 2.2. – si son pavillon national est abandonné à cet effet, conformément à la législation de l’Etat du pavillon,
 - 2.3. – s’il possède la première côte d’une société de classification reconnue et s’il répond aux conditions de la présente loi, et
 - 2.4. – si l’affréteur a satisfait à la réglementation douanière et la réglementation de la Banque Centrale de Mauritanie.

3 – Après vérification, l’Autorité maritime délivre un acte de mauritanisation à l’affréteur coque nue dont la durée ne peut dépasser le terme de l’affrètement.

4 – La nationalité mauritanienne est réputée acquise dès que l’agrément ministériel a été notifié à l’affréteur.

ARTICLE 53 :

1 - Sur demande du ou des propriétaires ou copropriétaires d’un navire possédant la nationalité mauritanienne, l’Autorité maritime peut accorder l’autorisation de fréter celui-ci coque nue sous pavillon étranger tout en conservant son immatriculation.

2 – Après vérification, l’Autorité maritime peut délivrer un certificat d’immatriculation valable durant la durée du frètement coque nue.

ARTICLE 54 :

1 – Est interdite la mauritanisation de tout navire de commerce ou de pêche âgé de plus de quinze ans depuis sa première mise en service.

2 – Toutefois, sous réserve que ces navires soient munis des titres de sécurité et de prévention de la pollution, des dérogations peuvent être accordées par le Ministre chargé de la Marine marchande.

ARTICLE 55 :

1 - Aux fins d’entreprendre un premier voyage avant de se rendre en République Islamique de Mauritanie, les navires construits ou achetés à l’étranger, ou affrétés coque nue, devront être munis d’une autorisation provisoire de battre pavillon mauritanien pour la traversée entre les ports de départ et d’arrivée délivrée par le Ministre chargé de la Marine Marchande moyennant la remise de tous droits exigibles selon la réglementation nationale.

2 – L’acte de mauritanisation provisoire ne peut excéder une durée d’un mois éventuellement prorogée d’un mois sur justification.

3 – S’il n’a pas rallié son port d’exploitation en Mauritanie au-delà de cette période, le navire qui ne disposera pas d’une attestation de présence délivrée par l’Autorité portuaire perd obligatoirement et automatiquement sa qualité de navire mauritanien avec les privilèges qui y étaient attachés.

ARTICLE 56 :

1 - Aucun navire ne peut recevoir un acte de mauritanisation provisoire si la totalité des hypothèques, « mortgages » ou autres droits inscrits sur ce navire n’a pas été préalablement purgée ou que les titulaires de la totalité des hypothèques, « mortgages » ou autres droits inscrits n’aient donné leur consentement par écrit et que, au cas de vente

forcée, l'Autorité maritime de l'Etat dont le navire battait pavillon ne l'ait notifiée à l'Autorité maritime.

2 – Le nouvel acquéreur devra produire :

- soit un certificat attestant que le navire a été radié,
- soit un certificat attestant que le navire sera radié, avec effet immédiat, à la date de la mauritanisation/immatriculation aura lieu. Dans ce cas, la date de radiation est la date d'immatriculation

3 – Indépendamment de l'autorisation d'importation délivrée par l'Administration des Douanes, tout nouvel acquéreur ou affréteur doit, prioritairement, également joindre au dossier remis à l'Autorité maritime :

- s'il s'agit d'un financement local, l'autorisation de la Banque Centrale de Mauritanie,
- ou, s'il y a eu un financement extérieur, l'autorisation donnée par la Banque Centrale de Mauritanie à la banque intermédiaire.

4 – Lorsque le dossier complet d'acquisition ou d'affrètement coque nue est remis à l'Autorité maritime par le nouvel acquéreur, ou affréteur coque nue, le navire est réputé battre pavillon mauritanien jusqu'à la délivrance de l'acte de mauritanisation/immatriculation définitive qui doit intervenir dans les 15 jours suivant le dépôt.

5 – L'Autorité maritime peut, à la demande de l'acquéreur, sur production du certificat de radiation, délivrer un certificat attestant que le droit de battre pavillon étranger a été révoqué.

6 – Dans le cas particulier des navires de pêche neufs d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres, dons d'un Gouvernement étranger, exerçant une activité de pêche artisanale ou côtière, la mauritanisation est sujette à la production des pièces suivantes par le donataire :

- attestation de don visé par l'Autorité maritime,
- rapport de conformité des caractéristiques techniques du navire établis par les services compétents de la Direction de la Marine marchande ou une société agréée,
- plans du navire avec photo,

ARTICLE 57 :

1 - Les pièces et documents à fournir par l'armateur, le propriétaire ou l'affréteur coque nue pour la mauritanisation ou l'affrètement coque nue d'un navire, dont les originaux devront être présentés aux services compétents de l'Autorité maritime pour vérification, seront précisés par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande

ARTICLE 58 :

La nationalité mauritanienne du navire se perd :

- 1 – par manquements graves aux obligations relatives à son obtention,
- 2 – par suppression de l'une des conditions requises pour son obtention,
- 3 – par changement dans la forme ou de toute autre manière du bâtiment, sans déclaration préalable,
- 4 – par mauritanisation frauduleuse d'un navire étranger.

Section 2 – Le nom

ARTICLE 59 :

1 - Tout navire répondant aux conditions de la présente loi, sauf les exceptions prévues par celui-ci, doit porter à la poupe son nom et celui de son port d'immatriculation.

2 – Les embarcations non pontées d'une longueur inférieure à 12 mètres naviguant exclusivement dans les eaux mauritaniennes se voient attribuer un numéro d'immatriculation à la demande de son propriétaire.

ARTICLE 60 :

1 - Le choix du nom appartient au propriétaire.

2 – Le même nom ne peut pas être porté par deux ou plusieurs navires à moins que celui-ci soit suivi d'un chiffre distinctif

3 – Les noms à caractère injurieux ou susceptibles de prêter confusion avec les signaux de détresse sont interdits.

Section 3 – Immatriculation – Publication – Radiation

ARTICLE 61 :

1 - Tout navire battant pavillon de la République Islamique de Mauritanie doit être inscrit, après sa mauritanisation, sur le registre sécurisé d'immatriculation des navires ouvert près des services de la Direction de la Marine marchande. Le numéro d'immatriculation est porté sur l'acte de mauritanisation.

2 – L'immatriculation d'un navire, autre qu'une embarcation non pontée d'une longueur inférieure à 12 mètres, fait l'objet d'une publication dans un journal d'annonces légales dans les deux mois qui suivent la vente ou l'achat.

3 – L'immatriculation du navire est assujettie au paiement d'une taxe de première mauritanisation/immatriculation et d'une taxe annuelle dont le montant et les modalités sont fixés par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

ARTICLE 62 :

1 - La perte de la nationalité entraîne la radiation d'office de l'immatriculation.

2 - Celle-ci laisse toutefois subsister les inscriptions relatives aux droits réels grevant le navire sans empêcher pour autant la radiation, la résiliation ou le renouvellement ultérieur de ces inscriptions.

3 – Aucune radiation ne peut être effectuée que trente jours après la date où les créanciers inscrits au registre d'immatriculation et les tiers ayant fait inscrire un exploit de saisie ont été avisés par le Directeur de la Marine marchande agissant en qualité de conservateur des hypothèques maritimes.

4 - Doivent être également radiés du registre d'immatriculation les navires :

- 1 – immobilisés depuis plus de trois ans, sauf dérogation de l'Autorité maritime,

- 2 – définitivement innavigables ou réduits à l'état d'épave, et
- 3 – dont le pavillon a été transféré à un autre Etat.

ARTICLE 63 :

1 – Lorsqu'un navire a subi des avaries graves ou des modifications importantes de sa structure, l'acte de mauritanisation est suspendu de plein droit jusqu'à la production d'un rapport de conformité des nouvelles caractéristiques techniques du navire délivré par une société de classification ou un organisme de sécurité agréé.

2 – L'Autorité maritime peut s'assurer de la coopération d'Autorités étrangères avec lesquelles des accords de réciprocité ont été conclus.

ARTICLE 64 :

Le maintien de la nationalité de tout navire mauritanisé / immatriculé en République Islamique de Mauritanie, notamment lorsque celui-ci est âgé de plus de quinze ans depuis sa première mise en service, est subordonné au maintien de la première classe selon les critères établis par les sociétés de classification reconnues au niveau international ainsi que par la présente loi.

ARTICLE 65 :

Toute vente de navire est assujettie à une obligation d'insertion dans un journal d'annonces légales.

Section 4 – Pavillon et signalement extérieur permanent

ARTICLE 66 :

1 - Les navires autres que les embarcations non pontées d'une longueur inférieure à 12 mètres doivent arborer à la poupe ou à la corne d'artimon le pavillon national :

- à l'entrée et à la sortie des ports,
- les jours de fêtes légales,
- sur réquisition d'un bâtiment de guerre, quelle que soit sa nationalité.

2 – A l'entrée des eaux territoriales, dans les ports et rades, ainsi que durant l'escale, le pavillon mauritanien doit être arboré par les navires étrangers.

ARTICLE 67 :

1 - Tout navire de mer régulièrement immatriculé doit porter un signalement extérieur permanent qui permet de l'identifier par marques apposées sur la coque ou les superstructures.

2 – Ces marques varient selon que le navire est armé à la pêche ou au commerce. Ce sont :

- le nom,
- le port d'attache,
- le numéro d'immatriculation, et
- le signal distinctif ou indicatif d'appel radio.

3 – La nature et la dimension des marques sont établies en fonction du tonnage et de la longueur du navire.

4 – Un arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande précisera les conditions d'application du présent article.

Section 5 – Jaugeage

ARTICLE 68 :

1 - Lors de son immatriculation tout navire doit pouvoir justifier de son jaugeage et présenter le certificat international conforme aux prescriptions de TONNAGE 69.

2 – Les embarcations non pontées d’une longueur inférieure à 12 mètres sont dispensées d’une telle formalité.

ARTICLE 69 :

Un décret pris en Conseil des Ministres, sur proposition du Ministre chargé de la Marine marchande précisera les conditions d’application de la présente section.

Section 6 – Le numéro O.M.I.

ARTICLE 70 :

Le numéro OMI d’un navire est obtenu après que la demande ait été adressée à l’Organisation Maritime Internationale selon la procédure prévue à cet effet.

TITRE II – LES TITRES DE NAVIGATION

ARTICLE 71 :

Tout navire battant pavillon mauritanien est astreint à la possession d’un titre de navigation maritime délivré par l’autorité maritime du port d’armement du navire. Celui-ci doit être produit sur toute réquisition, soit en mer, soit au port.

ARTICLE 72 :

1 - Les titres de navigation maritime sont :

- le rôle d’équipage délivré obligatoirement aux navires pratiquant une navigation maritime et dont l’équipage est composé de marins professionnels
- le permis de circulation délivré aux bâtiments de servitude ou de plaisance.

2 - Les embarcations non pontées d’une longueur inférieure à 12 mètres naviguant exclusivement dans les eaux mauritaniennes sont dispensées de titre de navigation ainsi que les navires de plaisance d’une jauge brute inférieure à 2 tonnes.

ARTICLE 73 :

1 – Le rôle d’équipage a pour objet :

- 1.1. – d’autoriser le navire satisfaisant aux prescriptions de la présente loi à exercer une navigation maritime,
- 1.2. – de préciser l’identité du navire, de son propriétaire ou de l’armateur, de l’équipage ainsi que du genre de navigation exercée,
- 1.3. – de constater la nature et la durée des services accomplis par l’équipage, les dates d’embarquement et de débarquement ainsi que les fonctions remplies par les marins
- 1.4. – de compléter, le cas échéant, aux registres officiels de droit commun pour les actes d’état-civil que le capitaine est amené à dresser à bord,
- 1.5. – de contrôler la navigation effectuée,

1.6. – de recueillir l’engagement formel du capitaine de se soumettre aux lois et règlements nationaux.

2 – L’armateur doit certifier exactes les mentions portées sur le rôle d’équipage qui est établi en double exemplaire dont l’un lui est remis pour être conservé à bord.

3 – Le rôle d’équipage mentionne également les conditions d’engagement de l’équipage qui peuvent lui être annexées.

4 – Les énonciations font foi en justice et tiennent lieu de preuve de la navigation effectuée par l’équipage pour l’obtention des pensions que les prestations sociales et familiales.

ARTICLE 74 :

1 – Tout embarquement ou débarquement d’un membre de l’équipage doit faire l’objet d’une mention au rôle indiquant la date, le lieu et le motif de l’embarquement ou du débarquement.

2 - A l’étranger, les Autorités maritimes ou consulaires ainsi que les Autorités maritimes des Etats avec lesquels ont été signés des accords de réciprocité sont habilitées à effectuer tous les mouvements qui seront ensuite signalés à l’Autorité Maritime du port d’armement.

TITRE III – LES DOCUMENTS DE BORD

ARTICLE 75 :

Indépendamment du rôle d’équipage tel que défini au Titre II ci-dessus, tout navire immatriculé et devant être en possession de ce document doit également avoir à son bord, selon les prescriptions de la présente loi ou des conventions internationales rappelées à l’article 2 du présent Code:

- 1 – le certificat de jaugeage,
- 2 – le certificat de classification,
- 3 – le certificat d’immatriculation,
- 4 – les certificats de sécurité et de prévention de la pollution, ou éventuellement les certificats d’exemption,
- 5 – les rapports de visites de sécurité réglementaires,
- 6 – le livre de bord, le journal de la machine et le registre de bord radioélectrique ou radiotéléphoniste,
- 7 – le certificat ou l’attestation d’assurance,
- 8 – la licence radio,
- 9 – les documents douaniers ou sanitaires,
- 10 – ainsi que tous autres documents pouvant être prescrits par la présente loi (Certificat international de prévention de la pollution de l’atmosphère, certificat relatif au système anti-salissure,....).
- 11- le Certificat d’effectif minimum
- 12- une assurance ou toute garantie financière spécifique aux épaves.**

ARTICLE 76 :

1 - Le livre de bord, tenu par le capitaine, relate les événements concernant la navigation ainsi que ceux survenus à bord durant le voyage à l’équipage, aux passagers et à la cargaison et dont la mention paraît utile et nécessaire.

2 – Le journal de la machine tenu par le chef mécanicien mentionne les quantités de combustibles embarquées, leurs qualités, les consommations journalières ainsi que toutes autres informations relatives au fonctionnement des appareils propulsifs.

3 – Le registre de bord radioélectrique ou radiotéléphoniste est tenu par l'officier radio électricien ou l'opérateur radiotéléphoniste et mentionne, conformément aux dispositions des règlements de radiocommunications et de la convention SOLAS, les messages émis ou reçus ainsi que toute information concernant le service de la radio à bord.

4 – Ces documents, qui peuvent être retirés par l'Autorité maritime lorsqu'une enquête technique est en cours, font foi jusqu'à preuve du contraire des événements ou incidents qui y sont relatés.

ARTICLE 77 :

1 – L'armateur, ou l'affrèteur, de tout navire mauritanien doit justifier auprès de l'Autorité maritime d'une assurance de responsabilité civile souscrite auprès d'une société d'assurance justifiant de l'expérience professionnelle requise et couvrant les dommages constatés et causés tant par le navire que par sa cargaison.

2 – L'attestation ou le certificat est valable depuis sa date de délivrance jusqu'à son annulation.

TITRE IV – STATUT JURIDIQUE

CHAPITRE 1 – Construction

ARTICLE 78 :

1 – Le contrat de construction, y compris pour le compte d'un tiers, ainsi que toute autre opération de réparation ou modification d'un navire doit être rédigé par écrit, à peine de nullité, et déclaré préalablement à l'Autorité maritime.

2 - Sauf convention contraire, le constructeur reste propriétaire jusqu'au transfert de propriété au client qui se réalise avec la recette du navire après essais.

ARTICLE 79 :

1 - Le constructeur est garant des vices cachés du navire, nonobstant la recette de celui-ci sans réserves.

2 - L'action en garantie contre le constructeur se prescrit en un an, délai qui commence à courir, en ce qui concerne le vice caché, à partir de sa découverte.

3 – La découverte du vice caché est le moment du dépôt du rapport d'expertise qui en établit l'existence et la nature.

ARTICLE 80 :

L'entrepreneur qui a procédé à la réparation est garant des vices cachés résultant de son travail dans les conditions des articles 78 et 79 ci-dessus.

CHAPITRE 2 – Forme et publicité des actes relatifs à la propriété

ARTICLE 81 :

1 – Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire battant pavillon mauritanien, tout contrat d'affrètement à temps ou coque nue, toutes délégations de fret consenties pour plus d'un an ou dont la prorogation pourrait aboutir à une pareille durée, doit, à peine de nullité, est constaté par écrit.

2 – Ces actes doivent comporter les mentions propres à l'identification des parties intéressées et sont soumis au visa de l'Autorité maritime et doivent être autorisés par celle-ci lorsqu'ils entraînent la création ou le transfert d'un droit réel au profit d'un étranger.

ARTICLE 82 :

Les actes visés à l'article 81 ci-dessus sont inscrits au registre d'immatriculation des navires et opposables aux tiers.

CHAPITRE 3 – Exploitation en copropriété

ARTICLE 83 :

1 – Il y a copropriété d'un navire lorsque sa propriété est divisée en parts et que celle-ci est partagée entre plusieurs personnes physiques ou morales.

2 – Un copropriétaire peut posséder plusieurs parts mais la copropriété cesse lorsque l'un d'eux possède toutes les parts.

3 – Chaque part entre dans le patrimoine personnel de son titulaire qui peut la vendre ou l'hypothéquer sous réserve des dispositions du présent chapitre.

4 – Le nom, le domicile, la nationalité des copropriétaires et le nombre de parts dont chacun est titulaire doivent être portés sur l'acte de mauritanisation/immatriculation ainsi que sur le registre d'immatriculation

ARTICLE 84 :

1 – Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, exception faite des dispositions de l'article 83 paragraphe 3 ci-dessous.

2 – Chaque co-proprétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.

ARTICLE 85 :

1 - Nonobstant toute clause contraire, les décisions de la majorité sont susceptibles d'un recours en justice de la part de la minorité porté devant le tribunal du port d'immatriculation du navire dans un délai de trois ans à compter de la décision contestée.

2 – L'annulation en est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire à l'intérêt général de la copropriété et si elle est prise dans l'unique dessein de favoriser la majorité au détriment de la minorité.

3 - Lorsque aucune majorité ne peut se dégager ou en cas d'annulation répétée des décisions de la majorité, le tribunal peut, à la requête d'un des copropriétaires :

- soit désigner un gérant provisoire,
- soit ordonner la licitation du navire,
- soit prendre l'une et l'autre de ces mesures.

ARTICLE 86 :

1 – La majorité peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes copropriétaires ou étrangères à la copropriété et de même elle peut décider de la révocation des personnes désignées.

2 – La nomination, la démission ou la révocation du ou des gérants doivent être portées sur l'acte de mauritanisation/immatriculation ainsi que sur le registre d'immatriculation. A défaut, tous les copropriétaires sont réputés gérants.

3 – Le ou les gérants ont tous pouvoirs pour agir dans l'exercice de leur mission de gestion au nom de la copropriété en toutes circonstances.

4 – Toute limitation contractuelle des pouvoirs du gérant est sans effet à l'égard des tiers même si elle a fait l'objet d'une publicité sur l'acte de mauritanisation/immatriculation et le registre d'immatriculation.

5 – En cas de pluralité, les gérants agissent d'un commun accord.

6 – Le gérant peut hypothéquer le navire avec le consentement d'une majorité des intérêts représentant les trois quarts de la valeur du navire.

7 - Le capitaine doit se conformer aux instructions du ou des gérants.

ARTICLE 87 :

1 – Nonobstant toute convention contraire, les copropriétaires gérants sont tenus indéfiniment et solidairement des dettes de la copropriété.

2 – Les copropriétaires non gérants ne sont tenus des dettes sociales qu'à concurrence de la valeur de leurs parts

3 – Il peut être stipulé que les copropriétaires non gérants sont tenus solidairement.

4 – Lorsque le ou les gérants sont étrangers à la copropriété, il doit être stipulé que des propriétaires représentant plus de la moitié des intérêts sont indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété et cette convention n'est opposable aux tiers que si elle a été portée sur l'acte de mauritanisation/immatriculation et le registre d'immatriculation.

Dans le cas contraire, tous les copropriétaires sont indéfiniment et solidairement responsables.

ARTICLE 88 :

1 – Chaque copropriétaire dispose de sa ou de ses parts mais reste tenu des dettes nées antérieurement à la publicité réglementaire de l’aliénation dans les limites prévues à l’article 87 ci-dessus.

2 – Nonobstant toute clause contraire, l’aliénation entraînant la perte de la nationalité du navire n’est permise qu’avec l’autorisation des autres copropriétaires.

3 – L’aliénation de sa part par un copropriétaire doit être portée à l’acte de mauritanisation/immatriculation et sur le registre d’immatriculation. A défaut, celui - ci reste tenu des dettes de la copropriété dans la mesure définie à l’article précédent.

ARTICLE 89 :

1 - La mort, l’incapacité ou la faillite d’un copropriétaire n’entraîne pas de plein droit la dissolution de la copropriété.

2 – Ces situations doivent être portées sur l’acte de mauritanisation / immatriculation.

ARTICLE 90 :

1 – Tout copropriétaire peut :

1.1. – disposer de sa part mais reste tenu des dettes antérieures à la publicité réglementaire de l’aliénation dans les limites prévues à l’article 87 ci-dessus,

1.2. – hypothéquer sa part dans les conditions et formes du chapitre 4 ci-dessous

2 – Tout copropriétaire membre de l’équipage du navire peut, en cas de congédiement, quitter la copropriété et en obtenir le remboursement de sa part.

En cas de désaccord, le prix en est fixé par le tribunal.

3 – Nonobstant toute clause contraire, l’aliénation entraînant la perte de la mauritanisation n’est permise qu’avec l’autorisation des autres copropriétaires.

ARTICLE 91 :

Il est mis fin à l’exploitation en commun du navire :

- par sa vente forcée aux enchères,
- par licitation volontaire définissant les modalités de la vente et décidée par majorité en valeur du navire,
- par décision de justice prononçant la dissolution de copropriété en application du paragraphe 3 de l’article 85 ci-dessus.

ARTICLE 92 :

1 – Toute part d’un copropriétaire peut être saisie par ses créanciers personnels et, au cas de responsabilité définie à l’article 87 ci-dessus, par les créanciers de la copropriété.

2 – Si la saisie porte sur des parts représentant plus de la moitié de la valeur du navire, la vente sera étendue à tout le navire, sauf opposition des autres copropriétaires pour des motifs sérieux et légitimes.

ARTICLE 93 :

Lorsqu'elles sont permises, les conventions contraires aux dispositions du présent chapitre doivent être rédigées par écrit, à peine de nullité et elles sont inscrites à l'acte de mauritanisation/immatriculation et portées sur le registre d'immatriculation.

CHAPITRE 4 – Privilèges et hypothèques maritimes

Section 1 - Généralités

ARTICLE 94 :

1 – Les droits de préférence entre les créanciers d'un navire immatriculé résultent soit de privilèges maritimes, soit d'hypothèques maritimes.

2 – Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance et priment toujours les hypothèques maritimes, lesquelles priment toujours les privilèges non maritimes, qu'ils soient généraux ou particuliers.

ARTICLE 95 :

1 - Les droits existants sur le navire le suivent nonobstant tout changement de propriété, d'immatriculation ou de pavillon sauf en cas de vente forcée.

2 – L'ensemble de ces droits est régi par la loi du pavillon que portait légalement le navire lorsque s'est opéré le changement de nationalité.

ARTICLE 96 :

Lorsque le tiers détenteur ne peut payer les dettes privilégiées et hypothécaires dans les termes et délais accordés au débiteur ou lorsqu'il ne peut remplir les formalités établies aux sections 2 et 3 ci-dessous pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de faire vendre sur lui le navire grevé.

Section 2 – Privilèges maritimes

ARTICLE 97 :

Sont seuls privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée ainsi que sur les accessoires du navire et sur le fret acquis depuis le début du voyage :

- 1 - les frais de justice dus à l'Etat et les dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à sa vente et à la distribution de son prix,
- 2 – les créances pour salaires et autres sommes dus au capitaine, aux officiers et autres membres du personnel de bord résultant de leur contrat d'engagement et régulièrement embarqués, y compris les frais de rapatriement et les cotisations d'assurance sociale payables pour leur compte,
- 3 – les créances du chef de mort ou de lésion corporelle survenant, sur terre ou en mer, en relation directe avec l'exploitation du navire,
- 4 – les créances exigibles pour le sauvetage et l'assistance du navire, ainsi que sa contribution aux avaries communes,

5 - les droits de tonnage, de port et autres taxes et impôts publics de même espèce, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port,

6 – les créances délictuelles ou quasi délictuelles en raison de perte ou de dommages matériels causés par l'exploitation du navire, autres que ceux occasionnés à la cargaison, aux conteneurs et aux effets personnels des passagers.

ARTICLE 98 :

Les accessoires du navire et du fret visés à l'article 97 ci-dessus sont :

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

2 – les indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent :

2.1. – soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés,

2.2. – soit des pertes de fret.

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

ARTICLE 99 :

1 – Ne sont pas considérées comme accessoires du navire ou du fret les indemnités dues au propriétaire selon les contrats d'assurance ainsi que les primes, subventions ou autres subsides nationaux éventuels.

2 – Le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant la durée du même contrat d'engagement.

ARTICLE 100 :

1 - Les privilèges maritimes énumérés à l'article 97 ci - dessus prennent rang dans l'ordre qu'ils occupent, à l'exception des privilèges garantissant les créances exigibles pour assistance et sauvetage qui ont priorité sur tous les autres privilèges maritimes grevant le navire préalablement à l'accomplissement des opérations qui leur ont donné naissance.

2 – Les privilèges garantissant les créances exigibles pour assistance, sauvetage et avaries communes prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de celui où sont nées les créances garanties par ces privilèges et elles sont considérées comme étant nées à la date à laquelle chacune des opérations d'assistance est achevée.

3 - A l'exception des créances citées au paragraphe 2 ci-dessus, les créances de même ordre viennent en concours entre elles au marc le franc en cas d'insuffisance de prix.

4 – Les privilèges maritimes garantissant les créances pour assistance et sauvetage prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de celui où sont nées les créances garanties par ceux-ci. Ces créances sont considérées comme étant nées à la date à laquelle chacune des opérations d'assistance est achevée.

5 – Les créances rattachées à un même événement sont réputées nées en même temps.

ARTICLE 101 :

1 - Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents ;

2 – Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

ARTICLE 102 :

Lors de la distribution du produit de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés peuvent produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction des règles sur la limitation mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu des dites règles.

ARTICLE 103 :

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux navires exploités par un armateur non propriétaire ou par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire se trouve dessaisi par un acte illicite et que le créancier n'est pas de bonne foi.

Section 3 - Hypothèques maritimes

ARTICLE 104 :

1 - Les navires de mer mauritaniens, y compris et sauf convention contraire, leurs agrès, appareils, machines et autres accessoires, le fret ainsi que les navires en construction peuvent être grevés d'hypothèques par la convention des parties sous réserve d'être spécialement désignés et pour des sommes déterminées.

2 - A peine de nullité, elles ne peuvent être constituées que par écrit, y compris par acte sous seing privé et ce tant qu'elles existent.

3 – Toutefois, aucune hypothèque ne peut plus être inscrite :

- après l'inscription de l'acte d'aliénation ou après la radiation de l'immatriculation lorsque le navire a perdu la nationalité mauritanienne,
- après la faillite du débiteur,
- en cas de mort du débiteur, à partir du quatrième mois suivant l'ouverture de la succession.

ARTICLE 105 :

L'hypothèque garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêt.

ARTICLE 106 :

1 - Le titre constitutif de l'hypothèque contient élection de domicile par le créancier à Nouakchott, lieu de résidence du Directeur de la Marine marchande en sa qualité de conservateur des hypothèques maritimes.

2 – Celui-ci mentionne notamment sur l'acte de mauritanisation / immatriculation :

- 2.1. – le taux et l'échéance de l'intérêt ainsi que le terme du remboursement du capital,
- 2.2. – l'élection de domicile ou, à défaut, toutes autres significations et notifications relatives

ARTICLE 107 :

Le rang des créanciers hypothécaires s'établit par la date et par le numéro d'ordre de l'inscription si la date est la même.

ARTICLE 108 :

- 1 – L'hypothèque est conservée dix ans à compter du jour de sa date d'inscription.
- 2 – Son effet cesse lorsque l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.
- 3 – Le renouvellement s'effectue sur présentation d'une requête auprès du Directeur de la Marine marchande agissant en tant que conservateur des hypothèques maritimes contenant tout renseignement sur l'inscription à renouveler.

A défaut, elle ne vaut que comme inscription première.

ARTICLE 109 :

Quelle que soit la forme de l'acte de cession d'un droit hypothécaire, qu'il soit sous seing privé confirmant un tel droit, qu'il soit authentique, passé en vertu d'un mandat sous seing privé ou fait à l'étranger selon les formes réglementaires du pays, le Directeur de la Marine marchande agissant en tant que conservateur des hypothèques maritimes doit mentionner cette cession.

ARTICLE 110 :

- 1 – En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, les droits du créancier s'exercent sur les choses sauvées ou leur produit même si la créance n'est pas encore exigible.
- 2 – En cas de règlement d'avaries, le créancier hypothécaire peut intervenir pour la conservation de ses droits sauf si tout ou partie de l'indemnité n'a pas été ou ne sera pas employée à la réparation du navire.

ARTICLE 111 :

La réduction ou la radiation des inscriptions est opérée par le Directeur de la Marine marchande agissant en tant que conservateur des hypothèques maritimes :

- 1 – du consentement des parties ayant capacité à cet effet ou
- 2 – en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée, ou
- 3 – en vertu d'un jugement déclaré exécutoire malgré opposition ou appel

ARTICLE 112 :

Un décret pris en Conseil des Ministres précisera les conditions d'application de la présente section.

Section 4 – Extinction des privilèges et hypothèques maritimes

ARTICLE 113 :

Les privilèges et les hypothèques s'éteignent :

- 1 – par l'extinction de l'obligation principale,
- 2 – par la renonciation du créancier,
- 3 – par la vente forcée du navire grevé,
- 4 – par l'aliénation volontaire du navire grevé.

ARTICLE 114 :

- 1 - Les privilèges s'éteignent par l'aliénation volontaire sous les conditions suivantes :
 - 1.1. – inscription de l'acte d'aliénation et de sa publication, et

1.2. – absence de notification par le créancier d'une opposition.

2 – Le droit de préférence du créancier subsiste sur le prix de vente tant que celui-ci n'a pas été payé ou distribué.

3 – Les privilèges s'éteignent à l'expiration d'un délai de un an à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire n'ait fait l'objet d'une saisie conservatoire ou d'une mesure d'exécution conduisant à une vente forcée et sans que les créances de fournitures ne puissent dépasser six mois.

4 - Le délai d'un an mentionné au paragraphe ci-dessus court :

- en ce qui concerne le privilège énoncé à l'alinéa 2 de l'article 96 à partir du moment où congé est donné à l'ayant-droit,
- en ce qui concerne les autres privilèges à partir de la naissance des créances garanties et il n'est susceptible d'aucune suspension ou interruption mais il ne court pas tant que la saisie conservatoire ou la mesure d'exécution n'a pas été autorisée

5 - Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement proroge le délai fixé sans que celui-ci ne puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance.

ARTICLE 115 :

1 – La cession d'une créance garantie par l'un des privilèges maritimes ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une créance comporte simultanément la transmission du privilège.

2 – Les créanciers titulaires de privilèges maritimes ne peuvent être subrogés au propriétaire du navire pour les indemnités dues à celui-ci en vertu d'un contrat d'assurance.

ARTICLE 116 :

1 – Les hypothèques s'éteignent par l'action volontaire sous condition que le nouveau propriétaire notifie dans les six mois de l'inscription de son titre à tous les créanciers inscrits :

1.1. – un extrait de son titre contenant la date et la qualité de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie du prix, l'évaluation de la chose si elle a été donnée ou cédée à tout autre titre que celui de la vente,

1.2. – l'indication de la date d'inscription de son titre,

1.3. – la date des inscriptions hypothécaires, le nom des créanciers et le montant des créances inscrites.

2 – Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification qu'il acquittera les dettes et charges hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée sans déduction aucune au profit du vendeur ou de toute autre personne.

CHAPITRE 5 – Limitation de responsabilité du propriétaire de navire

Section 1 –Principes et conditions de la limitation

ARTICLE 117 :

1 – Le propriétaire, l’affréteur, l’armateur ou l’armateur – gérant d’un navire peut, même envers l’Etat et dans les conditions prévues ci-dessous, limiter sa responsabilité envers des cocontractants ou des tiers si les dommages se sont produits à bord du navire ou s’ils sont en relation directe avec la navigation ou l’utilisation de celui-ci.

2 – Dans les mêmes conditions, il peut limiter sa responsabilité :

2.1. - pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, ou

2.2. – pour les dommages causés par ces mesures.

3 – Il ne peut limiter sa responsabilité s’il est prouvé que le dommage résulte de son omission ou de son fait personnel, commis avec l’intention de provoquer un tel dommage ou téméairement et avec conscience qu’un tel dommage en résulterait probablement.

ARTICLE 118 :

Il n’est pas possible d’opposer la limitation de responsabilité aux créances de l’Etat ou de toute autre personne morale de droit public qui aurait, au lieu et place du propriétaire, de l’affréteur, de l’armateur ou de l’armateur -gérant, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve à son bord.

ARTICLE 119 :

La limitation de responsabilité n’est pas opposable :

1 – aux créances d’indemnité d’assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune,

2 – aux créances des marins résultant d’un contrat d’engagement,

3 – aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d’un contrat de travail.

ARTICLE 120 :

1 – Les limitations de responsabilité résultant de l’application des dispositions du présent chapitre sont celles établies par la convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes faites à Londres le 19 novembre 1976.

2 – Toutefois pour les navires jaugeant moins de 300 tonneaux, ces limites sont égales à la moitié de celles prévues à l’article 6 de la convention précitée pour les navires jaugeant moins de 500 tonneaux.

Section 2 –Fonds de limitation

ARTICLE 121 :

1 – Lorsque l’ensemble des créances résultant d’un même événement dépasse les limites de responsabilité visées à la section 1 ci-dessus, le montant global des répartitions dues par le

propriétaire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur -gérant dans le cadre de la limitation légale est constitué, à la diligence et par les soins du propriétaire ou de toute autre personne à lui substituée, en un fonds de limitation unique.

2 – Ce fonds est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles une telle limitation est opposable.

3 - Après sa constitution, aucun droit ne peut plus être exercé pour les mêmes créances sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels il est réservé, à condition qu'il soit également disponible au profit du demandeur.

ARTICLE 122 :

Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité ou de constituer le fonds de limitation n'empêche pas la reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur -gérant.

ARTICLE 123 :

1 - Le fonds de limitation comporte trois parties affectées respectivement :

- 1.1. – au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers,
- 1.2. – au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers, et
- 1.3. – au règlement des autres créances.

2 – Pour chaque partie du fonds, la répartition se fera entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

3 – Lorsque le montant des créances pour mort ou lésions corporelles de personnes autres que les passagers dépasse le montant de limitation de responsabilité fixé au paragraphe 1.2., l'excédent vient en concurrence avec les créances autres prévues au paragraphe 1.3..

ARTICLE 124 :

Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur - gérant d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées aux articles 117 et 120 ci-dessus, il est autorisé à prendre, à due concurrence, le lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, le créancier aurait pu faire reconnaître sa créance contre le propriétaire.

ARTICLE 125 :

1 – Dans tous les cas où le propriétaire, l'affréteur, l'armateur ou l'armateur - gérant est autorisé par le présent code à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération des cautions et garanties données.

2 – Il devra prouver au préalable qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.

4 – Le juge devra tenir compte, pour l'application des paragraphes 1 et 2 ci-dessus, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement en République Islamique de Mauritanie mais encore :

- soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant,
- soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port,
- soit au port de débarquement ou de déchargement s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.

ARTICLE 126 :

S'il est fourni une garantie pour une somme correspondant aux limites de la responsabilité, celle-ci sert au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles il est possible de limiter cette responsabilité.

ARTICLE 127 :

1 – Les dispositions de la présente loi s'appliquent à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur -gérant ainsi qu'au capitaine ou leurs autres préposés nautiques ou terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions de la même manière qu'au propriétaire lui-même.

2 – Le capitaine et les autres membres de l'équipage peuvent invoquer ces dispositions même en cas de faute personnelle.

3– Si le propriétaire du navire, l'affrètement, l'armateur ou l'armateur - gérant est le capitaine ou un membre de l'équipage, les dispositions du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent qu'aux fautes qu'il a commises dans l'exercice de ses fonctions de capitaine ou de membre de l'équipage.

ARTICLE 128 :

La présente loi ne déroge pas aux dispositions spéciales édictant une limitation de responsabilité du propriétaire du navire pour :

- 1 – les créances nées de dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures,
- 2 – les créances soumises à limitation de responsabilité pour dommages nucléaires,
- 3 – les créances nées de dommages nucléaires contre le propriétaire ou l'exploitant d'un navire nucléaire.

CHAPITRE 6 – Saisie des navires

Section 1 – Généralités

ARTICLE 129 :

1 – Tout navire battant pavillon de la République Islamique de Mauritanie peut faire l'objet d'une saisie dans les conditions de la présente loi.

2 – La saisie peut être pratiquée :

- 2.1. – soit sur le navire auquel la créance se rapporte,
- 2.2. – soit sur tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte.

ARTICLE 130 :

Tout bâtiment de la Marine nationale ou navire de l'Etat utilisés pour des opérations de police et de surveillance ou de service public en mer ainsi que tous autres navires appartenant à l'Etat mauritanien ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial d'Etat ne peuvent faire l'objet d'une mesure de saisie.

ARTICLE 131 :

Tout navire étranger escalant dans un port mauritanien peut y faire l'objet d'une saisie si la créance invoquée est fondée sur un privilège maritime ou sur des dettes contractées par l'armateur en République Islamique de Mauritanie pour son exploitation ou sa navigation.

ARTICLE 132 :

1 – Lorsqu'elle est avisée d'une saisie par la notification de la décision qui l'autorise, l'autorité portuaire refuse l'autorisation de départ du navire.

2 – Cette autorisation ne peut être accordée que :

2.1. - après décision de main -levée de la saisie et

2.2. – après notification aux autorités portuaires.

ARTICLE 133 :

1 - Nonobstant toute saisie, l'autorité judiciaire statuant dans le cadre d'une procédure spéciale d'urgence peut autoriser le départ du navire pour un ou plusieurs voyages déterminés.

2 - L'autorisation ne peut être accordée que si l'armateur fournit une garantie suffisante.

3 - L'autorité judiciaire fixe alors le délai dans lequel le navire devra regagner le port de saisie.

4 - Ce délai peut être modifié à la demande de l'armateur pour tenir compte des circonstances et, le cas échéant, le navire peut être autorisé à faire d'autres voyages.

5 – Si à l'expiration du délai fixé, le navire n'a pas rejoint le port de saisie, la somme déposée en garantie est acquise aux créanciers, sauf si le sinistre est couvert par une police d'assurance.

Section 2 – Saisie - conservatoire

Sous-section 1 - conditions

ARTICLE 134 :

1 – A défaut de règlement amiable, le créancier peut recourir à la saisie – conservatoire aux fins de préservation de ses droits ou à la vente forcée du navire dans les formes et conditions de la présente loi.

2 – Cette mesure peut être mise en œuvre par les créanciers de l'armateur ou de l'affrètement selon le cas.

3 - La saisie – conservatoire des navires non susceptibles d'hypothèques a lieu dans les formes et conditions du droit commun de la saisie –conservatoire.

4 - La saisie- conservatoire des navires susceptibles d'hypothèques n'est autorisée qu'en faveur des titulaires de créances certaines et maritimes, notamment celles citées à l'article 136 ci-dessous.

ARTICLE 135 :

1 – Le créancier doit justifier d'une créance certaine, née et actuelle et dont l'existence est incontestable. Elle doit être estimée en argent.

2 – La certitude de la créance peut résulter de toute décision de justice, ou titre exécutoire, ou émaner de procès-verbaux contradictoires établis par des experts maritimes agréés.

3 – La saisie – conservatoire ne peut être fondée sur une créance conditionnelle ou éventuelle et elle est subordonnée à un commandement à payer effectué par voie d’huissier.

ARTICLE 136 :

Les créances maritimes ouvrant droit à une saisie – conservatoire sont notamment les suivantes :

- 1 – les dommages causés par un navire, soit par abordage, soit autrement,
- 2 – les pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l’exploitation d’un navire,
- 3 – l’assistance et le sauvetage,
- 4 – les contrats relatifs à l’utilisation ou à la location d’un navire par charte – partie ou autrement,
- 5 – les contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d’une charte – partie, d’un connaissement ou autrement,
- 6 – les pertes ou dommages subis par les marchandises et les bagages transportés par le navire,
- 7 – les avaries communes,
- 8 – le pilotage,
- 9 – le remorquage,
- 10 – la fourniture, quel qu’en soit le lieu, de produits ou matériels, faite au navire en vue de son exploitation ou de son entretien,
- 11 – la construction, la réparation, l’équipement du navire ou ses frais de cale,
- 12 – les salaires du capitaine, des officiers et autres membres de l’équipage,
- 13 – les débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affrêteurs ou les agents pour le compte du navire,
- 14 – les litiges sur la propriété ou la co-propriété du navire,
- 15 – l’exploitation ou les droits aux produits d’exploitation du navire, et
- 16 – les hypothèques maritimes et généralement toute créance ayant sa source dans l’une des causes permettant l’application de la limitation de responsabilité des propriétaires ou des armateurs du navire.

Sous - section 2 – Mise en œuvre - contentieux

ARTICLE 137 :

1 – Avant toute saisie – conservatoire, le créancier doit obtenir une ordonnance aux fins de saisir et la saisie -conservatoire doit être ordonnée par le juge dont l’ordonnance est une décision gracieuse uniquement susceptible d’appel.

Toutefois, aucun navire ne peut être saisi pour une créance prévue aux points 14, 15 et 16 de l’article 136 ci-dessus.

2 – La juridiction territorialement compétente est désignée par une clause attributive de juridiction ou une clause compromissoire insérée dans le contrat de transport et qui ne sont opposables aux parties que si celles-ci les ont acceptées.

3 – A défaut d’une telle clause, la partie requérante doit s’adresser au Président du tribunal où demeure le débiteur, ou saisir la juridiction du lieu de livraison effective de la marchandise ou encore du lieu d’exécution de la prestation de service.

Au cas de pluralité de défendeurs, le requérant doit saisir la juridiction du lieu où demeure l’un d’eux.

4- La juridiction dans le ressort de laquelle la saisie est autorisée est compétente au fond même si le navire ne bat pas pavillon mauritanien :

- si la créance est garantie par une hypothèque maritime sur le navire saisi,
- si la créance maritime et certaine est, elle-même, née en République Islamique de Mauritanie,
- si cette créance est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite,
- si la créance provient d'un abordage dont la juridiction saisie peut connaître,
- si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage dont la juridiction saisie peut connaître.

ARTICLE 138 :

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

2 – les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus s'appliquent également lorsqu'une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

ARTICLE 139 :

1 - L'immobilisation du navire par saisie – conservatoire doit être autorisée par le juge territorialement compétent en garantie d'une créance maritime certaine.

2 – Toutefois, le juge qui a autorisé une saisie peut en donner la mainlevée dans les conditions du Code de Procédure Civile et l'accorder immédiatement s'il est fourni une caution suffisante, sauf au cas où la saisie est pratiquée en raison de créances relatives à un litige sur la propriété ou la copropriété du navire.

3 – Si un fonds de limitation de responsabilité a été constitué, ce fonds est considéré comme garantie permettant de donner la mainlevée sauf au cas de contestation sérieuse sur le droit de limitation.

Dans ce cas, le juge doit surseoir à statuer en attendant qu'il soit prononcé au fond sur le bien – fondé du droit à limitation, sauf si le débiteur saisi constitue une garantie à hauteur de la valeur estimée du navire au jour de la saisie.

4 - Dans tous les cas, le juge peut :

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

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

6 – La demande de mainlevée de la saisie, moyennant caution ou garantie, ne doit pas être interprétée :

- ni comme une reconnaissance de responsabilité,
- ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

ARTICLE 140 :

1 – La saisie – conservatoire n’est autorisée que 24 heures après le commandement de payer, lequel cesse de produire effet après 10 jours.

2 - Le créancier doit obligatoirement procéder à la saisie dans ce délai. A défaut, il devra reprendre le commandement avant toute saisie.

3 - Le commandement est fait à la personne du propriétaire du navire, à son domicile ou à la personne de son représentant qualifié. Si ces derniers ne peuvent être touchés ou s’ils ne sont pas sur les lieux, le commandement peut être fait au capitaine si la créance du saisissant est relative au navire ou à l’expédition.

4 – Le propriétaire du navire, ou son représentant peut, à compter de la notification telle que prévue au paragraphe 3 ci-dessus, se pourvoir devant le juge des référés en rétractation de l’ordonnance de saisie.

5 – Le propriétaire de navire saisi obtenant la mainlevée ou la rétractation de la saisie peut assigner le saisissant en réparation du préjudice subi du fait de son immobilisation si celle-ci est justifiée.

ARTICLE 141 :

1 – La saisie est faite par exploit d’huissier territorialement compétent.

2 – Le procès-verbal de saisie doit mentionner :

- les noms, profession et domicile du créancier pour lequel l’huissier agit,
- la somme dont il prescrit le paiement,
- le titre exécutoire en vertu duquel il procède,
- la date du commandement à payer,
- l’élection du domicile faite par le créancier dans le lieu du siège du tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie et le lieu d’amarrage du navire,
- le nom du propriétaire,
- les noms, type, tonnage et nationalité du navire.
- Les chaloupes, canots, agrès et autres apparaux ainsi que les provisions et soutes.

3 – L’huissier établit également un gardien qui peut être le capitaine du navire saisi.

4 - Le débiteur, ou toute personne qui a intérêt et qualité pour agir peut demander la nullité de l’exploit de saisie en cas d’omission d’une mention lorsqu’elle justifie d’un grief.

5 – Le navire prêt à appareiller, notamment lorsqu’il est porté sur le registre des sorties du port, ne peut être l’objet d’une saisie, sauf pour les dettes contractées pour le voyage en cours. Dans ce cas, il n’y a pas de formalité de publicité à accomplir.

ARTICLE 142 :

1 – Une fois la saisie pratiquée, l’huissier instrumentaire doit, dans le délai de 3 jours, la porter à la connaissance :

- de l’Autorité maritime qui l’inscrira sur le registre des hypothèques si le navire bat pavillon mauritanien,
- de l’Autorité portuaire, de l’Autorité consulaire si le navire bat pavillon étranger,

- du transporteur ou ses représentants, assigné dans le même délai devant le Tribunal civil du lieu de la saisie pour se voir dire qu'il sera procédé à la vente de la ou des choses saisies.

2 – La saisie doit être dénoncée aux créanciers inscrits avec indication de la date de comparution devant le tribunal.

Sous – section 3 – effets

ARTICLE 143 :

1 – La saisie – conservatoire ne met pas sous main de justice le navire saisi qui demeure dans le patrimoine du débiteur.

2 – Elle ne porte pas atteinte au droit de propriété et le débiteur peut aliéner le navire ou organiser son insolvabilité.

3 – Elle empêche le départ du navire et l'Autorité portuaire engage sa responsabilité si le navire saisi arrive à quitter le port.

Section 3 – Saisie – exécution

ARTICLE 144 :

1 - Tout créancier muni d'un titre exécutoire peut pratiquer une saisie exécution.

2 – Les titres exécutoires sont :

- les décisions juridictionnelles revêtues de la formule exécutoire et celles qui sont exécutoires sur minutes,
- les décisions et actes juridictionnels étrangers ainsi que les sentences arbitrales déclarées exécutoires par une décision juridictionnelle non susceptible de recours suspensif d'exécution de l'Etat dans lequel ce titre est invoqué,
- les procès-verbaux de conciliation signés par le juge et les parties,
- les actes notariés revêtus de la formule exécutoire,
- les décisions auxquelles la loi nationale de chaque Etat attache les effets d'une décision judiciaire.

ARTICLE 145 :

1 – Lorsqu'elle n'est pas précédée d'une saisie conservatoire, la saisie-exécution doit être demandée au juge du fond dans les conditions et selon la procédure en vigueur pour les saisies immobilières.

2 – Un procès-verbal est dressé et un gardien désigné dans les mêmes conditions qu'en matière de saisie - conservatoire.

ARTICLE 146 :

1 – Le saisissant doit, dans un délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie et le faire citer devant le tribunal du lieu de la saisie pour s'entendre dire qu'il sera procédé à la vente du navire saisi dans les conditions et selon la procédure de droit commun en vigueur pour les ventes forcées d'immeubles ainsi que pour toutes demandes en distraction,

opposition, paiement et consignation du prix de la vente, collocation des créanciers et distribution des deniers.

2 – Si le propriétaire n'est pas domicilié dans le ressort du tribunal, les significations et citations lui sont données :

- en la personne du capitaine du navire saisi, ou en son absence
- en la personne de celui qui représente le propriétaire ou le capitaine.

3 - Le délai de trois jours est augmenté de vingt jours si le destinataire ne demeure pas en République Islamique de Mauritanie.

ARTICLE 147 :

1 – Le procès-verbal de saisie-exécution est inscrit sur le registre des hypothèques maritimes.

2 – Cette inscription est requise dans le délai de sept jours à compter de la date du procès-verbal, augmentée de vingt jours si le lieu de saisie et la conservation des hypothèques maritimes ne sont pas situés dans le même port.

ARTICLE 148 :

1 – Le Directeur de la Marine marchande, agissant en qualité de conservateur des hypothèques maritime, délivre au créancier saisissant un état des inscriptions hypothécaires grevant le navire.

- 2 – La saisie est dénoncée aux créanciers inscrits aux domiciles élus dans leurs inscriptions.
- dans les sept jours suivant la délivrance,
 - dans les vingt jours si le domicile élu n'est pas situé dans le ressort du tribunal compétent.

3 – La dénonciation aux créanciers indique la date de leur comparution devant le tribunal, délai qui ne peut être inférieur à vingt jours si le domicile élu ne se trouve pas dans le ressort du tribunal.

SECTION 4 – VENTE FORCEE

ARTICLE 149 :

1 – En cas de vente forcée du navire, la totalité des hypothèques, mortgages ou autres droits inscrits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge avec le consentement des titulaires, et tous les privilèges et autres charges de quelle que nature que ce soit cessent de grever le navire à condition :

- qu'au moment de la vente, le navire se trouve dans une installation portuaire, et
- que la vente soit réalisée selon les dispositions de la présente loi.

2 - Le solde du produit de la vente est distribué à due concurrence des créances respectives et après désintéressement de tous les créanciers est versé au propriétaire et peut être librement transféré.

ARTICLE 150 :

1 – En cas de vente forcée d'un navire échoué ou coulé, suite à son enlèvement par l'Autorité maritime ou l'Autorité portuaire aux fins de sécurité de la navigation ou de protection du milieu

marin, les frais de cet enlèvement sont prélevés sur le produit de la vente par préférence aux autres créances garanties par un privilège sur le navire.

2 – Si le navire était en possession d'un constructeur ou d'un réparateur qui bénéficie d'un droit de rétention, celui-ci doit abandonner la possession du navire à l'acheteur mais il est habilité à obtenir le règlement de sa créance sur le produit de la vente après que les créances des titulaires de privilèges maritimes aient été honorées.

ARTICLE 151 :

Lorsqu'un navire mauritanien a fait l'objet d'une vente forcée, le Directeur de la Marine marchande délivre, à la demande de l'acheteur, un certificat attestant que le navire a été vendu libre de toutes hypothèques, mort gages ou autres droits en radiant les hypothèques du livre des hypothèques, ainsi que de tous les privilèges sous réserve que les conditions de l'article 104 ci-dessus aient été respectées.

Au vu de l'état néant des inscriptions hypothécaires, le Directeur de la Marine marchande délivre un certificat de radiation aux fins de la nouvelle immatriculation.

ARTICLE 152 :

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux bâtiments de la Marine nationale ainsi qu'aux navires appartenant à l'Etat mauritanien ou exploités par lui et exclusivement affectés à un service public non commercial.

LIVRE V – SECURITE DES NAVIRES

CHAPITRE 1 – REGLES ET TITRES DE SECURITE

ARTICLE 153 :

- 1 – Tout navire battant pavillon de la République Islamique de Mauritanie doit satisfaire :
- aux règles relatives à la sécurité de la navigation maritime définies par la présente loi, et
 - aux règles pertinentes des conventions internationales auxquelles la République Islamique de Mauritanie a adhéré.

2 – L’Autorité maritime peut édicter des règlements techniques de sécurité applicables aux navires battant pavillon mauritanien et non soumis aux conventions internationales.

ARTICLE 154 :

Tout navire mauritanien, quelles que soient les conditions de sa navigation maritime, doit être en possession des certificats suivants attestant sa conformité aux exigences des réglementations nationales et internationales:

- 1- acte de mauritanisation/immatriculation,
- 2- permis de navigation,
- 3- certificat de navigabilité
- 4- certificat de franc-bord ou d’exemption,
- 5- certificat de jauge
- 6- certificat de sécurité pour les navires à passagers,
- 7- certificat de prévention contre la pollution,
- 8- certificat de sécurité du matériel d’armement,
- 9- certificat de construction,
- 10- certificat de sécurité radiotélégraphique ou radio téléphonique,
- 11- certificat d’effectif minimum
- 12- document de conformité au code I.S.M. et au code ISPS et
- 13- tous autres certificats, documents, manuels ou autres prévus par les réglementations nationale et internationale.
- 14- une assurance ou toute garantie financière spécifique aux épaves.**

ARTICLE 155 :

Des titres provisoires de sécurité peuvent être délivrés par les sociétés de classification reconnues pour les navires construits ou acquis à l’étranger et expédiés pour leur premier voyage sous un régime de nationalité provisoire.

CHAPITRE 2 – CONDITIONS DE DELIVRANCE ET RENOUVELLEMENT DES TITRES DE SECURITE

SECTION 1 – CERTIFICATS DELIVRES EN APPLICATION DES CONVENTIONS LLC 66, TONNAGE 69 ET SOLAS 74

ARTICLE 156 :

1 - La délivrance et le renouvellement des certificats de sécurité délivrés en application des conventions internationales LLC 66, TONNAGE 69 et SOLAS 74 sont subordonnés à des inspections ou visites du navire telles que prévues au chapitre 4 ci-dessous ou, le cas échéant, à des études sur pièces effectuées par la commission technique de sécurité.

2 – Les inspections ou visites sont effectuées par des agents du Ministère chargé de la Marine marchande ou des organismes agréés.

3 - Le bon état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux prescriptions de la présente loi de manière que sa sécurité reste satisfaisante à tous points de vue et qu'il puisse prendre la mer sans danger pour les personnes à bord, lui-même et les marchandises

4 – Après l'une quelconque des visites de sécurité, aucun changement ne doit être apporté aux dispositions de structure, aux machines, à l'équipement ou autres éléments objets de la visite sauf autorisation de l'Autorité maritime.

5 – Lorsqu'au cours d'une visite il est constaté que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications des certificats délivrés et que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour lui-même ou le personnel à bord, ils doivent immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et en informer l'Autorité maritime.

6 – Si ces mesures correctives ne sont pas prises, l'Autorité maritime doit retirer le ou les certificats pertinents et si le navire se trouve dans un port étranger elle doit en être tenue informée par les Autorités compétentes de l'Etat du port.

Ils sont restitués lorsque les conditions sont à nouveau remplies.

ARTICLE 157 :

1 – Le permis de navigation, délivré après la visite initiale, est renouvelé annuellement par l'Autorité maritime ou une société de classification reconnue sur le rapport de la commission de visite annuelle.

2 – Les bâtiments de la Marine nationale et de l'organisme chargé de la surveillance des pêches, les navires de plaisance et les embarcations non pontées d'une longueur inférieure à 12 mètres naviguant exclusivement dans les eaux mauritaniennes sont dispensés de la possession d'un tel titre ainsi que d'une manière générale les navires d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux

ARTICLE 158 :

Par application des dispositions de la convention LL 66 tout navire battant pavillon de la République Islamique de Mauritanie et effectuant une navigation internationale doit posséder un certificat international de franc-bord ou un certificat national s'il n'effectue qu'une navigation nationale ou, dans les deux cas, d'un certificat d'exemption.

ARTICLE 159 :

1 – Le certificat international de franc bord a une durée de validité maximale de cinq ans et ne peut être prorogé au-delà de cinq mois.

2 – Il cesse d'être valide dans les cas suivants :

- si la coque ou les superstructures ont subi des modifications d'une importance telle qu'il devient nécessaire d'assigner un franc-bord plus élevé,
- si les installations et dispositifs pour la protection des ouvertures, les rambardes, les sabords de décharge et les moyens d'accès aux locaux de l'équipage ne sont pas maintenus en bon état de fonctionnement,
- si le certificat ne comporte pas de visa établissant que le navire a été soumis à son inspection annuelle,

- si la résistance structurale a été affaiblie au point que le navire ne présente plus la sécurité voulue, ou
- si le navire passe sous un autre pavillon.

3- La validité d'un certificat international d'exemption pour le franc bord est limitée à la durée du voyage isolé pour lequel il est délivré et, en tout état de cause, ne saurait excéder cinq ans à partir de la date de délivrance.

ARTICLE 160 :

1 - Par application des dispositions de la convention TONNAGE 69, tout navire battant pavillon de la République Islamique de Mauritanie doit posséder un certificat international de jaugeage à l'exception des embarcations non pontées ou d'une longueur inférieure à 12 mètres.

2 - Ce certificat cesse d'être valide :

2.1. – si l'aménagement, la construction, la capacité, l'utilisation des espaces, le nombre total de passagers que le navire est autorisé à transporter, le franc-bord réglementaire ou le tirant d'eau autorisé du navire ont subi des modifications nécessitant une augmentation ou une diminution de la jauge.

2.2. – si le navire change de pavillon, sauf durant une période ne dépassant pas un mois, ou jusqu'à la date à laquelle une société de classification reconnue délivre, en remplacement, un autre certificat international de jaugeage.

3 – Un décret pris en Conseil des Ministres précisera les conditions d'attribution du certificat de jauge

ARTICLE 161 :

1 - Les titres de sécurité énumérés ci-dessous sont délivrés ou renouvelés après avis des commissions de visite de mise en service, de visite annuelle et de toutes autres visites réglementaires par :

- une société de classification reconnue, ou
- par une autorité maritime compétente intervenant à la demande du Gouvernement mauritanien et ayant agréé la société de classification.

2 – La durée de validité des titres de sécurité suivants est de :

2.1. – certificat de sécurité de construction pour navires de charge : cinq ans,

2.2. – certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge : deux ans,

2.3. – certificat de sécurité radiotélégraphique ou certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge : un an,

2.4. – certificat d'exemption : durée de validité égale au maximum à celle du certificat auquel il se réfère,

2.5. – certificat de sécurité pour navire à passagers : un an,

ARTICLE 162 :

1 - La prorogation de la validité des certificats de sécurité tel qu'énumérés à l'article 161 ci-dessus, à l'exception du certificat de sécurité de construction pour navires de charge, ne peut être accordée à la demande du propriétaire, de l'armateur, de l'affrètement ou de l'exploitant que :

1.1. – si l'état du navire le permet,

1.2. – pour lui permettre d'achever son voyage et d'atteindre le port dans lequel doit avoir lieu le renouvellement du titre, ou

1.3. – pour une durée qui ne peut en aucun cas être supérieure à cinq mois.

2 – Ces certificats peuvent par ailleurs être prorogés pour une période maximum de un mois à compter de la date d'expiration de la validité mentionnée sur ceux-ci.

3 - Si un navire a bénéficié d'une prorogation de validité dans les conditions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus, il ne sera autorisé à quitter un port mauritanien qu'après avoir été visité et obtenu le renouvellement du ou des certificats dont la validité était expirée.

ARTICLE 163 :

Les certificats de sécurité énumérés à l'article 161 ci-dessus peuvent être retirés par décision motivée de l'Autorité maritime ou consulaire, ou une société de classification reconnue, avant l'expiration de leur durée de validité :

- 1 - si le navire cesse de satisfaire aux conditions fixées pour leur délivrance,
- 2 - si le navire a subi des avaries graves, des changements notables dans sa structure ou ses aménagements, ou encore des réparations importantes, ou
- 3 - si la côte attribuée par une société de classification reconnue lui a été retiré.

ARTICLE 164 :

Des titres de sécurité provisoires peuvent être délivrés, par une société de classification reconnue, pour les navires construits ou achetés à l'étranger pour leur permettre de rallier un port mauritanien.

SECTION 2 – LE CERTIFICAT INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SECURITE

ARTICLE 165 :

Le Code international de gestion de la sécurité, ou code ISM, adopté par la résolution A.741 (18) lors de l'Assemblée générale de l'Organisation Maritime Internationale en 1993 est applicable aux navires de charge et aux navires pétroliers battant pavillon mauritanien d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux selon les objectifs suivants de gestion de la sécurité :

- offrir des pratiques sûres en matière d'exploitation et un environnement de travail sans danger,
- établir des mesures de sécurité contre tous les risques identifiés, et
- améliorer constamment les compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de gestion de la sécurité, et notamment en préparant ce personnel aux situations d'urgence, tant sur le plan de la sécurité que de la protection du milieu marin.

ARTICLE 166 :

1 – Tout navire mauritanien d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux doit posséder un certificat de gestion de la sécurité valable 5 ans établi après visite initiale et devant faire l'objet d'au moins une vérification intermédiaire.

2 – Une attestation de conformité, valable 5 ans et soumise à vérification annuelle, est délivrée au propriétaire du navire ou tout armateur, armateur gérant ou affrèteur coque nue auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire.

ARTICLE 167 :

1 – Une attestation de conformité provisoire, d'une durée maximale de 12 mois, peut être délivrée pour faciliter la mise en œuvre initiale du Code ISM à la création d'une nouvelle compagnie après s'être assuré que celle-ci a un système de gestion de la sécurité répondant aux objectifs du Code.

2 – Dans les mêmes conditions, un certificat de gestion de la sécurité provisoire, valable 6 mois et éventuellement renouvelable 6 mois, peut être délivré lorsqu'une compagnie prend en charge la gestion d'un nouveau navire.

ARTICLE 168 :

1 - Des audits de gestion de la sécurité doivent être effectués dans le cadre de la vérification périodique et de la vérification aux fins de renouvellement.

2 – La vérification du respect des prescriptions du Code ISM ne dégage pas la compagnie et les équipages de leurs obligations concernant le respect des législations nationale et internationale relative à la sécurité et à la protection de l'environnement.

ARTICLE 169:

L'attestation de conformité et le certificat de gestion de la sécurité sont délivrés par une société de classification reconnue.

CHAPITRE 3 – AUTRES CERTIFICATS

SECTION 1 – CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHERE

ARTICLE 170 :

1 – Indépendamment des certificats de prévention contre les pollutions par les hydrocarbures et autres, les navires :

- d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux effectuant des voyages internationaux, et
- les installations de forage et plates-formes effectuant des voyages à destination d'eaux maritimes d'autres Etats, doivent être en possession d'un « certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère » délivré par une société de classification reconnue.

2 – Ce certificat, rédigé en Arabe avec une traduction en Français ou Anglais et conforme à l'annexe V du Protocole de 1997 à MARPOL 73/78, est délivré :

- aux navires cités au paragraphe 1 ci-dessus construits avant la date d'entrée en vigueur de ce Protocole, au plus lors de la première mise en cale sèche après la date d'entrée en vigueur du Protocole mais en tout cas dans un délai maximum de 3 ans après cette date d'entrée, et
- pour une durée maximum de 5 ans, sauf prolongation possible d'une durée de 5 mois si le navire n'est pas dans un port mauritanien ou dans lequel il doit subir une visite.

La prorogation n'est accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage.

ARTICLE 171 :

1 – Tout navire répondant aux conditions du paragraphe 1 de l'article 170 ci-dessus est soumis aux mêmes visites que celles prévues pour la délivrance du certificat international de gestion de la sécurité.

2 – Pour les navires d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux, l'Autorité maritime peut déterminer les mesures à prendre pour que soient respectées les dispositions du présent chapitre.

3 - Si l'état de l'équipement ne correspond pas aux indications du certificat, des mesures correctives doivent être prises et, à défaut, le certificat est retiré par l'Autorité maritime qui doit avertir les Autorités compétentes de l'Etat du pavillon s'il s'agit d'un navire étranger.

4 – Lorsqu'un accident survient au navire, ou s'il est constaté un défaut compromettant fondamentalement l'efficacité ou l'intégralité de l'équipement, le capitaine ou l'armateur doit en faire rapport dès que possible à l'Autorité maritime.

ARTICLE 172 :

Le certificat de prévention de la pollution de l'atmosphère cesse d'être valable dans les mêmes conditions que les autres certificats internationaux, notamment si les équipements ont subi des modifications importantes sans approbation expresse de l'Autorité maritime.

ARTICLE 173 :

Les dispositions des articles 170 à 172 ci-dessus ne s'appliquent pas aux cas suivants :

- 1- aux émissions nécessaires pour assurer la sécurité du navire ou pour sauver des vies humaines en mer, ou
- 2 – aux émissions résultant d'une avarie survenue au navire ou concernant son équipage, et
- 3 – à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte des émissions pour les en empêcher ou les réduire au minimum, et sauf si le propriétaire, l'armateur ou le capitaine a agi avec l'intention de provoquer un dommage, témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

ARTICLE 174 :

1 – Toute émission de substances appauvrissant la couche d'ozone est interdite selon les prescriptions des annexes au Protocole de 1997 précité (paragraphe 2 de l'article 170 ci-dessus) concernant l'oxyde d'azote (NOx), l'oxyde de soufre (SOx), les composés organiques volatils (COV) et selon la qualité du fuel – oil utilisé.

2 – les détails des livraisons du fuel – oil utilisé à bord du navire aux fins de combustion doivent être consignés dans une note de livraison de soute conservée au moins 3 ans à compter de la livraison et qui doit être accompagnée d'un échantillonnage représentatif mis sous scellés et signé du fournisseur, du capitaine ou de l'officier chargé de l'opération de soutage, conservé au moins 12 mois après la livraison.

3 – Les nouvelles installations contenant des substances appauvrissant la couche d'ozone sont interdites mais les nouvelles installations contenant des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) sont autorisées jusqu'au 1^{er} janvier 2020 ;

SECTION 2 – PEINTURES ANTIFOULING

ARTICLE 175 :

1 - Les peintures antifouling sont des peintures antisalissures destinées à empêcher les organismes marins de se fixer sur la coque des navires

2 – A cet effet, il est interdit d'utiliser des composés organostanniques composés qui agissent comme biocides dans les peintures antifouling sur les navires, particulièrement du tributylétain (TBT).

ARTICLE 176 :

1 - Une société de classification reconnue, délivre un certificat de peinture antifouling aux navires de commerce d'une jauge brute supérieure à 400 TJB effectuant des voyages internationaux

2 – Les navires de plus de 24 mètres de longueur mais d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux effectuant des voyages internationaux doivent posséder une déclaration de conformité signée du propriétaire, de l'armateur, du capitaine ou du patron.

CHAPITRE 4 – COMMISSIONS ET VISITES
DE SECURITE

Section 1 – Commission technique de sécurité

ARTICLE 177 :

1 - La Commission technique de sécurité est saisie par le Directeur de la Marine marchande de toute demande d'autorisation d'achat - vente d'un navire étranger, de construction, de refonte et de travaux importants ou de réparations intéressant la sécurité du navire :

- à l'exception des navires d'une jauge brute inférieure à 50 TJB, et/ou
- à moins que des conclusions favorables aient été présentées par une société de classification reconnue.

2 – Elle émet un avis sur pièces d'après les plans et autres documents déposés par l'armateur aux fins de répondre aux conditions de sécurité exigées par le présent code.

3 - Elle est consultée sur toute question intéressant la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires, la prévention de la pollution ainsi que sur toute autre question relative à l'application du présent livre

4 - Elle a connaissance des résultats de toute enquête technique après événement de mer prescrite par l'Autorité maritime.

ARTICLE 178 :

Un décret pris en Conseil des Ministres précisera la composition et le fonctionnement de la Commission technique de sécurité.

Section 2 – Commissions locales et visites de sécurité

ARTICLE 179 :

Une commission de visite de sécurité des navires est instituée dans les ports de Nouakchott et de Nouadhibou aux fins de :

- procéder aux visites des navires battant pavillon mauritanien et
- émettre un avis sur la délivrance ou le renouvellement de leurs titres de sécurité.

ARTICLE 180 :

1 - Les différentes visites auxquelles sont astreints les navires, sont les suivantes :

1.1. - la visite initiale intervenant avant que le navire ne soit mis en service pour veiller à ce que son état soit satisfaisant et qu'il puisse assurer la navigation auquel il est destiné :

1.2. – les visites périodiques effectuées à des intervalles réguliers, autres que la visite annuelle, qui comprennent :

- l'inspection, si nécessaire avec essais, des équipements aux fins de vérification des dispositions relatives aux engins de sauvetage, à la protection et la lutte contre

l'incendie, les feux de signalisation et signaux sonores, de leur bon état et de leur appropriation au service du navire, et

- la vérification des certificats, registres, manuels d'exploitation et autres instructions ou autres documents prescrits,

1.3. – les visites de renouvellement effectuées lors de la délivrance d'un nouveau certificat aux fins de vérifier que les navires restent conformes aux dispositions de la présente loi,

1.4. – les visites intermédiaires effectuées entre les visites périodiques à des intervalles spécifiés à moins que l'armateur ou le propriétaire ait prévu un système de contrôle continu et qui ont pour objet de vérifier le bon état du navire, notamment de la coque et des machines, et son adéquation au service,

1.5.– les visites annuelles, effectuées tous les ans, permettant de vérifier que :

- les équipements restent dans un état satisfaisant compte tenu du service pour lequel le navire est prévu,

- aucune modification n'est intervenue sur la coque ou les superstructures de nature à modifier les calculs ayant déterminé la position des lignes de charge, et

- les dispositifs et systèmes de protection des ouvertures, dalots et autres moyens d'accès aux emménagements sont maintenus en bon état,

1.6. – les visites exceptionnelles ou supplémentaires intervenant à la suite de réparations consécutives à un accident ou une avarie ayant affecté la sécurité du navire ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes pour s'assurer de celles-ci,

1.7. – les visites inopinées susceptibles d'intervenir à tout moment, sans notification préalable, dont l'objet est de s'assurer que le navire et son matériel d'armement sont satisfaisants,

1.8. – les visites de partance dont l'objet est de constater que le navire lors de son appareillage pour un autre port se trouve, d'une manière générale, dans de bonnes conditions de navigabilité et que toutes mesures sont prises pour assurer sa sécurité, celle de son équipage, des personnes embarquées et de la protection du milieu du marin, et

1.9. – les visites sur plainte de l'équipage relative

- aux conditions de navigabilité ou de sécurité,

- à l'habitabilité, l'hygiène ou l'approvisionnement.

2 – La visite initiale, effectuée avant la mise en service ou avant que les certificats prescrits aux chapitres 1, 2 et 3 ci-dessus ne soient délivrés pour la première fois comprend une inspection complète du navire, de sa structure, sa stabilité, ses machines, ses aménagements et ses matériaux, y compris la face externe de la coque ainsi que l'intérieur et l'extérieur des chaudières et des équipements prévus par les conventions internationales, les chaudières, les autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, l'appareil propulsif principal et ses auxiliaires, les installations électriques et radioélectriques y compris celles utilisées dans les engins de sauvetage, les systèmes et dispositifs de sécurité et de protection contre l'incendie, les engins et dispositifs de sauvetage, le matériel de navigation de bord, les publications et cartes nautiques ainsi que les autres parties de l'armement qui doivent être conformes aux prescriptions des conventions internationales

Elle est effectuée de façon à garantir que l'état de toutes les parties du navire et de son armement, ou de ses volumes brut et net, est satisfaisant et que le navire est pourvu des feux, moyens de signalisation sonore et en cas de détresse tels que prescrit par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Les dispositifs utilisés pour le transfert des pilotes doivent également être vérifiés et être en bon état de fonctionnement.

3 – Chaque visite fait l’objet d’un rapport mentionnant les constatations faites au cours de l’intervention ainsi que les observations et prescriptions en découlant le cas échéant.

4 – Les visites périodiques, intermédiaires et annuelles doivent être portées sur les certificats correspondant à celles-ci.

ARTICLE 181 :

Un décret pris en Conseil des Ministres précisera la composition et le fonctionnement des différentes commissions.

Section 3 – Exécution des prescriptions
Personnels habilités - Recours

ARTICLE 182 :

Ont libre accès abord de tout navire pour participer aux visites, contrôles et enquêtes techniques :

- les inspecteurs de la sécurité maritime et les inspecteurs du travail maritime ainsi que tous autres agents de la Direction de la Marine marchande habilités,
- les médecins habilités par l’Autorité maritime,
- les inspecteurs des services radio – électriques,
- les experts des sociétés de classification reconnue et les agents des organismes agréés pour effectuer de telles visites,
- les enquêteurs techniques membres d’une commission d’enquête après événement de mer, et
- éventuellement, les experts maritimes dans le cadre de leurs missions d’expertises.

ARTICLE 183 :

1 - Tout navire qui, par son état d’entretien, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement ou tout autre motif présente un danger pour l’équipage ou les personnes embarquées peut se voir interdire ou ajourner son départ jusqu’à ce que soient exécutées les prescriptions imposées.

2 – Les motifs de l’interdiction ou de l’ajournement doivent être notifiés par écrit au capitaine.

3 – Si celui-ci refuse d’obtempérer, l’Autorité maritime prend toutes mesures nécessaires et utiles aux fins d’empêcher l’appareillage.

ARTICLE 184 :

1 - Toute décision d’ajournement ou d’interdiction d’appareillage est susceptible de recours dans un délai de sept jours suivant la notification :

- par le capitaine auquel l’interdiction d’appareillage a été refusée,
- par le capitaine ou l’armateur jugeant excessives les prescriptions.

2 – Le recours est formulé, par écrit ou tout autre moyen, auprès du Directeur de la Marine marchande qui prescrit une contre-visite dans les meilleurs délais. Celle-ci est présidée par lui-même ou son représentant.

3 - La commission de contre-visite doit se prononcer dans le délai de 7 jours et proposer au Ministre chargé de la Marine marchande un projet de décision confirmant ou non la décision d'ajournement ou d'interdiction d'appareillage

4 – Après examen des conclusions de la commission, le Ministre chargé de la Marine marchande peut décider d'autoriser le départ du navire ou de surseoir à l'exécution de la décision.

CHAPITRE 5 – CONTRÔLE DES NAVIRES **PAR L'ETAT DU PORT**

ARTICLE 185 :

1 - Conformément aux dispositions des conventions internationales et à la Résolution A 787 (19) telle qu'amendée par la Résolution A 882 (21) de l'Organisation Maritime Internationale, les agents habilités ou dûment autorisés par l'Autorité maritime peuvent procéder à des contrôles ou inspections à bord des navires étrangers en escale dans une installation portuaire mauritanienne.

2 - Ces navires étrangers sont présumés satisfaire aux conditions de sécurité et de formation des conventions internationales suivantes :

- convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer telle qu'amendée (SOLAS 74),
- convention internationale sur les lignes de charge (LLC 66),
- convention internationale sur le jaugeage des navires (TONNAGE 69),
- convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78/95), et
- convention internationale sur la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).

ARTICLE 186 :

1 – La vérification des certificats et documents en cours de validité est considérée comme contrôle suffisant à moins que l'état du navire ou de son armement, ou les normes d'exploitation ne correspondent pas à leurs indications.

2 - Dans ces derniers cas, ou si le ou les certificats sont venus à expiration ou a ou ont cessé d'être valable, les inspecteurs ou agents exerçant le contrôle rendent en compte à l'Autorité maritime qui décide des mesures nécessaires pour empêcher l'appareillage jusqu'à ce que le navire puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre dans un chantier de réparation approprié, sans danger pour lui-même, les personnes à bord et l'environnement marin.

3 - Par ailleurs, des contrôles ou inspections peuvent être effectués :

- à l'initiative de l'Autorité maritime,
- à la demande de toute autre Autorité ou sur la base de renseignements communiqués par celle-ci au sujet d'un navire, ou
- sur la base de renseignements communiqués par un membre de l'équipage, une organisation ou un syndicat professionnel ou encore par toute autre personne intéressée par la sécurité du navire, de son équipage et de ses passagers ou de la protection de l'environnement.

4 – Dans le cas où le contrôle a donné lieu à une intervention quelconque, le représentant diplomatique ou l'Autorité consulaire de l'Etat du navire battant pavillon étranger et le consignataire du navire, ainsi que les agents ou organismes agréés chargés de la délivrance du ou des certificats, doivent être avisés.

5 – La vérification des titres et documents du navire ne donne pas lieu à redevance et elle ne peut être renouvelée sur un même navire à des intervalles inférieurs à six mois.

ARTICLE 187 :

1 - Les contrôles portent en priorité sur la vérification des certificats et documents pertinents du navire qui doivent être en cours de validité ainsi que sur leur état apparent et la situation de l'équipage

2 – Il est procédé à une inspection plus détaillée :

- s'il apparaît que le navire, son armement ou son équipage ne satisfont pas en substance aux prescriptions des conventions internationales, notamment lorsqu'il apparaît qu'un ou plusieurs certificats ne sont pas en cours de validité,
- des pétroliers âgés de plus de quinze ans depuis leur mise en service,
- des vraquiers âgés de plus de douze ans depuis leur mise en service, et
- des navires citernes pour gaz et produits chimiques de plus de dix ans depuis leur mise en service.

ARTICLE 188 :

1 - Dans les cas prévus au paragraphe 2 de l'article 186 ci-dessus, la décision éventuelle de détention motivée, accompagnée du rapport d'inspection, est notifiée au capitaine ainsi que les mesures à prendre avant que le navire soit autorisé à appareiller.

2 – L'Autorité maritime doit également informer des mesures prises :

- le consignataire du navire, et
- le représentant diplomatique ou consulaire de l'Etat du pavillon.

3 – Par ailleurs, une copie de rapport d'inspection est transmise dans les meilleurs délais :

- à l'Autorité maritime de l'Etat du pavillon,
- à l'Organisation Maritime Internationale, et
- à la société de classification reconnue qui assure la surveillance technique du navire.

4 - Les délais d'immobilisation du navire sont limités au strict nécessaire à l'exécution des mesures prescrites pour que celui-ci puisse appareiller sans danger immédiat, le cas échéant vers un port de réparation définitive.

ARTICLE 189 :

1 – Lorsque la coque, les machines, le matériel ou la sécurité de l'exploitation sont très inférieurs aux normes requises par les conventions pertinentes ou si son équipage n'est pas conforme au document spécifiant les effectifs de sécurité, notamment :

- lorsque le navire ne possède pas le matériel essentiel requis par les conventions internationales ou n'est pas aménagé selon les prescriptions de celles-ci,
- lorsque l'armement ou l'agencement du navire ne répond pas aux spécifications pertinentes des conventions internationales,
- lorsque le navire ou son armement a subi une détérioration importante, notamment en raison de l'insuffisance de l'entretien,
- lorsque les membres de l'équipage ont des connaissances insuffisantes en matière d'exploitation ainsi que des procédures d'exploitation essentielles, et
- lorsque les effectifs ou les brevets des marins sont insuffisants,

et si tous ces facteurs apparents, pris ensemble ou séparément, font qu'un navire est inapte à prendre la mer et met en danger la vie des personnes à bord ou présente un risque de dommage

excessif pour le milieu et l'environnement marin, celui-ci doit être considéré comme inférieur aux normes.

2 – Dès la réception de renseignements signalant qu'un navire serait inférieur aux normes ou de renseignements sur un risque présumé de pollution le concernant, l'Autorité maritime prend immédiatement les mesures requises en la circonstance.

3 – Si ces renseignements justifient la retenue ou l'immobilisation du navire, l'Autorité maritime informe :

- le consignataire du navire,
- le représentant diplomatique ou consulaire de l'Etat du pavillon ainsi que l'Autorité maritime de cet Etat,
- l'Organisation Maritime Internationale,
- la société de classification qui assure la surveillance technique du navire et
- l'Autorité maritime du prochain port d'escale prévu.

et adresse une copie du rapport d'inspection :

- à l'Autorité maritime de l'Etat du pavillon,
- à l'Organisation Maritime Internationale, et
- à la société de classification qui assure la surveillance technique du navire.

ARTICLE 190 :

1 – Sauf dérogation motivée de l'Autorité maritime, les pétroliers à simple coque assujettis à MARPOL 73/78 ne seront plus admis dans les ports mauritaniens

1.1. – immédiatement pour les pétroliers :

- de 20 000 tonnes de port en lourd (TPL) et plus transportant du brut, du fuel, du diesel lourd ou des lubrifiants en ne répondant pas aux normes de la convention relative aux citernes à ballasts séparés, et
- de 30 000 TPL et plus transportant d'autres catégories d'hydrocarbures et ne répondant pas à ces normes,

1.2. – à la date anniversaire de leur livraison, selon le calendrier prévu au paragraphe 3 ci-dessous pour les pétroliers :

- de 20 000 TPL et plus transportant du brut, du fuel, du diesel lourd ou des lubrifiants répondant aux normes de la convention relative aux citernes à ballasts séparés,
- de 30 000 TPL et plus transportant d'autres catégories d'hydrocarbures et répondant aux normes sur les citernes à ballasts séparés, et
- de 5 000 TPL et plus, équipés ou non de citernes à ballasts séparés, mais inférieurs à 20 000 ou 30 000 TPL selon la nature des hydrocarbures transportés.

2 – Les dates anniversaires des pétroliers visés au paragraphe 1 ci-dessus sont les suivantes :

- 2007 pour les navires livrés en 1980 et 1981,
- 2008 pour les navires livrés en 1982,
- 2009 pour les navires livrés en 1983, et
- 2010 pour les navires livrés en 1984 ou postérieurement.

3 – A l'exception des pétroliers à simple coque de plus de 20 ans, des dérogations peuvent être accordées par l'Autorité maritime selon les résultats de la procédure d'évaluation du navire (CAS) conformément aux règles 13 G et H de l'annexe I révisée de MARPOL 73/78.

ARTICLE 191 :

Un arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande précisera les certificats, registres et autres documents pouvant être contrôlés par les agents effectuant leurs missions dans le cadre du contrôle de l'Etat du port et que les navires sont tenus d'avoir à bord.

CHAPITRE 6 – L'INFORMATION NAUTIQUE

ARTICLE 192 :

1 – L'Autorité maritime informe, ou fait informer, par tout moyen de télécommunication qu'elle juge utile, de tout danger, obstacle à la navigation ou restriction particulière à la navigation et à la circulation maritime dans les eaux mauritaniennes.

2 – Les opérateurs doivent obligatoirement faire précéder les mouvements de navires d'une information sur ceux-ci auprès de l'Autorité maritime.

SECTION 1 – TRANSPONDEUR

ARTICLE 193 :

1 – Tout navire mauritanien d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux effectuant des voyages internationaux ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux effectuant des voyages nationaux, ainsi que les navires à passagers quelque soit ses dimensions et sa navigation, doit être équipé d'un transpondeur (système « AIS ») lui permettant :

- de fournir automatiquement des information sur son identité, sa position, sa vitesse aux autres navires, aéronefs ainsi qu'aux Autorités compétentes,
- de recevoir les mêmes informations des autres navires équipés,
- d'échanger toutes informations utiles avec les Autorités à terre.

2 – A titre transitoire, les navires devant être équipés du système AIS à raison des dispositions qui précèdent ne seront soumis à cette obligation que s'ils ont été construits antérieurement au 1^{er} juillet 2002 et s'ils n'effectuent qu'une navigation nationale.

3 – Les navires équipés d'un transpondeur doivent le maintenir en fonction à tout moment, sauf en des circonstances où les règles internationales autorisent une protection de l'information relative à la navigation

SECTION 2 – SYSTEME DE DETRESSE ET DE SECURITE MARITIMES

ARTICLE 194 :

1 – Les navires battant pavillon mauritanien doivent être munis des équipements de radiocommunications répondant aux normes du Système Mondial de Détresse et de Sécurité Maritime (Système SMDSM).

2 – Une veille permanente VHF couvrant la zone littorale jusqu'à une distance minimale de 20 milles de la côte et comportant un système de sélection numérique des appels de détresse doit être mis en place.

SECTION 3 – ENREGISTREUR DE DONNEES DE VOYAGE (« VDR/S))

ARTICLE 195 :

Les navires mauritaniens suivants effectuant des voyages internationaux doivent être pourvus d' un VDR/S (enregistreur de données de navigation simple) ou « boîte noire » :

- navires, autres que les navires à passagers, d'une jauge brute supérieur à 3 000 tonneaux mais inférieure à 20 000 tonneaux construit avant le 1^{er} juillet 2002, au plus tard à la date fixée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ou, en l'absence de décision de la part de l'OMI, le 1^{er} janvier 2008 au plus tard,
- navires, autres que les navires à passagers, d'une jauge brute supérieure à 20 000 tonneaux construits avant le 1^{er} juillet 2002, au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de la part de l'OMI, le 1^{er} juillet 2007.

ARTICLE 196 :

1 - Le système VDR/S doit conserver en permanence, selon les normes établies par la Résolution A.861 (20) de l'Organisation Maritime Internationale, les rapports séquentiels des données relatives au bon fonctionnement des équipements du navire, à sa manœuvre et à son contrôle.

2 – Il doit être installé dans une capsule protectrice de couleur vive et munie d'un système approprié facilitant son repérage.

3 – Le fonctionnement en mode opérationnel doit être entièrement automatique.

CHAPITRE 7 – PORTS OU LIEUX DE REFUGE

ARTICLE 197 :

Lorsqu'un navire se trouve en difficulté dans les eaux mauritaniennes, sans que pour autant les personnes et les biens embarqués courent un danger immédiat, l'Autorité maritime peut décider qu'il soit conduit dans un port, ou autre lieu abrité, de refuge.

ARTICLE 198 :

1 – La désignation du ou des lieux de refuge doit tenir compte de la protection des intérêts halieutiques, économiques, touristiques et environnementaux de la République Islamique de Mauritanie ainsi que, le cas échéant, des Etats voisins.

2 – L'Autorité maritime reste seule juge de l'opportunité de désigner le lieu de refuge et, dans ce cas, le site désigné doit permettre d'effectuer en sécurité les opérations de transfert de la cargaison et des soutes ainsi que de procéder, au moins provisoirement, aux opérations urgentes.

CHAPITRE 8 – LES INSPECTEURS DE LA SECURITE DES NAVIRES

ARTICLE 199 :

Les Inspecteurs de la Sécurité maritime sont chargés, sous l'Autorité maritime, d'inspecter, de contrôler les navires et d'assurer notamment l'exécution et le respect des lois et règlements concernant la police et la sécurité de la navigation maritime, la sauvegarde de la vie humaine en mer et la pollution marine.

ARTICLE 200 :

Les Inspecteurs de la Sécurité maritime sont recrutés parmi les Officiers Pont de 1^{ère} ou 2^{ème} classe pour les inspecteurs « pont », parmi les Officiers mécaniciens de 1^{ère} ou 2^{ème} classe pour les inspecteurs « machine » ou parmi les Ingénieurs d'Etat en navigation maritime et sciences techniques.

ARTICLE 201 :

Ils ne peuvent avoir un intérêt direct, ou indirect, dans les entreprises ou armements du secteur maritime et qu'ils peuvent contrôler ou inspecter.

ARTICLE 202 :

Un arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande précisera les attributions des Inspecteurs de la Sécurité maritime

**CHAPITRE 9 – SOCIETES DE CLASSIFICATION
ET AUTRES ORGANISMES AGREES - LES EXPERTS MARITIMES**

SECTION 1 – LES SOCIETES DE CLASSIFICATION

ARTICLE 203 :

1 – Les sociétés de classification sont des organisations qui établissent et appliquent les standards techniques aux projets de construction, aux constructions et à l'inspection notamment des Conventions internationales en vigueur dont l'O.M.I. est la dépositaire.

2 – Les sociétés de classification reconnues délivrent les certificats internationaux devant obligatoirement se trouver à bord des navires selon les conditions prescrites par ces Conventions.

SECTION 2 – LES ORGANISMES AGREES

ARTICLE 204 :

L'Autorité maritime peut agréer des personnes physiques ou morales de droit mauritanien répondant aux critères fixés par la Résolution A 739(18) de l'Organisation Internationale Maritime adoptée le 4 novembre 1993 justifiant d'une expérience reconnue dans le domaine maritime aux fins d'effectuer des contrôles, des inspections ou des enquêtes sur des navires battant pavillon mauritanien ou battant pavillon étranger en escale dans un port mauritanien.

ARTICLE 205 :

Avant tout agrément, l'Autorité maritime doit notamment :

- vérifier, après enquête, que le demandeur dispose d'un personnel qualifié et compétent et de moyens techniques, de gestion et de recherche suffisant lui permettant de mener à bien les tâches pouvant lui être confiées,
- préparer par écrit l'accord avec le demandeur couvrant, outre les conditions générales, l'exécution des fonctions prévues dans le cadre de la délégation de pouvoirs,
- s'assurer que la conduite des visites se fait selon le système harmonisé par l'Organisation Maritime Internationale dans la Résolution A 948 (23) du 5 décembre 2003,
- préciser les fondements juridiques des fonctions prévues dans le cadre de cette délégation ainsi que les procédures de notification à l'Autorité maritime,
- ainsi que toutes autres conditions relatives à l'élaboration des règles et d'informations, à la spécification des pouvoirs délégués par l'Autorité maritime au demandeur ainsi qu'à la supervision de celle-ci des tâches ainsi déléguées.

ARTICLE 206 :

1 - Les sociétés agréées sont autorisées à effectuer au nom de l'Autorité maritime, indépendamment des visites spéciales de remises d'autorisation ou de délivrance de licences de pêche :

- les missions de service public d'inspections et visites de sécurité telles qu'énumérées dans la présente loi, et
- les expertises de conformité et de caractéristiques des navires mauritaniens et étrangers travaillant ou relâchant dans les eaux et installations portuaires sous souveraineté et juridiction de la République Islamique de Mauritanie.

2 - La rémunération de ces sociétés agréées, majorée des impôts et taxes en vigueur, est due par l'armateur ou le demandeur du service augmentée chaque année de la hausse légale du coût de l'inflation.

ARTICLE 207 :

- 1 - Les agréments ne déchargent pas l'Autorité maritime de sa responsabilité dans l'exercice du contrôle des navires et en dernier ressort, l'Autorité maritime demeure responsable de la fiabilité des visites.
- 2 - L'agrément d'un organisme habilité est accordé pour une durée de un an renouvelable sur sa demande. Il est subordonné au paiement d'une taxe dont le montant et les modalités sont fixés par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande.

ARTICLE 208 :

Un décret pris en Conseil des Ministres précisera les conditions d'obtention de l'agrément.

SECTION 3 – EXPERTS MARITIMES

ARTICLE 209 :

L'expert maritime est un technicien qui, par ses connaissances, sa formation technique et son expérience est apte à exprimer une opinion d'expert sur des sujets de technologie marine soit dans le cadre d'expertises contradictoires, amiables ou non, notamment d'examens d'avaries aux navires ou aux marchandises, et d'avaries causées à des installations portuaires dont il évalue la cause et le montant des dommages survenus.

ARTICLE 210 :

L'expert maritime peut exercer son métier dans le cadre d'une société de droit mauritanien, en profession libérale ou comme salarié d'un organisme agréé et il intervient à la demande des donneurs d'ordre du monde maritime (armateurs, consignataires, chargeurs...) ou de l'Autorité portuaire.

ARTICLE 211 :

L'expert maritime n'est pas un expert judiciaire mais il peut être éventuellement désigné comme tel par l'Autorité judiciaire aux fins d'effectuer des expertises renseignant les magistrats sur des questions de fait, des constatations ou la réalisation d'une expertise maritime dont l'appréciation exige des informations techniques maritimes.

ARTICLE 212 :

L'agrément est accordé par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande pour une durée de un an renouvelable sur demande du bénéficiaire, après paiement d'une taxe dont le taux et les modalités sont fixés par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

ARTICLE 213 :

Un décret pris en Conseil des Ministres précisera les conditions d'obtention de l'agrément

CHAPITRE 10 – DIVERS

ARTICLE 214 :

Les embarcations non pontées d'une longueur inférieure à 12 mètres doivent être munies du matériel de sécurité suivant :

- une brassière de sauvetage par personne embarquée,
- un jeu de fusées éclairantes,
- une réserve d'eau potable et une réserve de carburant,
- une trousse de premier secours rangée dans une boîte étanche, et
- si possible un téléphone portable et un GPS

ARTICLE 215 :

1 - Tout navire de commerce et tout navire de pêche industrielle doit posséder à son bord un jeu de signaux prévu par le Code International des signaux maritimes de 1965 tel que modifié et dont un exemplaire papier doit être affiché en permanence à la passerelle.

2 – Le Code International des signaux maritimes est un système permettant de représenter les lettres de l'alphabet à partir d'un navire à l'aide de différents pavillons pouvant représenter une lettre d'un message ou avoir une signification propre en donnant des moyens de communiquer entre navires dans différentes situations intéressant essentiellement la sécurité de la navigation et la santé des personnes embarquées.

3 – La signalisation peut se faire :

- signaux flottants avec pavillons, flammes ou triangles,
- moyens lumineux, sonores ou à bras avec utilisation des symboles du langage Morse.

4 – Sauf indication contraire, les messages entre navires sont adressés de capitaine à capitaine par un officier ou un matelot qui devrait connaître plus particulièrement ce Code.

LIVRE VI – LA SÛRETE DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)

CHAPITRE 1 – GENERALITES

ARTICLE 216 :

Les amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) et le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), adoptés à Londres le 12 décembre 2002, sont d'application obligatoire pour les navires, les compagnies et les installations portuaires mauritaniennes.

ARTICLE 217 :

1 – Le présent livre s'applique :

1.1. - aux types de navires suivants effectuant des voyages internationaux :

- navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers,
- les navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, et
- les unités mobiles de forage au large propulsées par des moyens mécaniques et qui ne sont pas en station.

1.2. – aux installations portuaires fournissant des services à de tels navires effectuant des voyages internationaux.

Par « installation portuaire », on entend le port lui-même ainsi que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer.

2– Le présent livre ne s'applique pas :

- aux bâtiments de la Marine Nationale et navires auxiliaires,
- aux autres navires de l'Etat utilisés pour des opérations de police et de surveillance ou de service public en mer ainsi qu'à tous autres navires appartenant à l'Etat mauritanien ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial de l'Etat,
- aux navires de pêche.

ARTICLE 218 :

1 - Le Ministère chargé de la Marine marchande (Direction de la Marine marchande) est seul compétent :

1.1. - pour les rapports avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en matière de sûreté des navires et des installations portuaires, et

1.2.- pour la réception des informations concernant la sûreté provenant des autres gouvernements parties à SOLAS 74 modifiée et à ce titre, il reçoit les informations relatives au contrôle des navires battant pavillon étranger par l'Etat du port et prend les mesures appropriées pour leur mise en conformité aux dispositions du Code ISPS.

2 – En sa qualité de point de contact unique avec l'OMI :

2.1.- il coordonne les échanges d'information entre l'Organisation et les institutions participant à la mise en œuvre des dispositions du Code ISPS,

2.2. – il assure la liaison entre l'Organisation et les autres institutions nationales concernées par la mise en œuvre des dispositions du Code, et

2.3. – il a accès au système GISIS de l'Organisation et procède aux déclarations et modifications des informations relatives au Code

3 – Il procède notamment, en tant qu’Autorité nationale responsable de la sûreté des installations portuaires et des navires, à

3.1. – l’élaboration de la réglementation en matière de sécurité et de sûreté portuaire et des navires et l’intégration dans le dispositif réglementaire national de tout amendement introduit par l’OMI,

3.2. – l’évaluation de la sûreté des installations portuaires et des navires et l’élaboration de leurs plans de sûreté ainsi que leur mise à jour,

3.3. – la conduite des audits de sûreté et la délivrance des documents et certificats requis par le Code,

3.4. – la mise en place des mesures d’atténuation des risques identifiés, et

3.5. – l’organisation des formations en matière de sûreté et la délivrance des certificats pour les agents de sûreté des installations portuaires, des navires et des compagnies.

ARTICLE 219 :

1 - Le Directeur de la Marine marchande établit des niveaux de sûreté et donne toutes recommandations sur les mesures de protection contre les incidents de sûreté.

2 – Il veille à ce que les renseignements concernant ces niveaux soient fournis aux installations portuaires mauritaniennes et aux navires avant leur arrivée ou pendant leur séjour dans une telle installation

3 – Il certifie :

- l’évaluation de la sûreté de l’installation portuaire et des navires,
- le plan de sûreté de l’installation portuaire et des navires, ainsi que leurs amendements ultérieurs,

4- Le Directeur de la Marine marchande exerce les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions du Code ISPS et établit les prescriptions applicables à une déclaration de sûreté en évaluant les risques qu’encourt une interface navire/port ou une activité de navire à navire pour les personnes, les biens ou l’environnement.

5– Il communique à l’OMI :

- les plans de sûreté, certifiés par ses soins, des installations portuaires mauritaniennes ainsi que les lieux couverts par chaque plan approuvé et la date d’approbation
- les renseignements concernant la conclusion d’accords bilatéraux ou multilatéraux avec d’autres Etats contractants concernant des arrangements en matière de sûreté maritime.

ARTICLE 220 :

1 - Le Directeur de la Marine marchande, indépendamment du fait qu’il est seul compétent dans ses rapports avec l’OMI, doit lui faire connaître et faire connaître pour l’information des compagnies et des navires :

1.1. - les installations portuaires mauritaniennes couvertes par des plans de sûreté approuvés ainsi que

1.2. - les noms et coordonnées des Autorités devant être disponibles 24 heures sur 24 pour recevoir :

- les alertes de sûreté navire/terre et pour y donner suite,
- les communications émanant de l’Autorité maritime d’autres Etats exerçant les mesures de contrôle et de respect du Code ISPS et pour y donner suite, et

- fournir des conseils ou une assistance aux navires.

2 – L'Organisme chargé de la Surveillance des Pêches et au Contrôle en Mer, devant être disponible 24 heures sur 24, est l'Autorité compétente en la matière et doit retransmettre immédiatement à la Direction de la Marine marchande les alertes, messages et demandes reçues ainsi que les premières mesures d'urgence prises.

CHAPITRE 2 – LE PLAN NATIONAL DE SÛRETE MARITIME ET PORTUAIRE

ARTICLE 221 :

Le plan national de sûreté maritime et portuaire garantit la conformité des installations portuaires et des navires battant pavillon mauritanien aux dispositions du code ISPS.

CHAPITRE 3 – LES ORGANISMES DE SÛRETE MARITIME ET PORTUAIRE

SECTION 1 – LE COMITE NATIONAL DE SÛRETE MARITIME ET PORTUAIRE

ARTICLE 222 :

1 - Le Comité National de Sûreté Maritime et Portuaire est chargé :

- d'élaborer un programme national de sûreté maritime et portuaire pour les installations portuaires et navires mauritaniens,
- de veiller à la prise en charge des aspects de sécurité lors des travaux d'aménagement des installations portuaires,
- de proposer au Ministre chargé de la Marine marchande les mesures de sûreté nécessaires à la préservation des installations portuaires et des navires dans les limites des ports, rades et eaux sous juridiction et souveraineté mauritanienne contre toutes formes de menaces, risques ou actes illicites,
- de se prononcer sur les questions relatives à cette sûreté et de veiller à leurs concordances avec le code ISPS et les mesures prévues par les dispositifs nationaux de sûreté existants,
- d'assurer la coordination et la concertation entre les différentes administrations, services et organes de l'Etat intervenant en matière de sûreté maritime à quel que titre que ce soit,
- d'assurer la coordination entre les opérateurs portuaires et maritimes et les services de l'administration maritime,
- de veiller à la mise en œuvre des plans de sûreté des navires et installations portuaires,
- de veiller à la mise en œuvre des programmes d'équipement et de formation des personnels chargés de la sûreté maritime et portuaire,
- d'étudier les recommandations et demandes formulées par les comités locaux de sûreté maritime et portuaire et, le cas échéant, arrêter les mesures appropriées, et
- de suivre l'évolution de la réglementation en la matière en vue de son **adaptation** au niveau national, et
- de veiller à la mise en œuvre de ses décisions par les structures concernées après qu'elles aient été approuvées par le Ministre chargé de la Marine marchande

2 – Un décret pris en Conseil des Ministres précisera la composition et les modalités de fonctionnement du Comité National de Sûreté Maritime et Portuaire.

SECTION 2 – LE COMITE LOCAL DE SÛRETE MARITIME ET PORTUAIRE

ARTICLE 223 :

- 1 - Le Comité Local de Sûreté Maritime et Portuaire a pour missions :
- de coordonner au niveau local et régional la mise en œuvre du plan national,
 - de dresser et mettre à jour les plans de zonage de sûreté de l'installation portuaire avec ses points vulnérables,
 - d'évaluer périodiquement les menaces et les dispositifs de sûreté à mettre en place,
 - d'établir et mettre à jour périodiquement les plans réglementant la circulation et les déplacements à l'intérieur de l'installation portuaire,
 - de s'assurer de la prise en compte des mesures de sûreté lors des travaux d'aménagements de l'installation portuaire,
 - de prendre les mesures nécessaires de formation et de recyclage des personnels concernés par la sécurité de l'installation portuaire en concertation avec les autres administrations concernées,
 - de proposer toute mesure susceptible d'améliorer les dispositifs de sûreté en cas de menace ou d'acte dirigé contre ces installations et les navires au port, à l'intérieur de celui-ci, sur rade ou dans les approches portuaires.

2 – Un décret pris en Conseil des Ministres précisera la composition et les modalités de fonctionnement du Comité Local de Sûreté Maritime et Portuaire.

CHAPITRE 4 – LES NIVEAUX DE SÛRETE

ARTICLE 224 :

1 – L'Autorité maritime établit les niveaux de sûreté, c'est-à-dire la qualification du degré du risque qu'un incident ou une tentative d'incident se produise, et donne des recommandations sur les mesures de protection contre les incidents de sûreté tant en ce qui concerne les navires battant pavillon mauritanien que les ports et installations portuaires mauritaniennes.

- 2 – L'établissement des niveaux de sûreté prend en considération :
- la crédibilité, la corroboration la spécificité et l'imminence de l'information sur la menace, et
 - les conséquences potentielles de l'incident de sûreté.

CHAPITRE 5 – DECLARATION ET PLAN DE SÛRETE **EVALUATION DE LA SÛRETE**

ARTICLE 225 :

- 1– L'Autorité maritime :
- 1.1. - détermine quand une déclaration de sûreté doit être prise, en évaluant le risque qu'une interface navire/port ou une activité de navire à navire présente pour les personnes, les biens ou l'environnement, et
 - 1.2. - spécifie la durée minimale durant laquelle la déclaration de sûreté doit être observée.

2 – La déclaration de sûreté doit être remplie par le capitaine ou l'agent de sûreté du navire, ou par l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

3 - Cette déclaration indique les mesures de sûreté requises pouvant être partagées entre une installation portuaire et un navire ou entre des navires, ainsi que la responsabilité de chacun.

ARTICLE 226 :

Les plans de sûreté des navires et des installations portuaires, leurs évaluations ainsi que les modifications ultérieures doivent être périodiquement mises à jour selon les fluctuations des menaces et être effectuées par des personnes possédant la compétence et les qualifications requises.

Ils, doivent être approuvés par l’Autorité maritime

ARTICLE 227 :

- 1 – L’évaluation de la sûreté du navire, après étude de sûreté, doit notamment comprendre :
 - 1.1. l’identification des mesures, des procédures et des opérations de sûreté existantes,
 - 1.2. l’identification et l’évaluation des opérations essentielles du bord qu’il convient de protéger,
 - 1.3. l’identification des menaces éventuelles contre ces opérations et la possibilité de survenance afin de donner un ordre de priorité aux mesures de sûreté, et
 - 1.4. l’identification des points faibles, y compris humains, du navire, des politiques et des procédures.
- 2 – L’évaluation de la sûreté de l’installation portuaire doit notamment comprendre :
 - 2.1– l’identification et l’évaluation des infrastructures et biens essentiels qu’il est important de protéger, ainsi que des points faibles, y compris humain, de l’infrastructure, des politiques et des procédures.
 - 2.2– l’identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures avec la probabilité de survenance afin de donner un ordre de priorité aux mesures de sûreté,
 - 2.3– l’identification, le choix et le classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que de leur degré d’efficacité pour réduire la vulnérabilité.

CHAPITRE 6 – DELIVRANCE DES CERTIFICATS

ARTICLE 228 :

1 – Un « certificat international de sûreté » est délivré après approbation par l’Autorité Maritime du plan de sûreté.

2 – Ce certificat, rédigé en arabe avec une traduction en langue anglaise, est établi selon le modèle figurant en annexe au Code ISPS. Si la langue du pays n’est pas l’anglais, une traduction en anglais est obligatoire.

ARTICLE 229 :

- 1 – Le certificat international de sûreté est délivré pour une période maximale de cinq ans.
- 2 – Si ce certificat est délivré pour une durée inférieure à 5 ans, il peut être prorogé au-delà de sa date d’expiration jusqu’à 5 ans sous conditions de vérifications dans les conditions de la présente loi.

3 - Lorsque la vérification de renouvellement du certificat est achevée dans les 3 mois précédents sa date d'expiration, le nouveau certificat est valable pour une nouvelle période de 5 ans à compter de la date de vérification de renouvellement.

Lorsque cette vérification est achevée dans les 3 mois suivants sa date d'expiration, le nouveau certificat est valable pour une nouvelle période de cinq ans à compter de la date de vérification du renouvellement.

4 - Si un nouveau certificat ne peut être délivré ou fourni au navire ou à l'installation portuaire après la vérification de renouvellement et avant la date d'expiration du certificat existant, l'Autorité maritime peut apposer un visa sur le certificat qui doit être accepté comme valable pour une période maximum de 5 mois à compter de la date d'expiration.

5 - Si, à la date d'expiration du certificat, un navire ne se trouve pas dans un port mauritanien, sa validité peut être prorogée pour une période maximum de 3 mois aux fins de lui permettre d'achever son voyage vers un port où il pourra être vérifié, et uniquement si la mesure lui paraît opportune et raisonnable.

6 - Lorsque le navire effectue des voyages courts, l'Autorité maritime peut, à titre exceptionnel, et dans les mêmes conditions qu'au paragraphe 5 ci-dessus, proroger la durée du certificat pour une période maximum de 1 mois.

7 - Lorsqu'une vérification intermédiaire est achevée dans un délai de moins de 5 ans :

- la date d'expiration est remplacée par un visa à une date qui ne peut être postérieure de plus de 3 ans à la date d'achèvement de cette vérification,
- la date d'expiration peut rester inchangée si les intervalles maximaux entre la ou les vérifications supplémentaires et les vérifications prévues au présent article ne sont pas dépassés.

ARTICLE 230 :

Le certificat international de sûreté du navire ou des installations portuaires cesse d'être valable dans les cas suivants :

1 - si les vérifications de renouvellement ne sont pas effectuées dans les délais prescrits ou si les visas n'ont pas été apposés sur le certificat dans les conditions prévues ci-dessus,

2 - si une compagnie assume la responsabilité de l'exploitation d'un navire non exploité précédemment par celle-ci, ou

3 - si le navire passe sous pavillon étranger.

ARTICLE 231 :

Lorsqu'un navire mauritanien passe sous pavillon étranger, l'Autorité maritime adresse, dans les meilleurs délais à l'Autorité maritime du nouveau pavillon les copies du certificat international de sûreté du navire ou tous autres renseignements relatifs à ce certificat, ainsi que les copies des rapports de vérification, ou lorsqu'une compagnie exploite un navire qui ne l'était pas auparavant par elle, la compagnie antérieure doit également adresser dans les meilleurs délais à la nouvelle compagnie copies des renseignements concernant le certificat ou faciliter les vérifications du certificat international provisoire de sûreté du navire.

ARTICLE 232 :

1 – Jusqu’à ce que le certificat définitif soit délivré, il peut être délivré, à titre provisoire, un certificat international de sûreté du navire pour :

- 1.1. – un navire sans certificat ou à sa livraison ou avant sa mise ou remise en service,
- 1.2. – un navire sous pavillon étranger passant sous pavillon mauritanien,
- 1.3. – un navire sous pavillon d’un Etat n’ayant pas adhéré à SOLAS 74 et passant sous pavillon mauritanien, ou
- 1.4. – une compagnie assumant la responsabilité de l’exploitation d’un navire qu’elle n’exploitait pas auparavant.

2 – Le certificat provisoire ne peut être délivré qu’après :

- 2.1.– évaluation de la sûreté du navire et la mise à bord d’une copie du plan de sûreté approuvé préalablement et examiné par l’agent de sûreté du navire,
- 2.2.– que le navire soit doté d’un système d’alerte de sûreté satisfaisant aux prescriptions du Code ISPS,
- 2.3.– que les arrangements nécessaires à la vérification initiale ou de renouvellement auront été mis en place dans un délai de 6 mois, et
- 2.4.– que le capitaine, l’agent de sûreté du navire et l’équipage soient familiarisés avec les dispositions permanentes du plan de sûreté.

ARTICLE 233 :

Des arrêtés du Ministre chargé de la Marine marchande préciseront le contenu et les modalités d’application des plans de sûreté des navires et des installations portuaires.

CHAPITRE 7 – SYSTEME D’ALERTE DU NAVIRE

ARTICLE 234 :

Les navires mauritaniens suivants doivent être munis d’un système d’alerte :

- 1 - navires construits à partir du 1^{er} juillet 2004,
- 2 - pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques, transporteurs de gaz et vraquiers d’une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, construit avant le 1^{er} juillet 2004 ou au plus tard à la date de la première visite de l’installation radioélectrique après le 1^{er} juillet 2004, et
- 3 -aux autres navires de charge d’une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux et unités mobiles de forage au large construits avant le 1^{er} juillet 2004 ou au plus tard à la date de première visite de l’installation radioélectrique après le 1^{er} juillet 2004

ARTICLE 235 :

1 – Lorsqu’il est activé, le système d’alerte du navire :

- 1.1. – doit déclencher et transmettre à la compagnie une alerte de sûreté navire - terre qui l’identifie et donne sa position signalant que sa sûreté est menacée ou compromise,
- 1.2. – ne doit pas envoyer cette alerte à d’autres navires,
- 1.3. – ne doit pas donner l’alarme à bord du navire, et
- 1.4. – doit continuer l’alerte jusqu’à ce qu’elle soit désactivée et/ou réenclenchée.

2 – Le système d’alerte doit :

- 2.1. – pouvoir être activé depuis la passerelle de navigation et depuis au moins un autre endroit mais ne pas pouvoir être déclenché par inadvertance
- 2.2. – satisfaire aux normes de fonctionnement adoptées par l’Organisation Maritime Internationale.

3 - Il satisfait aux prescriptions relatives au système par utilisation de l'installation radioélectrique installée sous réserve du respect des prescriptions du chapitre IV de SOLAS 74 telle qu'amendée.

ARTICLE 236 :

1 – Lorsque l'Autorité maritime reçoit notification d'une alerte de sûreté d'un navire mauritanien, elle en informe immédiatement le ou les Etats à proximité duquel ou desquels le navire était exploité sur le moment.

2 – Lorsque l'Autorité maritime reçoit notification d'une alerte d'un navire étranger, elle en informe immédiatement l'Etat du pavillon et, selon le cas, l'Etat ou les Etats à proximité duquel ou desquels le navire était exploité sur le moment.

3^{ème} PARTIE : LES POLLUTIONS MARINES PAR LES NAVIRES

3^{ème} PARTIE : LES POLLUTIONS MARINES PAR LES NAVIRES

CHAPITRE 1 - GENERALITES

ARTICLE 237 :

1 – La présente loi s’applique aux eaux maritimes sous juridiction ou souveraineté de la République Islamique de Mauritanie telles que définies dans la présente loi, ainsi qu’au sol et sous-sol marin :

- aux navires battant pavillon mauritanien, même en haute mer,
- aux navires étrangers se trouvant dans les eaux mauritaniennes.

2 – Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux navires de la Marine nationale ainsi qu’aux autres navires de l’Etat mauritanien lui appartenant et exploités ou affectés exclusivement à un service non commercial de l’Etat.

3 – Les dispositions de la Convention INTERVENTION 69 et de son Protocole de 1973 sont applicables même au-delà des eaux sous juridiction mauritanienne quel que soit le pavillon du navire concerné.

4 – Les dispositions de la présente loi ne préjudicient pas des dispositions législatives et réglementaires relatives :

- à la protection de l’environnement marin,
- à la protection des ressources biologiques et halieutiques de la mer, et
- d’une manière générale de toutes autres dispositions législatives et réglementaires spécifiques.

CHAPITRE 2 – PREVENTION DES DIFFERENTES POLLUTIONS MARINES PAR LES NAVIRES

Section 1 – Prévention de la pollution marine par les hydrocarbures

ARTICLE 238 :

1 - Sous réserve des dispositions de la section 4 ci-dessous, le rejet à la mer d’hydrocarbures ou de mélanges d’hydrocarbures dans les eaux maritimes mauritaniennes est interdit à tout navire autre que pétrolier sauf lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- le navire effectue le rejet alors qu’il est en route,
- le navire effectue une navigation hors des eaux territoriales,
- la teneur de l’effluent en hydrocarbures est inférieure à cent parts par million,
- le navire utilise un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets, un système de séparation d’eau et d’hydrocarbures, un système de filtrage ou une autre installation prescrite à la règle 16 de l’annexe I de MARPOL 73/78

2 - Les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus ne s'appliquent pas au rejet de mélanges d'hydrocarbures qui, non dilués, ont une teneur en hydrocarbures inférieure ou égale à 15 parts par million.

3 – En ce qui concerne les pétroliers, et sous réserve des dispositions de la section 3 ci-dessous, de tels rejets sont également interdits sauf lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- les rejets sont effectués en route et à plus de 50 milles marins des lignes de base déterminant les eaux territoriales,
- le taux instantané des rejets ne dépasse pas 60 litres par mille marin et la quantité totale rejetée à la mer ne dépasse pas 1/15 000 de la quantité totale de la cargaison particulière dont les résidus proviennent,
- un système de surveillance continue et de contrôle des rejets ainsi qu'un ensemble de citernes de décantation tel que prescrit à la règle 15 est utilisé, sauf dans les cas prévus à la règle 15-3 de l'annexe I de MARPOL 73/78

4 - Les dispositions des paragraphes : 1 et 3 ci-dessus ne s'appliquent pas au rejet de ballast propre ou séparé.

5 - Au cas d'exploration et d'exploitation des ressources minérales des fonds marins, le Ministre chargé de la Marine marchande peut autoriser, à titre dérogatoire, et sous réserve qu'il ne soit pas porté atteinte à l'état biologique, halieutique et écologique du milieu marin dans la zone considérée, des rejets tels que prévus au paragraphe 3 ci-dessus à une distance supérieure à 40 milles marins des côtes.

ARTICLE 239 :

Les résidus d'hydrocarbures qui ne peuvent être rejetés dans les conditions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 4 de la règle 9 de l'annexe I de MARPOL 73/78 sont conservés à bord ou rejetés dans des installations de réception.

ARTICLE 240 :

1 – Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux transportant des hydrocarbures comme combustible ou cargaison doit détenir un registre des hydrocarbures – partie I (opérations dans la tranche des machines) en la forme établie à l'appendice III de l'annexe I de MARPOL 73/78.

2 – Tout pétrolier visé au paragraphe 1 ci-dessus doit également détenir un « registre des hydrocarbures – partie II » (opérations concernant la cargaison et le ballast) en la forme établie à l'appendice III de l'annexe I de MARPOL 73/78 dont chaque page est signée du capitaine qui consigne les rejets, chaque rejet étant également signé par l'officier responsable des opérations.

3 – Le registre des hydrocarbures fait partie du journal de bord réglementaire. Il doit être conservé à bord pendant trois ans suivant la date de la dernière inscription et pouvoir être présenté à tout moment lors des inspections effectuées par les agents compétents de la Direction de la Marine marchande.

ARTICLE 241 :

Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux transportant des hydrocarbures comme combustible ou cargaison doit avoir à son bord un plan « d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures », approuvé par l'Autorité maritime, établi selon les dispositions prévues par la règle 26 de l'annexe I de MARPOL 73/78 et conforme aux exigences de la résolution MEPC 54 (32).

Section 2 – Prévention de la pollution marine par les eaux de ballast

Sous-section 1 : les eaux de ballast polluées

ARTICLE 242 :

Sous réserve des dispositions de la règle 13 de l'annexe 1 de MARPOL 73/78, tout pétrolier d'une jauge brute inférieure ou égale à 150 tonneaux et tout navire autre que pétrolier d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux, naviguant dans les eaux sous souveraineté ou juridiction mauritanienne doit conserver à son bord les eaux de ballast polluées jusqu'à leur décharge dans les installations de réception à terre.

ARTICLE 243 :

Tout navire autre que pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux et inférieure à 10 000 tonneaux doit être muni d'un appareil de filtrage des hydrocarbures conforme aux dispositions du paragraphe 4 de la règle 16 de l'annexe 1 à MARPOL 73/78 et s'il transporte de grandes quantités de combustible liquide se conformer aux dispositions du paragraphe 2 de la règle 16 pré-citée ou du paragraphe 1 de la règle 14.

ARTICLE 244 :

1 - Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux doit être muni :

- d'un matériel de filtrage,
- d'un dispositif d'alarme, et
- d'un dispositif permettant d'arrêter automatiquement tout rejet de mélange d'hydrocarbures lorsque la teneur en hydrocarbures de l'effluent dépasse 15 parts par million.

-

2 – Le matériel de filtrage doit être conçu de façon à ce que le mélange d'hydrocarbures rejeté à la mer après être passé par le ou les systèmes ait une teneur en hydrocarbures inférieure à 15 parts par million,

3 – Le dispositif d'alarme doit indiquer le moment où cette teneur risque d'être dépassée

ARTICLE 245 :

L'Autorité maritime doit s'assurer que les navires d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux sont équipés, dans toute la mesure du possible, de manière à pouvoir conserver à bord des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures et les rejeter conformément aux prescriptions de l'alinéa b) du paragraphe 1 de la règle 9 de l'annexe 1 de MARPOL 73/78

Sous-section 2 –

les eaux de ballast propre et séparé

ARTICLE 246 :

1 - Le rejet en mer des eaux de ballast propre et séparé est interdit dans les eaux mauritaniennes sauf lorsqu'elles sont traitées suffisamment par un procédé homologué agissant sur ou contre les organismes aquatiques nuisibles et les agents pathogènes et les éliminant.

2 – Les produits ou substances employés pour le traitement de ces eaux de ballast doivent être nuisibles pour les organismes aquatiques sans être cependant ni toxiques, ni bio - accumulables, ni persistants pour les communautés biologiques.

ARTICLE 247 :

1 – Une description détaillée de la méthode de traitement utilisée doit être disponible à bord en deux langues dont l'anglais.

2 – La méthode employée ne doit pas nuire à la sécurité du navire ou de son équipage.

Section 3 – Prévention des autres formes de pollutions marines

Sous-section 1 – Prévention de la pollution marine par les substances liquides nocives transportées en vrac

ARTICLE 248 :

1 – Sous réserve des dispositions de la section 4 ci-dessous, est interdit tout rejet à la mer :

- de substances liquides nocives des catégories A, B, C et D telles que définies à la règle 3 de l'annexe II de MARPOL 73/78 et figurant aux appendices I et II de ladite annexe,
- de substances provisoirement classées dans ces catégories,
- des eaux de ballast à l'exception de celles contenues dans les ballasts propres tels que définis à la règle 1 a) de l'annexe II de MARPOL 73/78,
- des eaux de nettoyage des citernes ou
- d'autres résidus contenant de telles substances.
-

2 - Toutefois, le rejet de telles substances liquides nocives est autorisé lorsque sont respectées les conditions particulières de rejet pour chaque catégorie de substances établies dans la règle 5 de l'annexe II de MARPOL 73/78.

ARTICLE 249 :

1 - Tout navire pour lequel les dispositions de l'annexe II de MARPOL 73/78 sont applicables doit détenir un « registre de la cargaison » établi dans les conditions de la règle 9 de ladite annexe et conforme au modèle fixé à l'appendice 4 de l'annexe II précitée.

2 – Chaque page de ce registre est signée du capitaine qui y consigne les rejets, chaque rejet étant également signé par l'officier responsable des opérations.

3 – Le registre de la cargaison fait partie du journal de bord réglementaire. Il doit être conservé à bord pendant trois ans suivant la date de la dernière inscription et pouvoir être présenté à tout moment lors des inspections effectuées par les agents compétents de la Direction de la Marine marchande.

Sous-section 2 – Prévention de la pollution marine par les eaux usées des navires

ARTICLE 250 :

Sous réserve des dispositions de la section 4 ci-dessous, le rejet des eaux usées à la mer est interdit à moins que les conditions de broyage, de désinfection et de traitement des effluents telles que prévues à l'annexe IV de MARPOL 73/78 ne soient remplies.

ARTICLE 251 :

Afin de permettre les raccordements des tuyautages des installations de réception aux tuyautages de rejet des navires, ceux-ci doivent être munis de raccords de jonction normalisés ayant des dimensions conformes à celle prévue par la règle 11 de l'annexe IV de MARPOL 73/78.

Sous-section 3 – Prévention de la pollution marine par les substances nuisibles transportées par mer en colis, dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions – citernes ou des wagons-citernes

ARTICLE 252 :

1 - Sous réserve des dispositions de la section 4 ci-dessous, le jet à la mer de substances nuisibles transportées en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions –citernes ou wagons –citernes est interdit.

2 – Il en est de même si de tels moyens, vides, ont déjà servi au transport de telles substances à moins que des précautions suffisantes n'aient été prises pour s'assurer qu'ils ne contiennent aucun résidu dangereux pour le milieu marin.

- 3 - Les dispositions du Code international pour le transport des marchandises dangereuses (Code IMDG) s'appliquent à ces transports :
- faisant l'objet d'une liste ou d'un manifeste spécial les mentionnant ainsi que leur emplacement, ou
 - d'un plan d'arrimage indiquant l'emplacement de ces substances ou marchandises.

Sous-section 4 – prévention de la pollution marine par les ordures des navires

ARTICLE 253 :

Sous réserve des dispositions de la section 4 ci-dessous, est interdite :

- l'évacuation dans la mer de tous les objets en matière plastique, notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique, ainsi que les sacs à ordures en matière plastique,
- l'évacuation dans la mer à moins de 25 milles marins des lignes de base servant à déterminer les eaux territoriales, de fardage, de matériaux de revêtement et d'emballages flottants,
- l'évacuation dans la mer, à moins de 12 milles marins des lignes de base servant à déterminer les eaux territoriales ou à moins de 3 milles marins s'ils ont été broyés ou concassés, des déchets alimentaires ou de toutes autres ordures.

ARTICLE 254 :

1 - Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, et tout navire transportant plus de 15 personnes, doit détenir un registre des opérations d'évacuation et de rejet des ordures en la forme établie à l'annexe III de MARPOL 73/78.

2 – Ce registre doit être signé à chaque page par le capitaine qui y consigne les rejets, chaque rejet étant également signé par le responsable de l'opération.

3 – Le registre des opérations d'évacuation et de rejet des ordures fait partie du journal de bord réglementaire. Il doit être conservé à bord pendant deux ans suivant la date de la dernière inscription et pouvoir être présenté à tout moment lors des inspections effectuées par les agents compétents de la Direction de la Marine marchande.

**Sous-section 5 – Prévention de la pollution
marine par les hydrocarbures de soute**

ARTICLE 255 :

1 - Sous réserve des dispositions de la section 4 ci-dessous, le rejet à la mer d'hydrocarbures de soute est interdit sauf pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux munis et équipés d'un conteneur ou d'un pont fermé qui, à tirant d'eau égal :

- est capable de retenir les fuites ou déversements d'hydrocarbures survenus durant le soutage du combustible ou de l'huile de graissage en vrac,
- a une capacité d'au moins 0,08 m³ si la jauge brute du navire est inférieure à 400 tonneaux et du double si elle est égale ou supérieure,
- ne compromet pas la stabilité du navire ou la sécurité de l'équipage.

2- Les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus ne s'appliquent pas si le navire :

- est muni d'un système de transbordement empêchant le rejet d'hydrocarbures sur le pont découvert, ou
- possède des soutes habituellement remplies par camion et muni d'un tuyau de soutage d'un diamètre de 51 mm maximum avec bec à arrêt automatique.

**Section 4 – Exceptions aux interdictions de jet,
rejet ou évacuation dans la mer**

ARTICLE 256 :

Les dispositions des sections 1, 2 et 3 ci-dessus relatives aux diverses interdictions de jets, rejets ou évacuations dans la mer d'hydrocarbures ou autres ne s'appliquent pas :

- 1 lorsque les opérations sont effectuées pour assurer la sécurité du navire ou pour sauver des vies humaines en mer,
- 2 lorsque les opérations résultent d'une avarie de l'équipement du navire sous condition que son capitaine puisse justifier des précautions raisonnables prises après l'avarie ou la découverte du rejet destinées à les empêcher ou les réduire,
- 3 lorsque les déversements de telles substances liquides nocives ou mélanges sont effectués pour lutter contre une pollution pour en réduire les dommages, avec l'approbation de l'Autorité maritime,
- 4 lorsque toutes les précautions ayant été prises pour empêcher la perte de filets en fibre synthétique, leur abandon en mer est du à la perte accidentelle de ces filets ou des matériaux utilisés pour les réparer.
- 5 en cas de force majeure.

ARTICLE 257 :

Tout jet, rejet ou évacuation dans la mer est présumé volontaire si le capitaine ne peut le justifier en apportant la preuve qu'il assurait la sécurité de son navire ou des vies humaines ou qu'il avait pris suite à une avarie toutes les précautions raisonnables pour empêcher ou réduire celle-ci en les consignants, selon le cas, dans les registres prévus aux sections 1 et 2 ci-dessus ainsi que dans le compte-rendu détaillé de l'événement.

CHAPITRE 3 – INSPECTIONS ET CERTIFICATS DE PREVENTION **DE LA POLLUTION MARINE PAR LES NAVIRES**

ARTICLE 258 :

Dans le respect de la Convention des Nations –Unies sur le Droit de la mer et de MARPOL 73/78, aux fins de protection de l’environnement marin et nonobstant toutes autres dispositions législatives et réglementaires, l’Autorité maritime prend toutes mesures nécessaires pour garantir que, indépendamment du respect des règles relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, tout navire est apte au service pour lequel il est prévu que son équipage réunisse les conditions d’aptitude physique et de qualification professionnelle.

Section 1 – Inspections et visites

ARTICLE 259 :

1 - Tout pétrolier d’une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux ainsi que tout autre navire d’une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux battant pavillon mauritanien est soumis aux mêmes visites que celles citées dans la présente loi, conformément aux dispositions de la réglementation nationale et de la règle 4 de l’annexe I à MARPOL 73/78.

2 – Il en est de même pour les navires transportant des substances liquides nocives en vrac, des eaux usées, des ordures ou tous autres colis, conteneurs auxquels sont applicables les dispositions des annexes II, IV et V de MARPOL 73/78.

ARTICLE 260 :

L’Autorité maritime peut déléguer ses pouvoirs d’inspections et de visites aux sociétés de classification reconnues ou aux organismes agréés répondant aux critères fixés par la Résolution A 739 (18) de l’O.M.I. adoptée le 4 novembre 1993.

Section 2 – Certificats de prévention de la pollution marine

ARTICLE 261 :

1 – Tout pétrolier battant pavillon mauritanien d’une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux, ou tout autre navire d’une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, doit posséder un « certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures » (IOPP) établi conformément aux dispositions des règles 5 et suivantes de l’annexe I de MARPOL 73/78 et établi par une société de classification reconnue.

2 – Un tel navire, entrant dans le champ d’application des règles 20 et 21 de l’annexe I à MARPOL 73/78, est soumis à un système d’évaluation de l’état du navire (CAS) adopté par la Résolution OMI MEPC 94 (46) telle que modifiée.

Le CAS conditionne la validité du certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Les sociétés de classification reconnues effectuent cette évaluation.

3 – Tout navire battant pavillon mauritanien transportant des substances liquides nocives en vrac doit posséder un « certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac » établi conformément aux dispositions des règles 11 et suivantes de l’annexe II de MARPOL 73/78 établi par une société de classification reconnue.

4 - Tout navire battant pavillon mauritanien doit être titulaire d’un « certificat international de la prévention de la pollution par les eaux usées » délivré pour une période de 5 ans maximum et

établi par une société de classification reconnue conformément aux dispositions des règles 4 et suivantes de l'annexe IV de MARPOL 73/78, sauf dans les cas prévus :

- aux paragraphes 2 et 3 de la règle 8 de l'annexe 1 de MARPOL 73/78 concernant le certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures,
- aux paragraphes 2 et 3 de la règle 12 de l'annexe II de MARPOL 73/78 concernant le certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, et
- aux paragraphes 5 et 6 de la règle 7 de l'annexe IV de MARPOL 73/78 concernant le certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées.

ARTICLE 262 :

Les dispositions du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) tel qu'adopté par l'Assemblée générale de l'OMI dans sa résolution A. 741 (18) du 4 novembre 1993 sont applicables aux pétroliers battants pavillons mauritanien dans les conditions prévues aux articles 165 à 169 de la présente loi.

ARTICLE 263 :

L'Autorité maritime exerce à l'égard des pétroliers étrangers, ou de tous autres navires étrangers transportant des substances polluantes, dangereuses ou potentiellement polluantes, présents dans les eaux, ports, installations portuaires et terminaux mauritaniens les prérogatives de l'Etat du port telles que prévues à l'article 5 de MARPOL 73/78 et aux articles 218 à 220 de la Convention des Nations –Unies sur le droit de la mer signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay.

CHAPITRE 4 – OBLIGATION D'INFORMATION EN CAS DE JET, REJET A LA MER OU POLLUTION MARINE

ARTICLE 264 :

1 – Tout capitaine de navire battant pavillon mauritanien transportant ou ayant à son bord des hydrocarbures ou toutes autres substances polluantes, dangereuses ou potentiellement polluantes ou dangereuses telles que prévues par la réglementation nationale ou internationale, a l'obligation, dès qu'il en a connaissance, de signaler et adresser à l'Autorité maritime ou, selon sa position, à l'Autorité compétente de l'Etat côtier le plus proche, un compte-rendu aussi détaillé que possible :

- de tout accident de mer, au sens d'Intervention 69, dont il est victime,
- de tout événement survenu à bord de son navire entraînant ou risquant d'entraîner un événement de pollution par les hydrocarbures au sens de 'OPRC 90',
- de tout événement observé en mer entraînant un rejet d'hydrocarbures ou de toute présence d'hydrocarbures,
- de tout rejet, en cours d'exploitation du navire, d'hydrocarbures ou substances liquides nocives dépassant la quantité ou le taux instantané autorisé aux termes de MARPOL 73/78,
- de tout jet ou probabilité de jet de substances nuisibles en colis, conteneurs, citernes mobiles, camions – citernes ou wagons –citernes.

2 - En cas d'abandon du navire, d'insuffisance ou d'impossibilité à obtenir le rapport du capitaine, l'obligation d'information ou de signalement incombe au propriétaire, à l'affrètement, à l'armateur gérant, à l'exploitant du navire ou à leur agent.

3 – Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent également d'une manière générale :

- aux responsables de ports, terminaux et autres installations portuaires situés sur le territoire de la République Islamique de Mauritanie,

- à tous autres capitaines de navires, commandants de bord ou pilotes d'aéronefs civils,
- aux capitaines de navires et commandants de bord d'aéronefs chargés de la surveillance et du contrôle en mer ainsi qu'à tous autres capitaines de navires appartenant à l'Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial
- aux capitaines de navires portant assistance ou secours à un navire victime d'un tel événement ainsi que le cas échéant aux capitaines du ou des remorqueurs.

ARTICLE 265 :

Les dispositions ci-dessus s'appliquent obligatoirement à tout capitaine de navire étranger naviguant dans les eaux sous souveraineté ou juridiction mauritanienne dès lors qu'il y a danger ou menace pour la sécurité de la navigation, la protection des équipements, plates – formes de forage régulièrement signalées et balisées ainsi que les systèmes d'aides à la navigation et autres équipements ou installations, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non, des eaux sus- jacentes aux fonds marins et de leur sous –sol, la préservation de l'environnement marin et la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution ainsi que pour la recherche scientifique marine et les levés hydrographiques, et qu'un tel événement peut entraîner une infraction au présent code ainsi qu'aux lois et règlements en matière douanière, fiscale et sanitaire.

CHAPITRE 5 – PROCEDURES ET MISES EN DEMEURE

ARTICLE 266 :

1 – Tout accident survenu à un navire mauritanien, ou à un navire battant pavillon étranger se produisant dans les eaux territoriales mauritaniennes, donne lieu à une enquête spécifique diligentée par l'Autorité maritime et dont les résultats sont communiqués à l'Organisation Maritime Internationale dans les cas prévus à l'article 12 alinéa 2 de MARPOL 73/78.

2 – Lorsqu'un navire étranger est mis en cause, l'Autorité maritime transmet et notifie à l'Autorité du pavillon dont relève ce navire et, le cas échéant, même s'il s'agit d'un navire battant pavillon mauritanien, à tout Etat touché ou susceptible d'être touché par l'événement, tout rapport relatif à celui-ci et survenu dans les eaux sous juridiction mauritanienne entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles dans les conditions de l'article 8 de MARPOL 73/78.

ARTICLE 267 :

1 – En cas d'avarie ou d'accident de mer survenu à tout navire transportant ou ayant à son bord des hydrocarbures ou autres substances nocives ou dangereuses, ou potentiellement nocives ou dangereuses, et pouvant créer un danger grave d'atteinte à la faune et à la flore marine, au littoral et à son environnement ou à tout autre intérêt connexe au sens de l'article II-4 de la Convention INTERVENTION 69 et de son Protocole de 1973, l'armateur, le propriétaire ou l'exploitant du navire peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire face à ce danger.

2 – Si cette mise en demeure qui n'a pu donner lieu à un accord amiable préalable et reste sans effet, ou ne produit pas les effets attendus dans le délai imparti, ou encore est prononcée d'office en cas d'urgence, l'Autorité maritime peut prendre toutes dispositions utiles et faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant et recouvrer le montant de leurs coûts auprès de ces derniers dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur et relative à la réquisition des biens et services

3 – Les dispositions du présent article s’appliquent également aux navires en cas d’avaries ou accidentés sur le domaine public maritime ainsi que dans les ports, installations portuaires et terminaux mauritaniens ainsi que dans leurs accès.

CHAPITRE 6 – LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE PAR LES HYDROCARBURES

ARTICLE 268 :

1 – Le Ministre chargé de la Marine marchande prépare et supervise les opérations de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures.

2 – En concertation avec les autres Départements concernés, il prépare et actualise le plan d’urgence national en cas de pollution accidentelle par les hydrocarbures (plan POLMAR) qui précise notamment les rôles respectifs et les relations entre les différents organismes ou services impliqués ainsi que les modalités de conduite des opérations.

3 – L’élaboration du plan POLMAR doit respecter les règles et procédures de coopération prévues par la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC 90) et prendre en considération les objectifs de coopération de lutte contre une telle pollution tant au niveau international que régional ou sous-régional.

CHAPITRE 7 – RESPONSABILITE CIVILE ET OBLIGATION D’ASSURANCE DU PROPRIETAIRE DE NAVIRE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Section 1 – Pollution par les hydrocarbures autres que les hydrocarbures de soute

ARTICLE 269 :

1 – Aux fins du présent chapitre :

- « **Convention de 1992 portant création du Fonds** » signifie la convention internationale de 1971 portant création d’un Fonds international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, telle que modifiée par le protocole de 1992 adopté à Londres le 27 novembre 1992,

- « **Convention de 1992 sur la responsabilité civile** » signifie la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, telle que modifiée par le protocole de 1992 adopté à Londres le 27 novembre 1992,

- « **Fonds de 1992** » signifie le Fonds international d’indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures établi conformément aux dispositions de la convention de 1992 portant création du Fonds.

2 - Pour l’application du présent chapitre et du chapitre 8 ci-dessous, les termes ou expressions « **propriétaire** », « **navire** », « **événement** », « **dommages par pollution** » et

« **hydrocarbures** » s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1^{er} de la convention de 1992 sur la responsabilité civile.

ARTICLE 270 :

Tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages par pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures dudit navire dans les conditions et limites fixées par la convention de 1992 sur la responsabilité civile.

ARTICLE 271 :

1 - Une action en réparation peut être engagée en République Islamique de Mauritanie, en vertu de la présente loi :

- si un dommage de pollution résultant de l'événement a été subi sur le territoire, y compris la mer territoriale ainsi que la zone économique exclusive,
- si des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir, limiter ou réduire ces dommages.

2 - Une telle action en réparation ne peut être engagée que devant le tribunal compétent de Nouakchott qui fixe la procédure à suivre pour la présentation des demandes d'indemnisation et pour la distribution du fonds de limitation.

3 - Si le montant de cette limitation ne peut satisfaire toutes les demandes des bénéficiaires du droit à réparation, le montant des indemnités versées à chaque demandeur est réduit proportionnellement

ARTICLE 272 :

1 - Toute demande en réparation de dommages résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures ne peut être formulée

- contre le propriétaire du navire,
- contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière,
- exceptionnellement contre d'autres personnes que sur la base de la convention de 1992 sur la responsabilité civile.

2 – Le propriétaire du navire ne peut limiter sa responsabilité s'il est prouvé que les dommages de pollution proviennent d'une omission ou de la commission d'un acte commis personnellement, intentionnellement, ou en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement.

3 - Les personnes autres que le propriétaire qui ont pu ou qui ont concouru aux dommages de pollution ne peuvent être poursuivies en dédommagement, et ne peuvent donc limiter leur responsabilité, que si ces dommages résultent de leur fait ou de leur omission personnelle commis intentionnellement, ou en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement.

ARTICLE 273 :

Aucune disposition ne saurait porter atteinte au droit de recours du propriétaire responsable contre tout tiers ayant contribué au dommage, notamment le chargeur et/ou le propriétaire ou le destinataire de la cargaison ainsi que, le cas échéant, la société de classification du navire ou l'organisme agréé par l'Autorité maritime.

ARTICLE 274 :

1 - Sous réserve des dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile relatives aux navires qui sont la propriété de l'Etat, tout propriétaire d'un navire battant pavillon

mauritanien transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut laisser ce navire entreprendre une navigation maritime s'il ne justifie, dans les conditions de l'article VII de ladite Convention, d'une assurance ou autre garantie financière à concurrence, par événement, du montant de sa responsabilité.

2 – Le certificat attestant de l'assurance ou autre garantie financière, tel que prévu au paragraphe 1, est délivré par l'Autorité maritime qui en fixe la procédure de délivrance et conditions de validité.

ARTICLE 275 :

1 – Quel que soit son pavillon, aucun navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut avoir accès à un port, installation portuaire ou terminal de chargement ou de déchargement mauritanien, ni les quitter, s'il n'est muni d'un certificat attestant que la responsabilité civile de son propriétaire pour les dommages résultant d'une pollution par hydrocarbures est couverte par une assurance ou autre garantie financière, tel le cautionnement d'une banque ou autre institution financière, pour un montant fixé par application des limites de responsabilité prescrite par le présent Code.

2 – Si le navire est propriété d'un Etat, il doit être muni d'un certificat attestant que la responsabilité de cet Etat est couverte dans les limites fixées au paragraphe 1 de l'article V de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

ARTICLE 276 :

1 – Les droits à indemnisation s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date à laquelle l'événement est intervenu.

2 – L'action en justice est éteinte après un délai de six ans à compter de la date où s'est produit l'événement ayant causé le dommage ou à la date du premier des faits lorsque l'événement consiste en un ensemble de faits.

Section 2 – Pollution par les hydrocarbures de soute

ARTICLE 277 :

Aux fins de la présente section, les termes ou expressions « navire », « propriétaire du navire », « propriétaire inscrit », « hydrocarbures de soute », « mesures de sauvegarde », « événement » et « dommages par pollution » s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1^{er} de la Convention du 23 mars 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

ARTICLE 278 :

Tout propriétaire d'un navire est responsable du dommage de pollution causé par les hydrocarbures de soute se trouvant à bord ou provenant dudit navire dans les conditions et limites déterminées par la Convention de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

ARTICLE 279 :

Les dispositions relatives à la compétence du Tribunal de Nouakchott, à l'action en justice et à sa prescription telles que prévues ci-dessus (article 271) s'appliquent dans les mêmes conditions au cas de pollution par les hydrocarbures de soute.

ARTICLE 280 :

1 – Tout propriétaire d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 tonneaux ne peut laisser ce navire entreprendre une navigation maritime s'il ne justifie, dans les conditions de l'article 7 de la Convention du 23 mars 2001 sus visée, d'une assurance ou autre garantie financière couvrant la responsabilité pour dommages de pollution pour un montant équivalent aux limites de responsabilité de la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes et de son Protocole de 1996 sans qu'il puisse être excédé le montant calculé conformément à ladite Convention.

2 –Le certificat attestant que l'assurance ou autre garantie financière, telle que prévue au paragraphe 1 est établi et délivré par l'Autorité maritime conformément aux dispositions de l'article 7 de la Convention du 23 mars 2001 précitée.

ARTICLE 281 :

1 – Quel que soit son pavillon, aucun navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 tonneaux ne peut accéder à un port, une installation portuaire ou un terminal de chargement ou déchargement mauritanien s'il n'est muni du certificat prévu ci-dessus.

2 – Si le navire est propriété d'un Etat, le certificat doit justifier que sa responsabilité est couverte dans les limites prescrites par la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes telle que modifiée mais n'excédant pas le montant calculé selon ladite Convention.

CHAPITRE 8 – POLLUTIONS MARINES PAR LES PLATES – FORMES DE FORAGE

ARTICLE 282 :

Au sens de la présente loi, sauf dispositions expresses contraires, on entend par :

- « **plate-forme** », toute installation ou dispositif, y compris les accessoires, lié à l'exploration ou à l'exploitation des ressources minérales des fonds marins se trouvant dans les eaux sous juridiction nationale et répondant aux conditions législatives et réglementaires la concernant,
- « **fonds marins** », le sol et le sous-sol du plateau continental et de la zone économique exclusive mauritanienne tels que définis par la présente loi,
- « **exploration** », la reconnaissance d'une surface délimitée de fonds marins mettant en œuvre de moyens techniques et financiers importants et destinée à démontrer l'existence de gisements économiquement exploitables, à en établir la nature, la valeur et les dimensions et à déterminer les facteurs permettant de définir les moyens nécessaires à l'exploitation,
- « **exploitation** », l'extraction des ressources minérales à des fins commerciales,
- « **ressources minérales** », les hydrocarbures liquides ou gazeux, ou toutes autres substances minérales se trouvant dans les fonds marins mauritaniens.

ARTICLE 283 :

1 – Indépendamment des dispositions de la présente loi et de toutes autres lois ou règlements relatifs à la sécurité maritime ainsi qu'à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection ou préservation de l'environnement marin, toute plate-forme se trouvant dans les eaux sous juridiction nationale procédant à des opérations d'exploration, d'exploitation ou de traitement des ressources minérales des fonds marins doit se conformer aux dispositions de la règle 21 de l'annexe I de MARPOL 73/78 applicables aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux et sous réserve des dispositions prévues aux a) et c) de ladite règle.

2 – Toute opération entraînant des rejets d'hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures doit être enregistrée dans le registre des hydrocarbures selon le modèle de l'appendice III de l'annexe I à MARPOL 73/78 tel que prévu dans la présente loi.

ARTICLE 284 :

1 - Sous réserve des dispositions ci-dessus, tout rejet, déversement, écoulement d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures à partir d'une plate-forme telle que définie à l'article 282 ci-dessus susceptible de porter atteinte à la faune et à la flore marine, à la santé publique et au développement économique et touristique des régions côtières est interdit conformément aux dispositions de MARPOL 73/78.

2 – Toutes dispositions techniques doivent être prises pour éviter des pollutions accidentelles au cours des opérations d'exploration ou d'exploitation et le Ministre chargé des Mines et du Pétrole, en concertation avec le Ministre chargé de la Marine marchande fait procéder à toutes inspections techniques qu'ils jugent utiles en ce qui concerne de telles dispositions.

3 - Notamment, les dispositions de la Résolution A.649 (16) adoptée le 19 octobre 1989 (Recueil MODU) par l'Assemblée générale de l'Organisation Maritime Internationale, telle que modifiée, et relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage sont applicables à toute unité mobile de forage explorant ou exploitant des ressources minérales des fonds marins mauritaniens.

ARTICLE 285 :

1 – Préalablement à toute opération d'exploration ou d'exploitation, notamment dans le respect des dispositions du Code de l'Environnement, le titulaire du titre doit dresser à ses frais un état biologique et écologique du milieu marin dans le périmètre autorisé et dressé par un organisme ou une société répondant, d'une manière générale, aux critères généralement admis en matière de recherche scientifique, biologique et écologique.

2 – Cet état est transmis au Ministre chargé de la marine marchande ainsi qu'au Ministre chargé de l'environnement et au Ministre chargé du pétrole. Il doit être renouvelé :

- au moins une fois par an durant la durée de validité du titre, ou
- à tout moment, en cours d'opération et aux frais du titulaire du titre, à la demande des Ministres concernés, s'il survient un accident altérant ou susceptible d'altérer gravement l'équilibre biologique ou écologique du milieu marin et/ou nuire aux activités économiques ou touristiques des régions côtières.

ARTICLE 286 :

Le propriétaire, l'exploitant ou l'opérateur d'une plate-forme effectuant des opérations d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales des fonds marins mauritaniens doit mettre en œuvre :

- un plan de sécurité maritime, et
- un plan d'urgence en cas de situation critique pour l'environnement marin, ou plan environnemental.

ARTICLE 287 :

1 - Le propriétaire, l'exploitant, l'opérateur d'une plate-forme ou toute autre personne assumant à son bord la conduite des opérations d'exploration ou d'exploitation d'une plate-forme est responsable de l'installation, de son fonctionnement ainsi que du maintien en bon état permanent de la signalisation maritime, de son balisage, éclairage et marquage notamment dans le respect du règlement pour prévenir les abordages en mer Convention de 1972 tel que modifié.

2 – Il peut demander l'établissement d'un périmètre de sécurité autour de cette plate-forme de forage.

3 – Le périmètre de sécurité prévu au paragraphe 2 ci-dessus est mesuré à partir de chaque point du bord extérieur de la plate-forme, y compris tout équipement associé participant à l'exploration ou l'exploitation.

ARTICLE 288 :

1 – Toute information nautique relative aux activités d'exploration et d'exploitation doit être transmise sans délai à l'Autorité maritime par le propriétaire, l'exploitant, l'opérateur de la plate-forme ou toute autre personne en assumant à son bord la conduite.

2 – L'Autorité maritime assure la diffusion des avis aux navigateurs et de toutes autres informations nautiques relatives à la localisation des plates-formes ainsi qu'aux éventuels périmètres de sécurité.

ARTICLE 289 :

Les dispositions du présent chapitre, notamment celles relatives au balisage et à l'information nautique, doivent être incluses dans le contrat de partage de production d'hydrocarbures signé entre la République Islamique de Mauritanie et le bénéficiaire du titre.

ARTICLE 290:

Des mesures plus contraignantes peuvent être éventuellement imposées au détenteur du titre lorsque la plate-forme se trouve dans les eaux territoriales mauritaniennes, notamment au titre de la protection et de la préservation de l'environnement marin et des activités de pêche.

**CHAPITRE 9 – POLLUTIONS MARINES DANS LES PORTS ET
AUTRES INSTALLATIONS PORTUAIRES**

ARTICLE 291 :

1 - Indépendamment de toutes autres dispositions relatives à la sécurité des navires ou à la prévention de la pollution marine, les Autorités portuaires ou gestionnaires d'installations ou de terminaux de chargement et de déchargement sont tenues de :

- prendre toutes mesures particulières aux fins de prévenir et éviter la pollution des plans d'eaux des ports, installations et terminaux par les navires qui y sont en escale,
- mettre à la disposition des navires en escale des capacités de réception de résidus d'hydrocarbures suffisantes au regard des critères énumérés au paragraphe 1 de la règle 12 de l'annexe I de MARPOL 73/78,
- mettre à la disposition des navires en escale des installations fixes de réception pour les déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison.

2 – Au sens du présent livre, on entend par :

- « déchets d'exploitation des navires », tous les déchets y compris les eaux résiduelles et résidus autres que les résidus de cargaison produits durant l'exploitation du navire et définis aux annexes I, IV et V de MARPOL 73/78 ainsi que les déchets liés à la cargaison tels que définis dans les directives pour la mise en œuvre de l'annexe V de MARPOL 72/78,
- « résidus de cargaison », tous restes de cargaison à bord demeurant dans les cales ou les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage, y

compris les excédents et quantités déversées lors des opérations de chargement et/ou déchargement,
- « installation fixe de réception portuaire », toute installation fixe, flottante ou mobile pouvant servir à la collecte des déchets d'exploitation des navires ou résidus d'exploitation.

ARTICLE 292 :

1 - L'Autorité portuaire ou gestionnaire d'une installation ou d'un terminal de chargement ou de déchargement doit établir et mettre en œuvre un « plan de réception et de traitement des déchets » approuvé par l'Autorité maritime.

2 – Ce plan doit être actualisé tous les trois ans et/ou après toute modification importante de l'exploitation du port ou du terminal.

ARTICLE 293 :

1 – Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux, tout exploitant ou gestionnaire d'une installation ou d'un terminal de chargement ou de déchargement doit fournir durant les opérations des moyens de communications immédiats ou permettant d'ordonner l'arrêt immédiat des opérations entre le bord et la terre.

2 – Tout navire et tout exploitant d'une installation portuaire ou d'un terminal de chargement ou de déchargement doit fournir un éclairage d'une intensité lumineuse suffisante lorsque des opérations de transbordement sont effectuées entre le coucher et le lever du soleil.

3 – Lors de toute opération de transbordement, le tuyau de transbordement doit avoir une pression d'éclatement égale au moins à quatre fois sa pression maximale signalée par une inscription visible et en cas de fuite celle-ci doit être ralentie ou stoppée dès que possible pour couper sa pression.

4 – Au cas d'urgence lors d'une opération de transbordement, le capitaine du navire ou le surveillant de l'opération à bord ou à l'installation de chargement ou de déchargement prend toutes mesures nécessaires pour corriger les effets et/ou les réduire au minimum.

5 – Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aux opérations de transbordement entre deux navires dans les eaux sous souveraineté ou juridiction mauritanienne.

ARTICLE 294 :

Les dispositions concernant l'établissement d'un plan d'urgence de lutte contre la pollution par les hydrocarbures par les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux et tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux s'appliquent aux installations portuaires ou terminaux de chargement ou de déchargement situés sur le territoire mauritanien.

**CHAPITRE 10 – PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE PAR
IMMERSION DE DECHETS ET AUTRES**

ARTICLE 295 :

Les immersions de déchets et autres matières, c'est-à-dire les matériaux et substances de tout type, de toute forme et de toute nature, à l'exception de celles énumérées à l'annexe I du protocole de 1996 à la convention LC 72, sont interdites dans les eaux maritimes et les fonds marins

sous juridiction ou souveraineté mauritanienne à l'exception des rejets des plates-formes répondant aux dispositions de l'appendice 6 de l'annexe 1 de MARPOL 73/78.

ARTICLE 296 :

1 - L'immersion de déchets ou autres matières énumérés à l'annexe 1 du Protocole de 1996 à la Convention LC 72 est subordonnée à la délivrance d'une autorisation du Ministre chargé de la Marine marchande après avis du Ministre chargé de l'Environnement.

2 – Les conditions de délivrance, d'utilisation, de suspension et de suppression de cette autorisation tiennent compte des dispositions de l'annexe II du Protocole pré- cité et sont fixées par décret pris en Conseil des Ministre sur proposition du Ministre chargé de la Marine marchande ou sur proposition conjointe du Ministre chargé de la Marine marchande et du Ministre chargé de l'Environnement.

3 – Sans préjudice des dispositions législatives ou réglementaires applicables à l'embarquement de déchets ou autres matières, les opérations d'embarquement sont subordonnées à l'obtention d'une autorisation délivrée dans les mêmes conditions que celles du paragraphe 1 ci-dessus.

ARTICLE 297 :

1 – L'immersion des déchets et autres matières, est strictement interdite dans les eaux intérieures et dans les limites des réserves et parcs marins nationaux.

2 – L'immersion des déchets et autres matières, est interdite :

- dans les zones définies par arrêtés conjoints des Ministres compétents et du Ministre chargé de la Marine marchande pour la préservation des intérêts de la défense nationale, , des télécommunications et des ressources halieutiques ou faunistiques,
- dans les périmètres de sécurité établis autour des plates-formes de forage, et
- sauf dérogation particulière du Ministre chargé de la Marine marchande, à moins de 150 milles de la terre la plus proche et à une profondeur suffisante pour les déchets ou autres matières tels que conteneurs, ferrailles, déchets métalliques ou volumineux, ainsi que les épaves de navires, plates-formes et autres installations en mer.

ARTICLE 298 :

1 - Les dispositions des articles 4.1.et 5 du protocole de 1996 à la convention LC 72 ne s'appliquent pas :

- lorsqu'il est nécessaire d'assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer ou la sécurité des navires, aéronefs, plates-formes ou tous autres ouvrages artificiels en mer,
- dans les cas de force majeure dus aux intempéries,
- dans tous les autres cas mettant en péril la vie humaine ou constituant une menace pour ces navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer

2 – Dans ces cas, l'immersion doit être le seul moyen de faire face à la menace en entraînant, selon toute probabilité, des dommages moins graves que le recours à l'immersion et elle doit se faire de façon à réduire au minimum les risques d'atteinte à la vie humaine en mer, la faune et la flore marine.

3 – L'immersion doit être signalée à l'O.M.I. dans les meilleurs délais.

ARTICLE 299 :

1 - Le Ministre chargé de la Marine marchande, après avis du Ministre chargé de l'Environnement, peut accorder, par dérogation aux articles 4.1.et 5 du protocole de 1996 à la

convention LC 72 une autorisation d'immersion limitée aux seuls cas d'urgence présentant impérativement des menaces inacceptables pour la santé humaine, la sécurité ou le milieu marin alors qu'aucune autre solution n'est possible.

- 2 – Avant de prendre une décision, le Ministre chargé de la Marine marchande consulte
 - tout pays susceptible d'être affecté, le cas échéant, par l'immersion, et
 - l'O.M.I. dont il suit les recommandations et qu'il informe des mesures prises.

- 3– Dans toute la mesure du possible, la dérogation ne doit pas porter atteinte à l'intégrité des réserves et parcs marins nationaux.

CHAPITRE 11 – PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE PAR INCINERATION DE DECHETS OU AUTRES MATIERES

ARTICLE 300 :

Sauf dans le cas prévu à l'article 301 ci-dessous, l'incinération en mer de déchets et autres matières, c'est-à-dire matériaux et substances de tout type, de toute forme ou de toute nature, est interdite.

- dans les eaux sous souveraineté ou juridiction mauritanienne, et
- en cas d'incinération hors de ces eaux lorsque l'embarquement des déchets ou autres matières a lieu sur le territoire mauritanien,
- pour les déchets contenant des PCB,
- pour les produits pétroliers contenant des produits halogénés ainsi que des déchets susceptibles de contenir des métaux lourds et des composés toxiques tels que prévus à l'annexe 6 de MARPOL 73/78

ARTICLE 301 :

L'incinération à bord, est autorisée lorsqu'elle est effectuée dans un incinérateur à déchets répondant aux dispositions des résolutions MEPC 76 (40) et MEPC 96 (45) relatives aux incinérateurs de bord et aux significations correspondantes.

CHAPITRE 12 – POLLUTION D'ORIGINE RADIOACTIVE

ARTICLE 302 :

- 1 - Tout capitaine de navire à propulsion nucléaire, ou transportant des déchets ou autres matières présentant un degré quelconque de radioactivité, est tenu d'avertir préalablement l'Autorité maritime dès son entrée ou son passage dans les eaux territoriales mauritaniennes. Celle-ci en informe immédiatement le Premier Ministre, le Ministre chargé de la Défense et le Ministre de l'Intérieur.

- 2 – Le message d'information prévu au paragraphe 1 ci-dessus doit notamment indiquer :
 - la date et l'heure d'arrivée dans les eaux territoriales,
 - la position, la route et la vitesse du navire,
 - la nature et la quantité du chargement.

ARTICLE 303 :

Toute immersion de déchets et/ou autres matières fortement, moyennement ou faiblement radioactifs dans les eaux maritimes sous souveraineté ou juridiction mauritanienne est strictement interdite.

CHAPITRE 13 – CONTRIBUTION FINANCIERE DU RECEPTIONNAIRE D’HYDROCARBURES AU FONDS INTERNATIONAL D’INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

ARTICLE 304 :

1 - Toute personne ou société de droit mauritanien qui, pendant une année civile, a reçu sur le territoire de la République Islamique de Mauritanie des hydrocarbures donnant lieu à contribution tels que définis à l’article 1.3.de la convention de 1992 portant création du Fonds international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, redevable d’une contribution au Fonds de 1992 doit notifier à l’Autorité maritime, au plus tard le 1^{er} mars de l’année suivante, la quantité d’hydrocarbures reçues, conformément à l’article 10 de ladite Convention.

2 – Le Ministre chargé de la Marine marchande communique à l’administrateur du Fonds les données mentionnées à l’article 15-2 de la Convention de 1992 précitée dans les délais et conditions du règlement intérieur du Fonds.

ARTICLE 305 :

Toute personne, ou société de droit mauritanien, qui a reçu au cours de l’année civile des hydrocarbures donnant lieu à contribution dans les conditions prévues au paragraphe 1 ci-dessus, pour des quantités totales supérieures à 150 000 tonnes

- dans les installations portuaires ou terminaux de chargement ou de déchargement mauritaniens, et
- dans les conditions prescrites à l’article 10 (a et b) de la convention de 1992
- verse des contributions au Fonds de 1992, conformément aux articles 10,12 et 13 de ladite convention selon les montants et dans les délais fixés par l’Assemblée du Fonds.

ARTICLE 306 :

Lorsque la quantité d’hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue par une personne ou une société de droit mauritanien pendant une année civile dépasse 150 000 tonnes une fois ajoutée à la quantité d’hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue en Mauritanie pendant la même année par une personne ou des personnes associées (filiale ou toute autre entité sous contrôle commun) dépasse 150 000 tonnes, cette personne verse une contribution pour la quantité qu’elle a effectivement reçue, même si cette quantité ne dépasse pas 150 000 tonnes.

ARTICLE 307 :

1 – Le Fonds de 1992 est en droit d’engager une action contre les contributions défailtantes devant le tribunal de Nouakchott.

2 – Il est également habilité à se porter partie civile dans toute procédure judiciaire introduite contre le propriétaire d’un navire ou son garant aux termes de l’article IX de la convention de 1992 sur la responsabilité civile.

ARTICLE 308 :

La notification au Fonds de 1992 en vertu de l’article 7.6 de la convention de 1992 en portant création doit être conforme à la procédure suivie pour la notification des actes judiciaires du code de procédure civile.

ARTICLE 309 :

1 – Toute action intentée contre le Fonds de 1992 pour obtenir une indemnisation aux termes de l’article 4 de la convention de 1992 portant création dudit Fonds peut être introduite en République Islamique de Mauritanie si le dommage par pollution résultant de l’événement :

- a été subi dans le territoire ou dans les eaux sous souveraineté ou juridiction mauritanienne, ou
- si des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir, réduire ou limiter ce dommage.

CHAPITRE 14 – DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 310 :

1 – En vue de mettre en œuvre la politique gouvernementale de prévention des pollutions marines telles que définies dans le présent livre, il est créé un Fonds spécial appelé « Fonds de prévention et d'intervention POLMAR » ou « FIPPOL »

2 – L'objet du FIPPOL est notamment de :

- contribuer à la mise à disposition rapide du personnel, du matériel et des services nécessaires pour prendre des mesures tendant à prévenir, limiter ou réduire un dommage résultant d'un événement de pollution prévu par le présent livre
- pouvoir accorder des facilités de paiement pour prendre des mesures de prévention et d'intervention contre un tel dommage.

ARTICLE 311 :

1 – Une cellule FIPPOL est créée auprès de l'Autorité maritime.

2 – Cette cellule est notamment chargée :

- de la collecte des informations devant servir à la préparation du rapport sur les hydrocarbures et de la préparation de ce rapport transmis à l'Administrateur du Fonds de 1992,
- de s'assurer du règlement des contributions dues au Fonds,
- du suivi des dossiers d'indemnisation éventuels entrant dans la compétence du Fonds.

3 – Au cas de pollution, des agents des personnes ou sociétés redevables d'une contribution FIPPOL peuvent être mis à la disposition de la cellule FIPPOL tout en continuant d'être rémunérées par celles-ci.

ARTICLE 312 :

1 – Les opérations du FIPPOL sont inscrites au budget du Ministère chargé de la Marine marchande dans des conditions fixées par la loi de finances.

2 – Indépendamment de cette inscription, et complémentairement à celle-ci, le FIPPOL est financé par les importateurs de produits pétroliers dans des conditions déterminées par décret pris en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine marchande.

ARTICLE 313 :

Le FIPPOL, lorsqu'il est intervenu financièrement, est en droit d'exercer devant le Tribunal de Nouakchott tout recours contre le responsable du dommage tant en ce qui concerne les navires que les aéronefs.

ARTICLE 314 :

Des décrets d'application préciseront les conditions d'application du présent livre.

**4^{ème} PARTIE : EVENEMENTS DE MER, ENQUÊTES
TECHNIQUES ET EPAVES OU NAVIRES ABANDONNES**

4^{ème} PARTIE : EVENEMENTS DE MER, ENQUÊTES TECHNIQUES ET EPAVES OU NAVIRES ABANDONNES

LIVRE VII – LES EVENEMENTS DE MER

ARTICLE 315 :

Au sens du présent code, on entend par « événement de mer » :

- tout abordage, échouement, incendie, explosion, chavirement, perte de navire, opération d'assistance ou de sauvetage ou survenance d'avaries communes, et d'une manière plus générale
- tout événement survenant à bord d'un navire susceptible de créer un danger pour la navigation, et/ou une menace de pollution du milieu marin.

ARTICLE 316 :

1 – Tout événement de mer tel que défini à l'article 315 ci-dessus doit être signalé dans les meilleurs délais à l'Autorité maritime par le ou les capitaines des navires en cause dès qu'il survient dans les eaux sous souveraineté ou juridiction mauritanienne.

2 – Une enquête technique est immédiatement ouverte par l'Autorité maritime conformément aux dispositions du présent code et de la Résolution A 849 (20) du 27 novembre 1997 de l'O.M.I.

3 - Les résultats de cette enquête sont communiqués à l'Etat du pavillon ainsi qu'à l'O.M.I.

CHAPITRE 1 - ABORDAGE

ARTICLE 317 :

1 - L'abordage est la collision ou le heurt entre navires de mer et/ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure quelles que soient la nature et le régime des eaux.

2 – Les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux cargaisons, aux effets, aux biens ou aux personnes se trouvant à bord sont réglées selon les dispositions du présent chapitre.

3 – Pour l'application du paragraphe 2 ci-dessus du présent article, les engins flottants, à l'exception de ceux amarrés à poste fixe, sont assimilés aux navires.

ARTICLE 318 :

En cas d'abordage fortuit dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de la collision ou du heurt, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés sans qu'il soit distingué selon que l'un des navires ou les deux aient été au mouillage à ce moment là.

ARTICLE 319 :

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

ARTICLE 320 :

1 – S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises.

Toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

2 – Les dommages causés soit aux navires, soit aux cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, passagers ou toutes autres personnes se trouvant à bord sont supportés par les navires au prorata de leurs fautes, sans solidarité à l'égard des tiers.

3– Les navires en faute sont solidairement responsables à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle qu'il doit définitivement supporter conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

ARTICLE 321 :

La responsabilité pénale subsiste dans le cas où la collision ou le heurt résulte de la faute d'un pilote même si le pilotage est obligatoire.

ARTICLE 322 :

Les dispositions qui précèdent s'appliquent à la réparation des dommages causés par un navire :

- soit par exécution ou omission de manœuvre,
- soit par inobservation des règlements, ou
- soit à un autre navire, ou
- soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

ARTICLE 323 :

1 – Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à compter de l'événement.

2 – Le délai pour intenter les actions en recours est d'un an à partir du jour du paiement.

3 - Ce délai de prescription ne court pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux sous juridiction mauritanienne.

ARTICLE 324 :

Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles du paragraphe 3 de l'article 320 ci-dessus ne s'appliquent pas aux navires de la Marine nationale et de l'Organisme chargé de la Surveillance des pêches et du contrôle en mer ainsi qu'aux autres navires de l'Etat affectés à un service public.

CHAPITRE 2 – ECHOUEMENT - INCENDIE

ARTICLE 325 :

L'échouement est l'action d'un navire qui touche un haut fond, un rocher ou un autre écueil et qui se trouve arrêté dans sa navigation faute d'eau suffisante sous la quille pour le retenir ou le maintenir à flot.

ARTICLE 326 :

L'échouement ne donne lieu à délaissement que :

- si le navire ne peut être réparé ou
- si les réparations dépassent les trois quarts de la valeur agréée ou
- s'il entraîne son innavigabilité.

ARTICLE 327 :

1 – L'échouement est traité comme naufrage pour le transport des passagers et entre dans la notion de fortune de mer.

2 – Dans l'énumération des risques couverts par la police sur corps, il est compris aussitôt après le naufrage.

ARTICLE 328 :

L'incendie libère le transporteur de marchandises.

CHAPITRE 3 – PERTE DU NAVIRE

ARTICLE 329 :

1 - Il y a perte totale du navire lorsque la valeur des réparations est supérieure à la valeur du navire.

2 – La valeur pour laquelle le navire a été assuré est indicative.

ARTICLE 330 :

Le propriétaire qui répare raisonnablement son navire a droit au montant intégral des réparations même si elles excèdent la valeur de celui –ci au moment où il aurait pu la demander tout de suite après le sinistre.

ARTICLE 331 :

L'armateur qui ne peut remplacer de suite son navire perd les bénéfices qu'il aurait pu en tirer et a droit, selon le même principe, à un dédommagement pour toute indemnité consécutive à son immobilisation.

ARTICLE 332 :

Il ne peut être retenu que les frets nets lorsque le propriétaire fait valoir la perte de frets, à l'exclusion de tous frets bruts tenant compte de dépenses que le fréteur n'a pas exposées.

CHAPITRE 4 – ASSISTANCE ET SAUVETAGE

ARTICLE 333 :

L'assistance et le sauvetage des navires de mer ou de toutes autres constructions flottantes en danger, des cargaisons ou biens se trouvant à bord, du fret, des personnes ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sont soumis aux dispositions du présent chapitre sans tenir compte des eaux où elles ont été rendus.

ARTICLE 334 :

1 – Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une rémunération équitable y compris entre navires appartenant au même propriétaire, armateur, affréteur ou armateur -gérant.

2 – Aucune rémunération n'est due :

- si le concours prêté est resté sans résultat utile,
- si les personnes ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru,
- si les services exceptionnels rendus par le remorqueur ne peuvent être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage,

3 – En aucun cas, cette rémunération ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

ARTICLE 335 :

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

ARTICLE 336 :

1 - Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le Tribunal.

2 – Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage des navires sauveteurs.

3- Si le navire sauveteur bat pavillon étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi de son pavillon.

ARTICLE 337 :

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

2 – Lorsque le consentement de l'une des parties est vicié par dol ou réticence, ou lorsque la rémunération est excessive ou hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée à la requête de la partie intéressée.

ARTICLE 338 :

1 - La rémunération est fixée par le tribunal qui prend en compte, selon les circonstances :

- 1.1. – d'abord le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers, ou par son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité ou autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'approbation spéciale du navire assistant ainsi que toutes autres mesures prises pour prévenir ou limiter les dommages dus à l'environnement, et
- 1.2. – ensuite par la valeur des choses sauvées.

2 – Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent à la répartition prévue à l'article 336 paragraphe 3 ci-dessus.

3- Le tribunal peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît :

- 3.1. - que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance, ou
- 3.2. – que les sauveteurs se sont rendus coupables de vols, recels ou de tous autres actes frauduleux.

ARTICLE 339 :

1 – Aucune rémunération n'est due pour le sauvetage des personnes.

2 – Toutefois, les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus lors d'un accident ayant donné lieu à sauvetage ou à assistance ont droit à une part équitable de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de sa cargaison ou de leurs accessoires.

ARTICLE 340 :

1 – L’action en paiement de la rémunération d’assistance ou de sauvetage se prescrit en deux ans à compter du jour où les opérations sont terminées.

2 – Toutefois, ce délai ne court pas lorsque le navire assisté ou sauvé n’a pu être saisi dans les eaux intérieures ou territoriales mauritaniennes.

ARTICLE 341 :

1 - Tout capitaine est tenu autant qu’il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre.

2 – Sauf intervention effective et directe de sa part, le propriétaire du navire n’est pas responsable à raison des contraventions au paragraphe 1 du présent article.

ARTICLE 342 :

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux navires de l’Etat ou affectés à un service public.

ARTICLE 343 :

1 – La responsabilité de l’assistant ou de ses préposés à raison des dommages corporels ou matériels en relation directe avec des opérations d’assistance ou de sauvetage, au sens de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes signée à Londres le 19 novembre 1976, ainsi qu’à raison de tous autres préjudices résultant de ces opérations, peut être soumis à limitation quel que soit le fondement de la responsabilité.

2 – Cette limitation est soumise aux mêmes conditions que celles applicables à la limitation de responsabilité du propriétaire de navire.

3 -Toutefois, les limites de responsabilité de l’assistant n’agissant pas à partir d’un navire, ou agissant uniquement à bord du navire auquel il fournit des services d’assistance, sont calculées selon les mêmes règles et sur la base d’une jauge de 1500 tonneaux au sens du paragraphe 5 de l’article 6 de la Convention citée ci-dessus.

ARTICLE 344 :

Toute clause attributive de juridiction à un tribunal étranger ou toute clause compromissoire donnant compétence à un tribunal arbitral siégeant à l’étranger est nulle lorsque les navires assistant et assisté battent pavillon mauritanien et que l’assistance ou le sauvetage a eu lieu dans les eaux sous juridiction mauritanienne.

CHAPITRE 5 – AVARIES

ARTICLE 345 :

1 – Les avaries sont communes ou particulières.

2 – Les avaries particulières :

2.1. - sont celles subies par le navire ou la marchandise en dehors de tout sacrifice volontaire destiné au salut commun,

2.2. – sont supportées par le propriétaire qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf actions éventuelles en responsabilité, remboursement ou indemnité.

3 - Les avaries sont communes, quand et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice ou une dépense extraordinaire a été accompli et/ou encouru pour le salut commun dans le but de préserver ou de sauver d'un péril un navire et sa cargaison engagés dans une expédition maritime commune.

ARTICLE 346 :

Il y a avarie commune lorsqu'un ou plusieurs navires remorquent ou poussent un ou plusieurs autres navires engagés dans des activités commerciales et que les mesures sont prises pour préserver les navires et leurs cargaisons d'un péril commun et non engagés dans une opération d'assistance.

ARTICLE 347 :

1 – Seuls les frais nets, occasionnés par une mesure ayant évité des dépenses admissibles en avarie commune, ou les pertes, dommages ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie, seront admis comme tels à concurrence des dépenses évitées

2 – Sont considérés comme frais nets les débours provoqués par la mesure substituée, déduction faite du montant de ceux qui auraient été normalement encourus.

3 – Ne sont pas admis en avaries communes :

3.1. – les dommages, pertes ou dépenses encourus au titre de dommages d'une atteinte à l'intégrité de l'environnement ou à la suite de fuites ou rejets de substances polluantes émanant des bâtiments engagés dans l'expédition maritime commune et notamment les frais nécessaires à la dépollution.

Toutefois, les frais exposés pour la prévention ou la diminution d'une telle atteinte sont rémunérés à condition qu'ils soient la conséquence d'une mesure d'avarie commune

3.2. – les surestaries, les pertes de marché et toute autre perte ou dommage subi ou dépense encourue en raison de retard soit au cours du voyage, soit postérieurement et tous dommages indirects quelconque telle que la perte consécutive à une différence de cours

ARTICLE 348 :

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties intéressées, il y a néanmoins lieu à contribution mais sans préjudice des recours pouvant concerner cette partie à raison d'une telle faute.

ARTICLE 349 :

1 – La preuve qu'une perte ou une dépense doit être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission.

2 – La notification écrite au dispatcheur doit se faire dans les douze mois de la date à laquelle a pris fin l'expédition maritime commune.

3 - A défaut d'une telle notification ou de fournir tous justificatifs ou précisions relatives à la valeur d'un intérêt à contribuer, le dispatcheur est autorisé à estimer le montant de l'admission ou la valeur contributive sur la base des informations dont il dispose.

Son estimation ne peut être contestée qu'en cas d'erreur manifeste.

ARTICLE 350 :

Toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense admissible en avarie commune est réputée avarie commune et admise, sans égard à l'économie éventuellement

réalisée par d'autres intérêts mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi réalisée.

ARTICLE 351 :

1 – Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'expédition.

2 – Les dispositions du paragraphe 1 du présent article sont sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

ARTICLE 352 :

1 - Le montant des avaries matérielles admissible en avarie commune doit être fixé au moyen d'un rapport d'expertise à l'exclusion de tout autre moyen de preuve, notamment la preuve testimoniale.

2 – Le montant admissible en avarie commune pour dommage ou perte de cargaison sacrifiée est le montant de la perte éprouvée de ce fait en prenant pour base la valeur CAF au dernier jour du déchargement du navire ou à la fin du voyage lorsqu'il se termine en un autre port que celui de la destination primitive.

Quand tout ou partie de la cargaison avariée est vendue et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte admise en avarie commune est la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette à l'état non avarié telle qu'elle est calculée au paragraphe ci-dessus.

3 – Le montant admissible en avarie commune pour le fret relatif aux marchandises sacrifiées et non acquitté par elles sera le fret brut perdu.

4 – Les montants admissibles en avarie commune porteront intérêts calculés depuis leur paiement ou depuis le moment où l'ayant droit aurait dû recevoir ou a reçu l'objet sacrifié jusqu'à trois mois après la date de la dispache.

5 - Les frais d'expertise et d'enquête nécessaires à l'établissement de la dispache, les frais et honoraires du dispacheur ainsi que tous autres frais nécessaires pour la liquidation de l'avarie dans l'intérêt de toutes les parties sont également admis en avarie commune et supportés proportionnellement aux intérêts en risque.

ARTICLE 353 :

1 - Les dépenses sont admises dans la devise dans laquelle elles ont été effectuées mais le transporteur peut obtenir compensation dans sa monnaie nationale sous réserve d'en avoir fait la demande dans le compromis.

2 – Les admissions relatives aux marchandises sont exprimées dans la devise en vigueur au lieu et au moment de la fin du voyage.

ARTICLE 354 :

1 – La valeur contributive du navire est basée sur sa valeur à la fin du voyage et dans l'état où il se trouve à ce moment, la valeur vénale n'étant prise en considération qu'à titre de référence.

2 – La valeur contributive de la cargaison est basée sur la valeur CAF à la fin du voyage et dans l'état où elle se trouve à ce moment et en cas de vente en cours de voyage sur le produit net de la vente augmenté le cas échéant des admissions à son profit.

3- Les frais postérieurs à l'événement donnant ouverture à l'avarie commune, et ce jusqu'à la fin du voyage originellement prévu, sont déduits des valeurs déterminées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus du présent article à l'exception de l'indemnité spéciale prévue à l'article 14 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance supportée par le navire qui ne doit pas être déduite de sa valeur contributive telle que définie au paragraphe 1 du présent article.

4 – Aux valeurs ainsi déterminées sont ajoutés les montants admis en avarie commune du chef d'avaries matérielles.

5 - Le courrier postal, les approvisionnements de bouche, les bagages des passagers et les effets personnels ne contribuent pas.

6 - Le fret sauvé au risque du transporteur contribue sur son montant brut et si le fret non payé est admis en avarie commune il contribue sur le montant de l'admission.

ARTICLE 355 :

Toute demande d'admission en avarie commune, quelles que soient la cause, la nature et l'importance des dommages doit être justifiée par le constat d'un ou de plusieurs experts établis dans les meilleurs délais :

- soit le plus tôt possible après la livraison de la marchandise,
- soit dès que possible après l'accident ou avant le commencement d'un nouveau voyage.

ARTICLE 356 :

1 - Toute information et/ou documentation demandée par le dispatcheur doit être fournie dans un délai de six mois à compter de la demande par les intéressés à l'avarie commune.

2 – A défaut, les informations que se procurera le dispatcheur feront foi jusqu'à preuve du contraire.

ARTICLE 357 :

1 – Les dommages et frais résultant d'un échouement volontaire pour le salut commun, même lorsqu'il constitue un acte d'avarie commune, ne justifie une telle admission qu'après sa remise à flot et que le navire soit reconnu raisonnablement réparable.

2 – Si le navire a coulé sans que cela ait lieu dans le but de le sauver, lui et sa cargaison, d'un péril commun, les frais de renflouement ainsi que tous autres dommages causés intentionnellement sont avaries communes mais non les dommages causés par l'accident.

ARTICLE 358 :

En cas de remorquage d'un navire échoué, ou lorsque la mise à terre ou le transbordement de tout ou partie de la cargaison, constitue un acte d'avarie commune, la rémunération de l'assistant sera admise comme telle sous réserve des conditions prévues par décret pris en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande

ARTICLE 359 :

1 - Nonobstant les dispositions restrictives de l'article 358 ci-dessus, sont admissibles en avarie commune les indemnités fixées par décisions judiciaires ou arbitrales.

2 - Les dispositions de l'article 358 et du paragraphe 1 ci-dessus s'appliquent même lorsque les navires assistants et assistés appartiennent au même armateur ou propriétaire ou relèvent encore de la même gestion.

3 - Dans ces cas, les admissions se limitent aux pertes et avaries qui sont les conséquences directes de l'assistance, de l'allègement ou du remorquage.

4 - Les admissions en avarie commune incluent la rémunération d'assistance prise en compte dans les conditions de l'article 13 paragraphe 1 b) de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance

5 - L'indemnité spéciale payable à l'assistant par l'armateur dans les conditions du paragraphe 4 de l'article 14 de ladite convention n'est pas admise en avarie commune.

ARTICLE 360 :

Sauf exceptions, lorsque le navire est conduit dans un port de refuge et y séjourne seul et exclusivement sont admis en avaries communes les frais d'entrée et de sortie, de remorquage, les droits de port et frais de gardiennage du navire chargé.

ARTICLE 361 :

Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

LIVRE VIII – ENQUÊTES TECHNIQUES **APRES EVENEMENTS DE MER**

ARTICLE 362 :

1 - A la suite d'un événement de mer, l'Autorité maritime peut décider de l'ouverture d'une enquête technique dont l'objet est de prévenir de futurs événements.

2 – Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, les enquêteurs techniques collectent et analysent les informations utiles aux fins de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'événement et, s'il y a lieu, établissent des recommandations de sécurité.

3 Au sens du présent livre, on entend par « événement de mer », tout événement, accident ou incident survenu à un navire, notamment au cas de pertes de vies humaines en mer ou de pollution, abordage, échouement, incendie, explosion, dommages de structure affectant la navigabilité du navire ou panne nécessitant un remorquage ou l'assistance de services à terre.

ARTICLE 363 :

L'enquête technique est ouverte lorsqu'est mis en cause après un événement de mer :

- un navire battant pavillon mauritanien, ou
- survenu dans les eaux territoriales ou intérieures mauritaniennes, quel que soit le pavillon du ou des navires impliqués, ou
- lorsque l'accident, ou qu'il se soit produit, a coûté la vie ou occasionné des blessures graves à des nationaux mauritaniens, ou
- causant ou menaçant de causer un grave préjudice au territoire national, à l'environnement, aux ressources halieutiques, aux installations ou ouvrages sur lesquels la République Islamique de Mauritanie exerce sa souveraineté et sa juridiction ou encore mettant en jeu d'autres intérêts importants.

ARTICLE 364 :

Le présent livre ne s'applique pas :

- aux bâtiments de la Marine Nationale, et
- aux autres bâtiments appartenant à l'Etat n'effectuant pas une navigation commerciale,
- aux embarcations non pontées d'une longueur inférieure à 12 mètres.

ARTICLE 365 :

1 – L'enquête technique est effectuée par une cellule ad hoc faisant appel à un inspecteur de la sécurité maritime assisté d'un ou plusieurs agents désignés en raison de leurs compétences techniques, ou, le cas échéant, par une commission d'enquête constituée par le Ministre chargé de la Marine marchande.

2 – Dans le cadre d'une telle enquête, la cellule et les enquêteurs techniques agissent en toute indépendance et ne doivent recevoir ou solliciter d'instructions d'aucune autorité ou organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur a été confiée.

3 - Des enquêteurs techniques de nationalité étrangère peuvent être autorisés à participer aux investigations sur le territoire national ou à bord de navires mauritaniens lorsque leur présence s'avère nécessaire au bon déroulement de l'enquête.

ARTICLE 366 :

1 – Les enquêteurs techniques peuvent accéder immédiatement au lieu de l'événement pour procéder sur place à toute investigation utile.

2 – Le Procureur de la République est préalablement informé des modalités de leur intervention.

3 - Les enquêteurs techniques peuvent prendre toute mesure de nature à assurer la préservation des indices. . Ils ont accès sans retard au contenu des dispositifs techniques enregistrant les paramètres utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'événement et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions suivantes :

- a. -s'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, ils peuvent prendre copies des enregistrements et appareils enregistreurs saisis par l'Autorité judiciaire sous le contrôle d'un Officier de la Police Judiciaire (OPJ), ou
- b. -dans le cas contraire, ils peuvent prélever les enregistrements et appareils enregistreurs en présence d'un OPJ dont le concours a été sollicité par l'intermédiaire du Procureur de la République.

ARTICLE 367 :

1 – S'il n'a pas été procédé à l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, les débris, fluides, pièces, organes ou tous autres mécanismes qu'ils estiment nécessaires à contribuer à la détermination des circonstances et causes de l'événement de mer.

Ces prélèvements sont effectués en présence d'un OPJ dont le concours est sollicité par l'intermédiaire du Procureur de la République.

2 – Les objets ou documents retenus sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire.

3 - Leurs rétentions, et le cas échéant, leurs altérations ou leurs destructions ne donnent pas droit à indemnités.

ARTICLE 368 :

1 – Si une enquête ou une information judiciaire est ouverte, les enquêteurs techniques peuvent procéder, avec l'accord du Procureur de la République ou du juge d'instruction, aux prélèvements aux fins d'examens ou d'analyses, des débris, fluides, pièces, organes ou tous autres mécanismes qu'ils estiment nécessaires à contribuer à la détermination des causes et circonstances de l'événement de mer.

2 – Si ceux-ci ont fait l'objet d'une saisie, ils ne peuvent être soumis à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, les altérer ou les détruire qu'avec l'accord de l'Autorité judiciaire.

3 – Ils sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'Autorité judiciaire et peuvent y assister ainsi qu'exploiter leurs constatations pour les besoins de l'enquête.

ARTICLE 369 :

1 – Les enquêteurs techniques peuvent rencontrer toute personne concernée et obtenir, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, communication de toute information ou document concernant :

- les circonstances, organismes et matériels en relation avec l'événement de mer,

- la construction, la certification, l'entretien et l'exploitation du matériel.

2 – Ils peuvent également demander communication de toute information ou document à caractère personnel concernant la formation, l'aptitude et la qualification des personnes concernées

3 – Les informations médicales ne peuvent être communiquées qu'aux médecins éventuellement désignés pour assister les enquêteurs.

4 – Ces informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction peuvent être communiquées aux enquêteurs techniques avec l'accord du Procureur de la République.

Lorsqu'ils sont placés sous scellés, il en est établi une copie à leur intention.

ARTICLE 370 :

Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du rapport d'enquête technique est adressée au Procureur de la République.

ARTICLE 371 :

1 – Le chef de la cellule ainsi que les experts auxquels il fait appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et peines prévues par le Code pénal.

2 – Par dérogation au paragraphe 1 ci-dessus, le chef de la cellule est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un événement de mer à l'Autorité maritime, aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transport ou de leurs équipements.

3 - A cette même fin, il peut, ainsi que le cas échéant le président de la commission d'enquête, dans le cadre de sa mission, rendre publiques des informations à caractère technique sur des constatations faites par les enquêteurs et, éventuellement, ses conclusions provisoires.

ARTICLE 372 :

1 – En cours d'enquête, le chef de la cellule peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un événement de mer.

2 – Au terme de l'enquête, il rend public un rapport sous une forme approprié au type et à la gravité de l'événement. Ce rapport n'indique pas le nom des personnes et ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'événement et à la compréhension des recommandations de sécurité.

Le rapport d'enquête est également transmis à la Commission technique de sécurité.

3 - Avant la remise du rapport, les enquêteurs techniques peuvent recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés qui sont également tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

ARTICLE 373 :

Un décret pris en Conseil des Ministres précisera les conditions d'application du présent livre.

LIVRE IX – EPAVES ET NAVIRES ABANDONNES

CHAPITRE 1 – LES EPAVES MARITIMES

ARTICLE 374 :

1 - Sous réserve des dispositions des conventions internationales en vigueur, sont considérées comme épaves maritimes :

- 1.1. - les navires et aéronefs abandonnés ou submergés en état d'innavigabilité ainsi que leurs cargaisons et tous autres accessoires et débris de la navigation,
- 1.2. – les marchandises ou objets jetés ou tombés à la mer, trouvés flottants ou tirés du fond de la mer ou en mer, dans les eaux territoriales ou échoués sur le rivage et dont le propriétaire a perdu la possession, et
- 1.3. – d'une manière générale, tous les objets ou biens trouvés abandonnés en mer, sur le rivage ou au fond de la mer.

2 - Les marchandises ou objets volontairement abandonnés ou jetés en mer ou sur le rivage en vue de les soustraire à l'action de la douane ne sont pas des épaves.

ARTICLE 375 :

Toute personne qui découvre une épave doit :

- 1 - dans la mesure du possible la mettre en sûreté, et
- 2 - en faire la déclaration dans les meilleurs délais à l'Autorité maritime qui prend les mesures nécessaires en vue de sa récupération et de sa conservation, dresse l'inventaire des matériels ou objets sauvés et procède à la recherche du propriétaire.

ARTICLE 376 :

Si le propriétaire est connu, présent ou représenté et s'il revendique ses droits sur l'épave, l'Autorité maritime ne peut procéder au sauvetage de celle-ci aux frais et risques du propriétaire que :

- 1 – après mise en demeure restée sans effet dans le délai imparti si elle constitue :
 - un obstacle à la navigation ou à la pêche, ou
 - une menace pour l'environnement, ou
 - si sa récupération présente un intérêt général ou un caractère d'urgence.
- 2 – sur demande de celui-ci s'il ne dispose pas de moyens de sauvetage suffisants et s'il y a urgence à agir pour éviter la dépréciation ou la perte de l'épave.

ARTICLE 377 :

1 - L'autorité portuaire ou le gestionnaire d'un terminal pétrolier ou minéralier, après information de l'Autorité maritime, peut mettre en demeure le propriétaire de toute épave constituant un danger pour la navigation dans les limites réglementaires de l'installation portuaire ou du terminal d'avoir à procéder au relèvement ou la démolition dans les délais impartis.

2 – Si le propriétaire est inconnu ou s'il refuse, néglige d'exécuter ou ne respecte pas les délais impartis pour l'exécution des travaux, l'autorité portuaire ou le gestionnaire du terminal peut y procéder directement aux frais et risques de celui-ci.

3 - Le propriétaire ne peut se libérer de ses obligations par l'abandon du navire et du fret mais peut demander le bénéfice de la limitation de sa responsabilité conformément aux dispositions de la Convention internationale sur la limitation de responsabilité pour les créances maritimes.

ARTICLE 378 :

1 - Si le propriétaire de l'épave est connu, il doit indiquer dans un délai de un mois à compter du sauvetage s'il désire procéder à la récupération ou en faire abandon.

2 – Dans le premier cas, il doit procéder à la récupération de l'épave dans les délais impartis par l'Autorité maritime qui tient compte de sa situation, de la difficulté de l'opération et des délais dans lesquels les travaux entrepris doivent être terminés.

3 - Si les travaux n'ont pu être exécutés dans les délais impartis, l'Autorité maritime peut prononcer la déchéance des droits du propriétaire de l'épave qui devient alors propriété de l'Etat.

4 – Lorsque la déchéance du propriétaire de l'épave est prononcée, l'Etat peut :

- procéder à la vente de celle-ci,
- procéder directement à son exploitation, ou
- passer un contrat de concession d'exploitation avec une entreprise spécialisée.

ARTICLE 379 :

1 - L'inventeur ou le sauveteur de l'épave a droit à une indemnité tenant compte notamment :

- 1.1. – du succès obtenu, du temps employé, des frais et dommages subis, des dangers et risques encourus, de la valeur et de l'appropriation du matériel utilisé, et
- 1.2. – de la valeur de l'épave.

2 – S'il y a plusieurs sauveteurs, l'indemnité se partage selon les critères définis au paragraphe 1 du présent article.

3 - L'indemnité est fixée par accord entre les parties ou, à défaut, par le tribunal du lieu de découverte de l'épave ou du lieu où celle-ci a été ramenée.

ARTICLE 380 :

1 - Lorsqu'un navire contribue au sauvetage d'une épave, la rémunération est partagée entre l'armateur et l'équipage sur la base des deux tiers à l'armateur et un tiers à l'équipage.

2 - Entre les membres de l'équipage, le partage a lieu au prorata des salaires réels.

3 -Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux entreprises effectuant habituellement des opérations de sauvetage.

ARTICLE 381 :

Lorsqu'une épave appartient à l'Etat, les administrations intéressées peuvent, en collaboration avec l'Autorité maritime, en interdire le sauvetage ou, si celle –ci a été sauvée, fixer une rémunération forfaitaire pour le sauveteur.

ARTICLE 382 :

1 – La rémunération de l'inventeur ou du sauveteur est assortie d'un privilège sur l'épave sauvée.

2 – Ce privilège a même rang que celui des frais engagés pour la conservation de la chose.

3 - Le droit à rémunération est prescrit dans un délai de deux ans à compter de la fin des opérations de sauvetage.

ARTICLE 383 :

1 - Au cas d'épave échouée ou ramenée sur le rivage, l'Autorité maritime peut faire procéder à sa vente :

- à l'expiration du délai d'un mois prévu à l'article 378 ci-dessus si elle n'a pas été revendiquée dans ce délai,
- après la notification au propriétaire de la décision prononçant la déchéance de ses droits sur l'épave.

2 – L'Autorité maritime peut remettre en propriété au sauveteur toute épave dont la vente ne laisserait aucun produit net appréciable.

ARTICLE 384 :

La vente des marchandises périssables ou non susceptibles d'identification peut être autorisée par dérogation aux dispositions de l'article 378 ci-dessus.

ARTICLE 385 :

1 – Le produit de la vente de l'épave, déduction faite de tous frais, droits, taxes ou rémunérations est versé au Trésor Public.

2 – Il peut être réclamé pendant cinq ans par le propriétaire ou ses ayants droits. A l'expiration de ce délai, il est acquis au Trésor Public.

3 - Sauf justifications contraires, les épaves sont réputées étrangères et assujetties au paiement des droits et taxes douanières.

ARTICLE 386 :

A l'exception des navires de guerre et des navires qui appartiennent à l'Etat ou qui sont exploités par celui-ci, tout propriétaire d'un navire est tenu de souscrire à une assurance pour l'enlèvement de l'épave de son navire en cas de naufrage dans les eaux sous juridiction mauritaniennes ou sur le Domaine public mauritanien. Cette assurance doit être certifiée par l'Autorité Maritime.

Tout navire appartenant à un autre Etat et entrant dans les eaux sous juridictions mauritaniennes doit avoir à son bord un certificat d'assurance épave délivré par son Etat.

CHAPITRE 2 - LES NAVIRES ABANDONNES

ARTICLE 387 :

Est considéré comme navire abandonné au sens du présent code un navire même en état d'innavigabilité :

1.– à bord duquel l'armateur ou le propriétaire ne maintient pas un équipage de sécurité régulièrement inscrit au rôle d'équipage déposé auprès de l'Autorité maritime, ou

2. – pour lequel celui-ci ne répond pas immédiatement aux injonctions de l'Autorité maritime assurant la sécurité de la navigation maritime ou la préservation de l'environnement dans les eaux mauritaniennes ou

3 – dont la navigation ou le stationnement en infraction aux dispositions légales ou réglementaires de police générale ou particulière compromet la sécurité des usagers, la tranquillité, l'hygiène publique, l'esthétique des sites ou la conservation du rivage.

ARTICLE 388 :

1 - Il peut être procédé à la réquisition des personnes et biens pour mettre fin aux dangers que présentent les navires abandonnés avec attribution de compétence à l'Autorité judiciaire en ce qui concerne le contentieux du droit à indemnité.

2 – La mise en demeure de mettre fin au danger que présente un navire abandonné est adressée par le Directeur de l'installation portuaire ou le gestionnaire du terminal pétrolier ou minéralier si le navire abandonné se trouve dans les limites administratives de l'installation ou du terminal ou par le Directeur de la Marine marchande partout ailleurs.

3 – Lorsque le propriétaire, l'armateur ou son représentant refuse ou néglige, dans le délai imparti, de prendre les mesures nécessaires pour mettre fin au danger que représente le navire abandonné, l'Autorité portuaire ou le gestionnaire du terminal ou, selon le cas, l'Autorité maritime peut intervenir aux frais et risques de celui-ci

4 – En cas d'urgence, cette intervention peut être exécutée d'office et sans délai.

ARTICLE 389 :

1 – La cargaison des navires abandonnés peut être vendue si elle n'est pas revendiquée ou enlevée.

2 – Le produit de la vente est consigné durant un an et au terme de ce délai, si aucun créancier ne s'est manifesté, ce produit est acquis au Trésor public.

3 - Les créances afférentes aux frais exposés pour la conservation de la cargaison sont garanties par un privilège sur la valeur de celle-ci de même rang que le privilège pour la conservation de la chose.

ARTICLE 390 :

Un décret pris en Conseil des Ministres précisera les mesures à prendre concernant les navires abandonnés.

5^{ème} PARTIE – GENS DE MER ET TRAVAIL MARITIME

5^{ème} PARTIE – GENS DE MER ET TRAVAIL MARITIME

LIVRE X – CONTRAT DE TRAVAIL MARITIME- OBLIGATION DU MARIN ET DE L'ARMATEUR

CHAPITRE 1 – DEFINITIONS

ARTICLE 391 :

Au sens du présent livre, est considéré comme :

- «**armateur**», tout propriétaire de navire, particulier, société ou service public pour le compte duquel un navire est armé, exploité ou utilisé, ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente loi, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de ces tâches ou responsabilités,
- «**capitaine**», toute personne assurant la réalité du commandement d'un navire, à l'exception des pilotes
- «**gens de mer**», ou marins, toutes personnes employées ou engagées, ou travaillant encore pour leur propre compte, à quelque titre que ce soit à bord d'un navire et exerçant à titre professionnel en mer un emploi permanent relatif à la marche, la conduite, l'entretien ou l'exploitation du navire, à l'exception:
 - des équipages des bâtiments de la Marine nationale,
 - des autres personnes au service permanent de l'Etat, et
 - des dockers itinérants.
- «**pilote**», toute personne habilitée et autorisée à guider les navires à l'entrée et à la sortie des ports, chenaux d'accès et passes

CHAPITRE 2 – CONTRAT DE TRAVAIL MARITIME

Section 1 – Contrat et forme

ARTICLE 392 :

1 – Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin ayant pour objet l'accomplissement d'un service à bord d'un navire battant pavillon mauritanien en vue ou au cours d'une expédition maritime est un contrat de louage de services appelé contrat de travail maritime, régi par les dispositions du présent code et de ses textes d'application.

2 – En dehors des périodes d'embarquement, le contrat de travail maritime est régi par le droit commun.

ARTICLE 393 :

1 – L'engagement maritime est libre, sous réserve des règles de droit commun en matière de contracter et l'armateur ou son représentant conserve en toute circonstance le libre choix de l'équipage.

2 – Toutefois, nul ne peut contracter un tel engagement s'il n'est libre de tout autre engagement.

3 - Sous réserve des accords de réciprocité, le contrat de travail maritime ne confère aucun droit d'entrée, de séjour et d'emploi en République Islamique de Mauritanie.

ARTICLE 394 :

- 1 - Le contrat de travail maritime doit être rédigé et constaté :
 - par écrit, en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et obligations respectifs,
 - en langue arabe, anglaise ou française, sauf si les parties sont convenues d'une autre langue, auquel cas une traduction en langue arabe, anglaise ou française doit être remise à chacune des parties,
 - en double exemplaire dont l'un est remis à l'armateur ou son représentant et l'autre au marin.

2 – Le contrat doit être signé par le marin avant le départ du navire dans des conditions telles qu'il ait eu le loisir d'en examiner les clauses et conditions et qu'il ait pu, le cas échéant, demander conseil et les accepter librement avant d'apposer sa signature.

Il est authentifié par la signature du capitaine, de l'armateur ou de son représentant bien qu'une telle signature ne constitue pas une renonciation du marin à toute réclamation ultérieure contre ces derniers.

3 – Il a force obligatoire et s'entend comme incluant les conventions collectives applicables à la profession.

Section 2 – Contenu du contrat

ARTICLE 395:

Le contrat de travail maritime ne doit contenir :

- aucune clause contraire à la législation nationale,
- aucune clause par laquelle les parties conviendraient à l'avance de déroger aux règles de compétence de juridiction bien qu'une telle disposition n'exclut pas, le cas échéant, le recours à la conciliation.

ARTICLE 396 :

1. - Selon que le contrat de travail maritime est conclu pour une durée déterminée, une durée indéterminée ou au voyage, celui-ci doit notamment préciser :

- 1.1.- l'indication de la durée,
- 1.2.- le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties, dans les conditions fixées à la section 4 ci-dessous
- 1.3.- le port où le voyage prendra fin et fixer le moment où toutes opérations, commerciales ou maritimes, seront réputées accomplies,
- 1.4.– le service pour lequel le marin s'engage, la fonction qu'il doit exercer, le montant des salaires et accessoires,
- 1.5.- ainsi que tous autres renseignements utiles dans le respect des dispositions légales, réglementaires, conventionnelles ou résultant des usages.

2- Le Ministre chargé de la Marine Marchande peut définir par arrêté un modèle de contrat de travail Maritime, spécifique aux marins mauritaniens embarqués sur les navires de pêche étrangers autorisés à opérer dans les eaux sous juridiction mauritanienne.

Ce contrat doit prendre en compte la période d'autorisation de séjour de ces navires.

Section 3 – Contrat à l’essai

ARTICLE 397 :

1 – Le contrat à l’essai, dérogatoire au principe de la conclusion à titre définitif, ne peut être conclu pour une période supérieure à trois mois ou dans les limites imposées par les conventions collectives.

2 - A l’issue de la période d’essai, le contrat devient automatiquement définitif à moins qu’il ait été résilié par l’une ou l’autre partie durant celle-ci ou à l’issue de l’essai.

3 - Le contrat peut être rompu avant son expiration par le capitaine ou patron après avis du délégué de bord, sauf stipulation conventionnelle contraire, et les règles relatives au licenciement ne sont pas applicables durant cette période.

4 – La notification de la rupture de l’essai peut être verbale sans que l’armateur ou son représentant ne soit tenu d’alléguer un motif dans la lettre de rupture.

Section 4 – Résiliation

ARTICLE 398 :

1 – L’armateur, son représentant ou le capitaine peut résilier le contrat de travail maritime sans préavis, ou avant l’expiration de son terme, s’il apparaît que le marin :

- 1.1. - est inapte au service pour lequel il s’est engagé lorsque les raisons de cette inaptitude existaient avant l’engagement sauf :
 - 1.1.1. – si celles-ci étaient connues de l’armateur,
 - 1.1.2. – si celles-ci auraient du être raisonnablement connues de ce dernier,
- 1.2. - est atteint d’une maladie transmissible pouvant être dangereuse pour toute personne embarquée ou s’il omet de la déclarer,
- 1.3. – se rend coupable de fautes répétées particulièrement graves dans le service ou d’un fait disciplinaire ou pénal rendant sa présence à bord indésirable,
- 1.4. – commet un acte qui le rend incapable de travailler.

2 - La résiliation immédiate du contrat, la nature des faits reprochés et les circonstances dans lesquelles ils se sont produits doivent être mentionnés au livre de bord.

Une copie signée de cette mention est remise au marin.

ARTICLE 399 :

Le marin peut résilier le contrat de travail maritime sans préavis :

- 1 - si l’armateur ou le capitaine se rend coupable d’un manquement grave à ses devoirs envers lui,
- 2 - si le capitaine l’insulte gravement, lui fait subir des mauvais traitements ou tolère de tels traitements de la part de tiers,
- 3 - si le navire change de pavillon,
- 4 - si le congé annuel lui est refusé,
- 5 - si le navire doit toucher un port contaminé par une épidémie ou ne quitte pas dans les meilleurs délais un port où une épidémie s’est déclarée, de sorte que sa santé s’en trouve sérieusement menacée, ou s’il doit traverser une zone exposée à des dangers particuliers en raison d’un conflit armé, ou encore le cas échéant, s’il ne quitte pas une telle zone sans délai à moins d’être informé avant le début de la traversée des motifs de résiliation, et

- 6 - en cas d'innavigabilité du navire, de logement insalubre, de privation d'aliments ou de boissons, de délivrance de vivres avariés, d'équipage insuffisant à moins qu'il n'y soit remédié dans un délai raisonnable
- 7 – si le salaire dû ne lui est pas payé dans un délai de 45 jours

Section 5 – Fin du contrat

ARTICLE 400 :

- 1 - Quelle que soit sa nature, le contrat de travail maritime prend fin :
 - 1.1. - par le décès du marin,
 - 1.2.- par la perte, l'innavigabilité officiellement constatée, la prise ou la capture du navire,
 - 1.3. - par la mise en détention du marin comme auteur ou complice d'une infraction,
 - 1.4. - par la résolution du contrat prononcée par jugement,
 - 1.5. - par le débarquement régulier du marin pour cause de maladie ou blessure,
 - 1.6. - par le consentement mutuel des parties,
 - 1.7. - par le désarmement ou par séjour supérieur à dix jours dans un chantier naval,
 - 1.8. - par la déclaration en état de faillite de l'armateur.

2 – Toutefois, les contrats en cours au jour de la modification juridique de l'armateur subsistent entre le nouvel armateur et les marins.

ARTICLE 401 :

1 - Tout contrat à durée déterminée, hormis les cas visés à l'article 399 ci-dessus, prend fin à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu et ne peut être résilié avant l'échéance du terme.

2 - Au cas de non respect par l'armateur des dispositions du paragraphe 1, le marin peut prétendre à des dommages et intérêts égaux à ceux de ses salaires y compris les heures supplémentaires qu'il aurait pu percevoir jusqu'à la fin du contrat.

3 – Au cas de non respect par le marin des dispositions du paragraphe 1, l'armateur peut prétendre à des dommages et intérêts correspondant au préjudice sans que ceux-ci n'excèdent la rémunération correspondant à la durée du contrat restant à courir.

ARTICLE 402 :

Tout contrat conclu au voyage prend fin par l'accomplissement de celui-ci ou par la rupture volontaire ou forcée du voyage.

ARTICLE 403 :

1 – Tout contrat à durée indéterminée prend fin dans un port de chargement ou de déchargement après notification de sa résiliation par le capitaine ou le marin sous réserve du délai de préavis.

2 – La partie qui résilie le contrat indûment est tenue de payer à l'autre partie une indemnité compensatoire égale à la rémunération correspondante à sa durée ou à la partie du délai restant à courir du préavis.

ARTICLE 404 :

A son débarquement, l'armateur ou le capitaine doit remettre au marin un certificat de services.

Section 6 – Licenciement pour motif économique

ARTICLE 405 :

1 – Tout licenciement d'un marin effectué pour un ou plusieurs motifs indépendants de ce dernier et résultant d'une suppression, d'une transformation de son emploi ou d'une modification substantielle de son contrat consécutive à des difficultés économiques constitue un licenciement pour motif économique.

2 – Un tel licenciement ne peut intervenir que lorsque tous efforts de formation et d'adaptation ont été réalisés et que le reclassement du marin dans un emploi similaire ou, à défaut et sous réserve de son accord, dans un emploi d'une catégorie inférieure ne peut se faire dans l'armement.

ARTICLE 406 :

L'armateur définit les critères fixant l'ordre des licenciements après consultation du comité d'entreprise ou des délégués du personnel.

Section 7 – Indemnité de licenciement

ARTICLE 407 :

Sauf en cas de licenciement immédiat pour faute grave, le marin licencié a droit à une indemnité de départ.

ARTICLE 408 :

1 – La résiliation abusive du contrat de travail maritime ouvre droit à des dommages et intérêts.

2 – Est considéré comme abusif, tout acte anormal socialement et économiquement contraire à la loi et ou qui n'est pas fondé sur des motifs réels et sérieux.

CHAPITRE III – LE MARIN

Section 1 – Recrutement et placement

ARTICLE 409 :

1 – Le recrutement et le placement des marins se proposant de contracter un travail à bord d'un navire a lieu :

- par embauchage direct, ou
- par l'entremise des organisations syndicales représentatives d'armateurs ou de marins agissant en commun sous le contrôle de l'Autorité maritime.

2 – Ces opérations sont gratuites à l'exception des frais directement liés à celles qui peuvent être, le cas échéant, réclamés au marin sur présentation de justificatifs.

3 – Pour être inscrit sur une liste de demandeurs d'emplois, le marin doit se présenter en personne muni de son livret professionnel maritime sécurisé

3 – Les listes de demandeurs d'emplois doivent être actualisées régulièrement

Section 2 – Condition de nationalité - Travailleurs étrangers

ARTICLE 410 :

Les dispositions du présent livre sont applicables sous réserve des dispositions de l'article 411 ci-dessous :

- -aux nationaux mauritaniens ou étrangers embarqués sur des navires battant pavillon mauritanien,
- aux marins mauritaniens embarqués sur des navires de pêche étrangers,
- aux armateurs et à leurs représentants, mauritaniens et étrangers, employant des marins mauritaniens,
- aux armateurs mauritaniens et à leurs représentants employant des marins étrangers.

ARTICLE 411 :

1 – Sous réserve des traités, conventions, ou accords régulièrement ratifiés, approuvés et publiés, ou aux termes des accords et autorisations de pêche tout marin étranger embarquant à bord d'un navire mauritanien doit présenter, outre les documents et visas exigés par ces conventions et les règlements en vigueur, un contrat de travail maritime visé par l'Autorité maritime pour pouvoir être régulièrement embarqué.

2 – A défaut d'un tel visa, l'armateur ne peut engager un marin étranger.

3 - Le marin étranger engagé irrégulièrement, ou effectuant un travail dissimulé, est assimilé à un marin régulièrement engagé en ce qui concerne les obligations de l'armateur relatives à la réglementation du travail maritime mais il n'a pas droit à l'indemnité prévue en cas de rupture de la relation de travail.

Section 3 – Conditions d'exercice de la profession

ARTICLE 412 :

1 - Nul ne peut contracter un contrat de travail maritime sans être identifié auprès des services compétents de l'Autorité maritime et inscrit sur la matricule des gens de mer par ceux-ci.

2 – Pour être inscrit sur le matricule des gens de mer, indépendamment d'une promesse d'embarquement et de la condition de nationalité prévue aux articles 410 et 411 ci-dessus, toute personne accédant à la profession de marin doit répondre aux conditions suivantes :

- âge minimum et maximum,
- aptitude physique,
- moralité, et
- aptitude professionnelle

Sous-section 1 – Age minimum et maximum

ARTICLE 413 :

1 - Est interdit :

- l'emploi, l'engagement ou le travail à bord d'un navire de toute personne de moins de 16 ans
- le travail de nuit pour un marin de moins de 18 ans

2 – En ce qui concerne les navires de pêche, l’Autorité maritime peut autoriser un âge minimum de 15 ans pour les personnes suivant une formation professionnelle en matière de pêche ou exécutant des travaux légers.

3 - Par « travail de nuit » on entend une période de neuf heures consécutives au moins, commençant au plus tard à minuit et se terminant au plus tôt à 5 heures du matin

4 - L’Autorité maritime peut déroger aux dispositions des paragraphes 2 et 3 ci-dessus lorsque :

- la formation effective du marin dans le cadre de programmes et plans d’études établis pourrait être compromise,
- la nature particulière de la tâche ou du programme de formation agréé exige que le marin travaille de nuit sans que ce travail ne porte préjudice à sa santé ou à son bien-être

ARTICLE 414 :

Nul ne peut exercer la profession de marin à titre professionnel au-delà de 60 ans.

Sous-section 2 – Aptitude physique

ARTICLE 415 :

1 - Aucun marin ne peut travailler à bord d’un navire s’il n’est pas reconnu médicalement et physiquement apte à exercer ses fonctions par un médecin agréé par l’Autorité maritime.

2 – Le certificat médical est délivré aux frais de l’armateur sous la seule responsabilité du médecin qui atteste que le marin remplit les conditions d’aptitude physique pour exercer la navigation et que son embarquement ne présente aucun danger pour sa propre santé ou celle de l’équipage, notamment :

- que l’ouïe et la vue ainsi que la perception des couleurs sont satisfaisantes s’il doit être employé au service du pont,
- qu’il n’est atteint d’aucune affection ou problème médical susceptible d’être aggravé par le service à la mer, de le rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé des autres personnes embarquées.

ARTICLE 416:

1 - Le certificat médical reste valide pendant deux ans sauf pour les marins âgés de moins de 18 ans auquel cas sa durée ne doit pas dépasser un an.

2 – Toutefois, l’Autorité maritime peut autoriser un marin à naviguer sans certificat médical à condition que :

- la durée de l’autorisation n’excède pas trois mois, et que
- celui-ci soit en possession d’un certificat récent.

Sous-section 3 – moralité

ARTICLE 417 :

1 – Toute condamnation à une peine criminelle ou correctionnelle entraînant une privation de liberté supérieure à deux ans, notamment du chef ou de complicité de proxénétisme, de consommation, délivrance, transport, offre ou cession de stupéfiants, d’atteinte à la sûreté maritime ou de transport de passagers clandestins, de trafic illicite de migrants ou d’enfants mineurs, fait obstacle à l’inscription sur le registre matricule des gens de mer et à l’attribution de la qualité de marin.

2 – Sauf dérogation autorisée par l’Autorité maritime, sur justifications et après enquêtes, le marin identifié faisant l’objet d’une condamnation telle que définie au paragraphe 1 est radié de la profession.

Sous-section 4 – Formation et qualification

ARTICLE 418 :

1 – Sauf au cas d’embarquement pour un travail non qualifié, tout marin ne peut occuper un emploi à bord d’un navire mauritanien que s’il a suivi avec succès une formation professionnelle appropriée.

2 – Sauf en cas de force majeure ou de dérogations accordées par l’Autorité maritime, les fonctions d’officiers à bord des navires de commerce ne peuvent être exercées que par des marins titulaires des brevets et certificats exigibles au titre de la convention internationale de 1978, telle modifiée, sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille dite Convention STCW.

3 – Les titres de qualification professionnelle requis à bord des navires de pêche tiennent compte des dispositions de la convention STCW-F.

4 – Un arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande précisera les prérogatives attachées à la possession d’un brevet, diplôme ou certificat d’aptitude professionnelle maritime à la pêche et au commerce.

ARTICLE 419 :

Pour les fonctions d’opérateur radio :

- l’officier chargé du service radioélectrique à bord d’un navire doit être titulaire du brevet de radioélectricien.
- le marin habilité à faire fonctionner une station radiotéléphonique doit être titulaire du certificat d’opérateur GMDSS

ARTICLE 420 :

Les marins occupant des emplois non directement liés à la conduite ou à l’exploitation technique du navire, notamment les agents du service général, doivent posséder le titre de formation professionnelle correspondant à leur spécialité.

ARTICLE 421 :

1 – Les conditions de délivrance des brevets et certificats sont établis et fixés par l’Autorité maritime en conformité aux dispositions des annexes de la Convention STCW.

2 – L’Autorité maritime reconnaît comme équivalents les titres de formation professionnelle délivrés par les Etats étrangers sous réserve qu’ils aient ratifiés ladite Convention.

3 – Les conditions de délivrance des brevets, des visas de reconnaissance, des dispenses et de revalidation des titres sont fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

ARTICLE 422 :

1 – Les plates-formes fixes doivent disposer d’un effectif minimum de marins possédant une qualification professionnelle maritime notamment en ce qui concerne la manœuvre des embarcations, la lutte contre l’incendie et le fonctionnement d’une station radiotéléphonique.

2– L’exploitant fixe l’effectif de la plate-forme, soumis au visa de l’Autorité maritime qui apprécie sa conformité aux règles relatives à la sécurité ainsi qu’à la durée du travail et peut le

refuser ou le retirer s'il apparaît que les conditions réelles de l'exploitation ne permettent pas le respect des règles mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus.

Sous-section 5 – Pièce d'identité des marins : le livret professionnel maritime

ARTICLE 423 :

1 - L'Autorité maritime délivre à tout marin mauritanien régulièrement embarqué à bord d'un navire mauritanien, et aux marins bénéficiant du statut de résident permanent sur le territoire de la République, une pièce d'identité appelée « livret professionnel maritime ». .

2 – Sauf s'il existe des raisons manifestes de douter de l'authenticité de la pièce d'identité des gens de mer d'un marin étranger, et sous réserve que les formalités à l'arrivée du navire aient été remplies et qu'il n'y ait aucune raison de refuser la permission de descendre à terre pour des motifs de santé, de sécurité, d'ordre public ou de sûreté nationale, l'entrée sur le territoire de la République Islamique de Mauritanie est autorisée au marin de nationalité étrangère, sans visa, possesseur d'un livret professionnel sollicitant une descente à terre de durée temporaire pendant l'escale du navire à bord duquel il est embarqué.

3 – La délivrance du livret professionnel, ou de son duplicata ainsi que le montant et les modalités de la taxe de délivrance sont fixés par un arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande.

Section 4- Les obligations du marin

ARTICLE 424 :

1 – Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le travail duquel il s'est engagé au jour et à l'heure indiquée par l'armateur ou son représentant et de l'accomplir dans les conditions prévues par le contrat, la loi et les règlements ou usages en vigueur.

2 – Tout retard non justifié dans la prise de service, ou toute absence du bord au moment de l'appareillage sans autorisation du capitaine peut être considéré comme une cause de résiliation du contrat, même à l'étranger.

ARTICLE 425 :

1 – Hormis le cas de force majeure ou lorsque le navire, les personnes embarquées et la cargaison sont en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu, sauf convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnes autre que celle pour laquelle il a été engagé.

2– Il est obligatoirement tenu de :

- travailler au sauvetage du navire, des débris et effets naufragés ainsi que de la cargaison,
- participer aux exercices d'abandon ou de lutte contre l'incendie et aux exercices et entraînements prévus dans les plans de sûreté du navire dans le cadre de l'application du code ISPS.

ARTICLE 426 :

En dehors des heures de service, le marin doit accomplir le travail de propreté de son poste d'équipage et de ses annexes, de ses objets de couchage et de plat sans qu'un tel travail ne donne lieu à allocations supplémentaires.

ARTICLE 427 :

1 – Sauf autorisation express et écrite de l’armateur ou de son représentant, le marin ne peut pas charger de marchandise pour son propre compte.

2 – Au cas d’infraction, celui-ci doit payer le fret au prix le plus élevé à l’époque du chargement pour le même voyage et des marchandises de même type, sans préjudice des dommages et intérêts.

3 - Si les marchandises sont de nature à mettre en péril le navire ou sa cargaison, ou faire encourir des amendes ou confiscations pour infractions aux règlements douaniers ou sanitaires, le capitaine a le droit de les jeter directement à la mer.

Section 5 – Les obligations de l’armateur

Sous-section 1 – Les salaires

ARTICLE 428:

1 - Le marin doit être rétribué pour son travail régulièrement et intégralement conformément à son contrat de travail depuis le jour indiqué sur celui-ci ou à partir de sa présence à bord jusqu’au jour de son débarquement ou de la fin du contrat.

2 – La rémunération, ses éléments, son mode de calcul et les conditions de paiement sont fixés par l’armateur ou son représentant mais à travail de valeur égale la rémunération doit être égale sans discrimination fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, les opinions politiques, l’ascendance nationale ou l’origine sociale.

3 – La rémunération peut être soit à salaire fixe, soit à profits éventuels, soit une combinaison de ces deux modes de rémunération.

4 - Sans préjudice du principe de la libre négociation collective, après consultation des organisations représentatives des armateurs et des gens de mer, le salaire minimum ne peut être inférieur au salaire légal.

ARTICLE 429 :

1 – Tout contrat à la part ou au profit doit préciser les dépenses et charges communes à déduire du profit pour former le produit net ainsi que le nombre de parts revenant à chacun.

2 – Le marin payé au mois est rémunéré proportionnellement à la durée des services effectués.

ARTICLE 430 :

1 – Les salaires du marin, qui doit recevoir obligatoirement un bulletin de salaire, sont versés à des intervalles n’excédant pas un mois et conformément aux dispositions des accords collectifs ou conventions applicables.

2 – Le marin peut demander à recevoir des avances ou acomptes sur salaires et déléguer une partie de ceux-ci à toute personne autorisée par lui.

3 – Les avances, acomptes et délégations ne sont pas restitués en cas de rupture du contrat de travail par le fait de l’armateur ou de l’affréteur ainsi qu’en cas de force majeure.

4 - En cas de rupture du contrat de travail par le fait du marin, ceux-ci doivent être restitués lorsqu'ils excèdent le montant des salaires qui lui sont effectivement dus.

ARTICLE 431 :

1 – Le marin appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été engagé et comportant un salaire plus élevé a droit au salaire correspondant à cette fonction durant toute la période où il l'a exercée.

2 – Inversement, le marin de service s'absentant sans autorisation ou absent au moment de sa prise de service perd le droit aux salaires correspondant à de telles périodes.

ARTICLE 432 :

1 - Toute rémunération est saisissable ou cessible dans les conditions prévues par le Code du travail.

2 – Toutefois, ne peuvent être saisis :

- les vêtements,
- les instruments et autres objets appartenant au marin et utilisés par lui pour l'exercice de sa profession,
- les sommes qui lui sont dues pour frais médicaux et pharmaceutiques.

ARTICLE 433 :

Toute clause de renoncement au droit au salaire en cas de perte de navire ou l'abandon de tout droit obtenu en raison de la nature d'un sauvetage entraînant la perte du privilège sur le navire ou la dépossession de tout recours pour le recouvrement des salaires auxquels le marin est en droit de prétendre et considérée comme nulle et non avenue.

Sous-section 2 – Durée du travail

ARTICLE 434 :

1 - Est considéré comme temps de travail effectif le temps pendant lequel les marins sont, suite à un ordre donné, à la disposition du capitaine hors des locaux leur servant d'habitation.

2 – Pour la pêche maritime, les conventions collectives peuvent fixer la durée du travail calculée sur une base annuelle.

ARTICLE 435 :

A bord des navires autres que de pêche :

- 1 - le travail est organisé sur la base de huit heures par jour,
- 2 - la durée maximale de travail effectif est de douze heures,
- 3 - les conventions collectives peuvent prévoir que le travail sera organisé sous forme de cycles alternant périodes d'embarquement et périodes à terre.

Dans ce cas, lorsque la durée totale du cycle ne dépasse pas six semaines, la durée maximale quotidienne de travail est décomptée d'après le nombre d'heures moyen du cycle de travail sans toutefois pouvoir dépasser quatorze heures pour une journée de travail donnée et,

- 4 – le temps de travail quotidien ne peut dépasser six heures sauf contraintes particulières de navigation et d'exploitation en mer et le marin doit bénéficier alors d'une pause minimum de vingt minutes.

ARTICLE 436 :

1 - A bord des navires autres que de pêche, la durée maximale quotidienne du travail fixée au paragraphe 2 de l'article 435 ci-dessus peut être dépassée sans limite dans les cas suivants :

- sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés ou de la cargaison,
- conditions météorologiques exceptionnelles notamment de brume,
- échouement, incendie,
- assistance à d'autres navires ou secours à des personnes en détresse en mer,
- toute autre circonstance intéressant la sécurité du navire, celle des personnes embarquées ou de la cargaison.

2 – Cette même durée peut être dépassée et atteindre au plus quatorze heures au cas :

- de débarquement en cours de voyage d'un marin ne pouvant être remplacé immédiatement ou suite à une exemption de service et entraînant provisoirement une insuffisance de personnel,
- notamment à l'entrée et à la sortie des ports lorsque les marins qui ne sont pas de quart ou de veille sont appelés en renfort selon que le capitaine le juge utile.

3 – Elle peut également être dépassée, conventionnellement ou par voie d'accord collectif :

- pour l'exécution des opérations commerciales dans les ports, et
- pour assurer la continuité du service dans les ports.

ARTICLE 437 :

1 - Sauf dans les cas prévus au paragraphe 1 de l'article 435 ci-dessus, la durée maximale du travail ne doit pas dépasser soixante-douze heures par période de sept jours

2 – Lorsque le travail à bord est organisé par cycle, cette durée par période de sept jours peut être dépassée sans aller au-delà de quatre-vingt-quatre heures dans la mesure où cette possibilité est prévue par convention collective.

ARTICLE 438 :

1 - La durée minimale du repos quotidien est de dix heures par période de vingt-quatre heures.

2 – Le repos quotidien ne peut être scindé en plus de deux périodes dont l'une doit être au moins, de six heures consécutives.

ARTICLE 439 :

1 - Le capitaine doit tenir :

1.1. – un tableau de service réglant l'organisation du travail à bord, visé par l'Autorité maritime, annexé au journal de bord et affiché dans les locaux de l'équipage, indiquant pour chaque fonction :

- le programme de service à la mer et au port,
- le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre d'heures de repos prescrits par la réglementation ou les conventions collectives et

1.2. – un registre des heures quotidiennes de travail et de repos des marins

2 – Ce tableau et ce registre, ainsi que toute modification intervenue en cours de voyage doivent pouvoir être présentés à toute réquisition de l'Autorité maritime.

ARTICLE 440 :

1 – A bord des navires de pêche, le travail effectif est organisé sur la base de huit heures par jour mais cette durée peut être dépassée en cas de force majeure ou de nécessité de service dans les cas prévus aux paragraphes 1 et 2 de l'article 435 ci-dessus

2 - Sur les lieux de pêche :

2.1. – la durée minimale de repos par période de vingt-quatre heures peut être réduite à huit heures pendant cinq jours consécutifs,

2.2. – les heures de repos non prises donnent lieu à récupération :

- dans les conditions fixées par conventions collectives, ou
- regroupées et prises à terre avec une autre période de repos ou congés.

3– Par période de sept jours, la durée minimale des repos ne peut être inférieure à soixante-douze heures.

Sous-section 3 – heures supplémentaires

ARTICLE 441 :

1 – Par heure supplémentaire, on entend toute heure de travail effectuée en sus de la durée normale du travail qui ne peut être supérieure à huit heures par jour.

2 – La rémunération de l'heure de travail normal est fixée par l'Autorité maritime après avis du Ministre chargé du Travail. Elle ne saurait être inférieure à la rémunération minimum légale.

3 - L'heure supplémentaire de travail doit être majorée au minimum de 25% et éventuellement plus selon les conventions collectives.

4 - Le capitaine, ou un officier désigné par lui, doit tenir un registre des heures supplémentaires émarginé à des intervalles ne dépassant pas un mois par les marins concernés.

ARTICLE 442 :

Il n'y a pas lieu à majoration de rémunération lorsque la durée maximale journalière de travail est dépassée pour les travaux ci-dessous :

- travaux que le capitaine estime nécessaires et urgents pour la sauvegarde et la sécurité du navire, de sa cargaison ou des personnes embarquées,
- travaux requis par le capitaine en vue de porter secours à d'autres navires ou personnes en détresse,
- appels, exercices d'incendie ou d'abandon, ou d'entraînement ou exercices dans le cadre du Code ISPS
- travaux supplémentaires requis par les formalités douanières, la quarantaine ou autres formalités sanitaires,
- travaux normaux indispensables auxquels doivent procéder les officiers aux fins de détermination de la position du navire ou pour des observations météorologiques,
- temps supplémentaires exigés pour la relève des quarts.

Sous-section 4 – Repos et congés

ARTICLE 443 :

Est considéré comme temps de repos, toute période qui n'est pas temps de travail.

ARTICLE 444 :

1 – Un repos complet d’une journée par semaine doit être accordé au marin engagé pour une durée supérieure à 6 jours.

2 – Le capitaine fixe le jour de repos hebdomadaire d’une durée de vingt-quatre heures consécutives décomptées à partir de l’heure normale de la reprise du travail hebdomadaire. A bord des navires battant pavillon mauritanien, ce repos doit être accordé de préférence le vendredi.

3 - Lorsque ce repos n’a pu être donné à la date prévue, il doit être compensé par un repos d’une durée équivalente :

- soit au retour du navire dans son port tête de ligne ou de retour habituel,
- soit par accord mutuel dans tout autre port d’escale au cours du voyage.

ARTICLE 445 :

1 - Sous réserve des dispositions des conventions collectives, tout marin régulièrement embarqué à bord d’un navire mauritanien a droit à un congé payé annuel à la charge de l’armateur calculé sur la base d’un minimum de 3 jours ouvrables par mois calculé sur le salaire de base et ouvrant droit à l’indemnité de nourriture et pris en compte dans la durée des services effectifs.

2 –Le congé annuel reste proportionnel à la durée des services et doit être donné chaque année.

3 – Toutefois la mise en congé du marin est décidée en fonction des nécessités du service.

4 - La durée du congé fixée au paragraphe 1 ci-dessus est augmentée en fonction de l’ancienneté du marin dans l’armement, ou autre, suivant les dispositions des conventions collectives.

5 – Des permissions exceptionnelles peuvent être accordées au marin à l’occasion d’événements familiaux réglementairement ou en application des conventions collectives.

ARTICLE 446 :

Indépendamment des congés prévus à l’article 444 ci-dessus, le marin a droit aux jours fériés officiels et coutumiers qui sont chômés et payés tels que prévus par le droit du travail.

Sous-section 5 – Nourriture et logement

ARTICLE 447 :

1 - L’armateur doit fournir, au marin, et entretenir avec fournitures de produits d’entretien, un logement proportionné au nombre des occupants et réservé exclusivement à leur usage ainsi que des lieux de loisirs décents.

2 – Un système de climatisation ou de chauffage, réglable, doit maintenir l’air et la température dans des conditions satisfaisantes par tous les temps.

ARTICLE 448 :

1 - L’armateur doit assurer au marin un approvisionnement suffisant en aliments sains, de bonne qualité, en quantité suffisante, ainsi que de l’eau potable, tenant compte de la religion et des habitudes culturelles en matière alimentaire ainsi que de la durée et de la nature du voyage.

2 – Il ne peut être embarqué, ou employé à bord, des produits alimentaires périmés.

3 – Il est interdit de servir des boissons alcoolisées aux marins mauritaniens.

ARTICLE 449 :

1 – A bord des navires où les marins sont nourris par l’armateur, un cuisinier âgé de plus de 18 ans et apte à cet emploi doit être embarqué

2 – Si l’équipage comprend plus de 15 personnes, le cuisinier ne peut être distrait de son emploi et être affecté à un autre service.

ARTICLE 450 :

1 - Le marin a droit à la nourriture ou à une allocation équivalente :

1.1. – pendant la durée de son inscription au rôle d’équipage,

1.2. – quand il perçoit une allocation chômage en cas d’innavigabilité du navire ou d’arrêts consécutifs à des difficultés économiques de l’armateur, allocation d’une durée maximum de 2 mois de salaire entier, à moins qu’il ne retrouve un autre embarquement ou emploi à terre,

1.3. – pendant la période de suspension du contrat d’engagement pour :

- blessures et maladies en cours de navigation,

- congés,

- absence exceptionnelle de courte durée ou pour assister à une réunion syndicale,

- formation professionnelle continue.

2 – Le taux de cette allocation est fixé par les dispositions des conventions collectives ou, à défaut, par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande.

Sous-section 6 – Maladies et accidents professionnels

ARTICLE 451 :

1 – L’armateur est responsable de la protection de la santé et des soins médicaux du marin régulièrement embarqué, ou à terre pour effectuer une mission, ou sur ordre du capitaine et lui doit assistance dans les conditions suivantes :

- prise en charge du coût pour les marins de toute maladie ou accident depuis le début de l’engagement jusqu’à la date du rapatriement ou résultant de leur emploi entre ces deux dates,

- couverture financière garantissant une indemnisation en cas de décès, d’incapacité de longue durée résultant d’un accident du travail, d’une maladie ou d’un risque professionnel,

- prise en charge des frais médicaux et thérapeutiques, de la nourriture et du logement jusqu’à la guérison ou la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l’incapacité,

- prise en charge des frais d’inhumation si le décès survient à bord ou s’il se produit à terre pendant la période de l’engagement.

2 – Les soins cessent d’être dus lorsque le marin est guéri ou que la blessure est consolidée ou à partir de son rapatriement au port d’embarquement ou au port le plus proche de sa résidence habituelle.

3 – Afin d'éviter tout accident causé par une électrocution, l'armateur doit s'assurer régulièrement de l'absence de masses électriques.

ARTICLE 452 :

- 1 - Les dispositions de l'article 451 ci-dessus ne sont pas dues si la maladie ou la blessure :
- ne survient pas pendant le service,
 - résulte d'un fait intentionnel, d'une inconduite notoire, ou
 - d'une dissimulation volontaire du marin.

2 – Dans les cas énumérés ci-dessus, le marin perd son droit au salaire à compter du jour de la cessation de son travail.

3 – Le capitaine reste cependant tenu de faire donner les soins que nécessite l'état du marin jusqu'à son débarquement ou son rapatriement, sous réserve d'une action récursoire ultérieure de l'armateur.

ARTICLE 453 :

1 – A son débarquement, ou à son retour en cas de rapatriement, le marin blessé ou non guéri est régi par les dispositions prévues par la Caisse Nationale de Sécurité Sociale qui lui assure les indemnités et prestations garanties par la loi.

2 – L'armateur doit compléter par une assurance spéciale les indemnités et prestations versées par la Caisse pré-citée et couvrant intégralement les salaires, la nourriture, les frais chirurgicaux, médicaux et pharmaceutiques jusqu'à la guérison, la consolidation, la déclaration d'incurabilité ou de chronicité dans une limite maximum de quatre mois.

Sous -section 7 –
Dispositions sanitaires et médicales

ARTICLE 454 :

1 - L'Autorité maritime veille à ce que la sauvegarde de la santé des équipages et des personnes embarquées soit normalement assurée.

Elle doit être informée des difficultés d'ordre sanitaire pouvant survenir à bord de tout navire qu'il soit de commerce ou de pêche, à l'exception des navires de plaisance.

2 – Elle contrôle ou fait contrôler l'état des installations, des locaux d'habitation, les conditions de conservation des vivres et approvisionnements et d'une manière générale tout ce qui, à bord d'un navire concerne l'habitabilité, l'hygiène et les conditions de travail.

3 – Indépendamment de l'inspecteur de la sécurité maritime ou de l'inspecteur du travail maritime, lorsque la gravité d'un accident corporel ou le caractère répétitif de certains accidents justifie d'une enquête à bord, l'Autorité maritime peut décider de leur adjoindre un médecin.

ARTICLE 455 :

1 - Tout navire de commerce ou de pêche ayant un équipage de 12 personnes ou plus et effectuant une navigation ou une traversée de plus de 48 heures doit être pourvu d'une infirmerie.

2 – Toutefois, les navires effectuant une navigation à moins de 20 milles des côtes sont dispensés de cette obligation sous réserve de posséder une trousse médicale d'urgence qui doit être conservée à l'abri de l'humidité.

ARTICLE 456 :

- 1 - En l'absence de médecin embarqué, le capitaine est responsable des soins.
- 2 - Il peut déléguer la pratique des soins, la gestion et l'usage de la dotation médicale à un ou plusieurs membres de l'équipage ayant reçu une formation appropriée, réactualisée au moins tous les cinq ans.

ARTICLE 457 :

1 - L'embarquement, le renouvellement et la maintenance de la dotation médicale est de la responsabilité de l'armateur et ne doit pas entraîner de charge financière pour les personnes embarquées.

2 - L'armateur s'assure, en fonction du voyage, de la dotation médicale et veille à ce que celle-ci soit maintenue en bon état et complétée et/ou renouvelée lors des procédures normales de renouvellement.

3 - En cas d'urgence médicale constatée par le capitaine et après que celui-ci ait recueilli dans toute la mesure du possible un avis médical, l'armateur doit rendre disponibles, le plus rapidement possible, les médicaments, le matériel médical et les antidotes nécessaires qui ne se trouvent pas à bord.

ARTICLE 458 :

Afin d'éviter les maladies infectieuses, l'armateur est obligatoirement tenu de procéder régulièrement à la dératisation de son navire par des établissements agréés.

ARTICLE 459 :

Un arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande déterminera les conditions dans lesquelles les armateurs sont tenus d'approvisionner en médicaments leurs navires.

Sous-section 8 – Rapatriement

ARTICLE 460 :

1 - Les frais de rapatriement du marin au port d'embarquement ou tout autre port convenu entre les parties sont de droit :

- quand le contrat, conclu pour une durée ou un voyage déterminé, se termine dans un pays autre que le pays de résidence,
- à la fin de la période de préavis légal ou conventionnel régulièrement notifiée,
- au cas de maladie, accident, ou autre raison d'ordre médical exigeant une telle mesure quand le marin est reconnu médicalement en état de voyager,
- en cas de naufrage,
- lorsque l'armateur ne peut remplir ses obligations pour cause de faillite, vente ou changement d'immatriculation du navire, ou autre raison analogue,
- quand le navire fait route vers une zone de guerre, telle que définie par la convention collective, ou s'il n'accepte pas de s'y rendre,
- au cas de cessation ou de suspension de l'emploi conformément à la convention collective ou en cas de cessation d'emploi pour toute autre raison similaire.

2 - Le temps passé dans l'attente du rapatriement ainsi que la durée du voyage ne peuvent être déduits des congés acquis.

ARTICLE 461 :

Les frais de rapatriement :

- sont à la charge de l'armateur sauf si le marin a été reconnu coupable judiciairement d'un manquement grave à ses obligations,
- comprennent :

- . les frais de transport aérien,
- . le salaire de base, les vêtements, le logement et la nourriture jusqu'au port de destination.

ARTICLE 462 :

En cas de défaillance de l'armateur, les marins sont rapatriés par les soins des autorités diplomatiques ou consulaires, aux frais de l'armateur, de l'exploitant du navire ou de son représentant, dans le port ou aux frais du consignataire du navire.

Sous-section 9 – Décès – Frais funéraires

ARTICLE 463 :

1 - En cas de décès du marin régulièrement embarqué, effectuant une mission à terre à la demande ou sous les ordres du capitaine ou encore régulièrement à terre lors d'une escale, les frais funéraires et le rapatriement éventuel du corps sont à la charge de l'armateur.

2 – Lorsque le décès résulte de toute omission, négligence ou faute du bord, la veuve ou les ascendants ou descendants directs peuvent tenter une action en indemnisation contre l'armateur responsable ou son représentant, même si aucun procès n'a été intenté.

ARTICLE 464 :

1 - Indépendamment des dispositions de l'article 463 ci-dessus, une allocation –décès peut être versée par l'armateur aux ayants droits.

2 – L'armateur peut se libérer de cette obligation en souscrivant, au bénéfice du marin, une police d'assurance auprès d'une société d'assurance justifiant de l'expérience professionnelle requise.

ARTICLE 465 :

1 – Tout décès à bord d'un navire doit être enregistré au livre de bord par le capitaine.

2 – Au premier port d'escale, ce dernier doit établir un rapport de décès en deux exemplaires dont l'un sera remis aux Autorités locales et l'autre transmis à l'Autorité maritime qui peut établir une attestation de décès « pour valoir ce que de droit ».

Sous-section 10 - Divers

ARTICLE 466 :

1 - Un décret pris en Conseil des Ministres précisera les conditions d'application du présent chapitre

2 – Un arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande précisera les responsabilités des armateurs et des équipages.

CHAPITRE IV – LE CAPITAINE

ARTICLE 467 :

1 – Le capitaine est désigné librement par l'armateur sous réserve de sa qualification professionnelle liée au tonnage du navire.

2 – Nonobstant toute disposition contractuelle contraire, l’armateur peut le congédier à tout moment et sans préavis, sauf dommages et intérêts pour congédiement injustifié.

3 – Le capitaine engagé au voyage est tenu de l’achever sous peine de dommages et intérêts envers l’armateur.

4 - Il doit suivre les instructions reçues de l’armateur pour la bonne réalisation de l’expédition maritime et, sauf dispositions particulières convenues entre les parties, il possède les mêmes droits au salaire, soins, rapatriement et allocation décès que ceux prévus pour les marins.

ARTICLE 468 :

1 – Hors les lieux où l’armateur a son principal établissement, une succursale ou un représentant, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l’expédition maritime.

2 – D’une manière générale, en ce qui concerne la sécurité et la protection de l’environnement, il est tenu :

- d’appliquer la politique de l’armement en ces domaines sur la base des conventions internationales en vigueur et des résolutions des Assemblées générales de l’O.M.I. et de motiver l’équipage pour l’application de cette politique,
- de respecter les procédures prévues et donner des ordres et consignes appropriés, simples et clairs,
- de prendre toutes mesures qu’il juge utiles dans l’intérêt du navire, de son équipage, de ses passagers et de sa cargaison ainsi que de la protection du milieu marin,
- de signaler à l’armateur les défauts ou incidents susceptibles d’avoir des répercussions sur la sécurité de l’exploitation du navire ou constituer un risque de pollution et exigeant le concours de l’armateur pour y remédier,
- de respecter le Règlement pour prévenir les abordages en mer.

3– Il doit également :

- rédiger le livre de bord et veiller à la bonne tenue du journal de la machine ainsi que du registre de bord radioélectrique ou radiotéléphonique,
- veiller personnellement sur tous les documents du navire,
- maintenir la discipline à bord et prendre toutes mesures nécessaires et appropriées pour en assurer le respect,
- veiller à la bonne exécution des opérations de chargement, déchargement, arrimage et désarrimage de la cargaison et prendre toutes mesures pour la bonne exécution du transport et de la sauvegarde des marchandises aux fins d’éviter tout risque de danger ou détérioration ou les réduire au maximum,
- s’assurer de la sécurité et du bien être de l’équipage et des passagers,
- assumer toute responsabilité concernant la navigation à tout moment ainsi que les dépenses du navire et débours qui s’ensuivent,
 - rédiger tout rapport prescrit par la présente loi ou celle du port d’escale,
 - porter assistance aux biens et aux personnes en danger de se perdre en mer, et
 - exercer les fonctions d’état-civil ou d’officier instrumentaire.

ARTICLE 469 :

1 – En cas d’urgence, le capitaine peut prendre au nom de l’armateur toutes les dispositions conservatoires des droits de ce dernier, des passagers et/ou des chargeurs et il est réputé avoir agi comme gérant d’affaires de ces derniers.

2 – Notamment, lorsque le navire est en danger de se perdre, il doit :

- organiser et diriger personnellement les opérations de sauvetage,
- sauver, dans la mesure du possible, les papiers de bord et
- quitter le navire le dernier.

ARTICLE 470 :

Sauf autorisation écrite de l'armateur, le capitaine ne peut charger des marchandises ou embarquer des passagers pour son propre compte.

ARTICLE 471 :

Toute convention entre l'armateur et le capitaine concernant la fonction commerciale de ce dernier en qualité de mandataire de l'armateur peut être valablement constatée sans l'intervention de l'Autorité maritime.

ARTICLE 472 :

1 – Si le capitaine décède, disparaît ou se trouve dans l'incapacité d'exercer son commandement au cours du voyage, il est remplacé de plein droit par le second capitaine ou l'officier de pont possédant le brevet le plus élevé.

2 – Pendant la durée de l'intérim, l'armateur est valablement représenté par le capitaine intérimaire.

CHAPITRE V - EFFECTIFS

ARTICLE 473 :

- 1 – L'armateur ou l'affréteur coque nue fixe l'effectif du navire avec ou sans l'accord de son personnel.
- 2 – L'effectif est soumis au visa de l'Autorité maritime qui apprécie sa conformité aux règles relatives à la sécurité du navire et de la navigation ainsi qu'à la durée du travail.
- 3 - Si les conditions réelles d'exploitation ne permettent pas le respect des règles mentionnées au paragraphe 2 ou si l'effectif embarqué est inférieur en nombre et en qualité à celui qui a obtenu le visa, ce dernier peut être refusé ou retiré.
- 4 - Le retrait ou le refus de visa entraîne l'interdiction d'appareiller.
- 5 - Le refus ou le retrait de visa peut faire l'objet d'un recours devant le Directeur de la Marine marchande qui doit statuer dans les sept jours suivant la réception de la demande.
- 6 – La décision du Directeur de la Marine marchande peut être portée dans les sept jours suivant sa notification devant le Ministre chargé de la Marine marchande qui statue en dernier ressort dans le délai de quinze jours.

ARTICLE 474 :

1 - En l'absence de personnel ayant la qualification requise, l'Autorité maritime peut accorder des dérogations en faveur des titulaires de brevet inférieur.

2 – La durée de telles dérogations, renouvelables si nécessaires, ne peut excéder un an.

3 – Aucune dérogation ne peut être accordée pour les fonctions de capitaine ou de chef mécanicien, sauf en cas de force majeure et seulement pour une période aussi courte que possible.

ARTICLE 475 :

1 – L'embarquement en qualité de marin à bord d'un navire mauritanien est réservé aux nationaux ou aux nationaux d'Etats ayant passé avec la République Islamique de Mauritanie des accords de réciprocité.

2 – Toutefois, en l'absence de nationaux ou nationaux d'Etats ayant passé des accords de réciprocité ne possédant pas le niveau et la compétence permettant de respecter les normes internationales et nationales, des marins d'autres nationalités peuvent être engagés.

- 3 – Pour être régulièrement embarqués, les marins étrangers doivent :
- respecter les conditions prévues pour l'embarquement de nationaux mauritaniens,
 - être en possession d'une pièce d'identité des gens de mer régulièrement délivrée par l'Autorité maritime compétente de leur pays.

ARTICLE 476 :

1 -Toute dérogation relative à la nationalité du capitaine, du chef mécanicien, des officiers et des membres de l'équipage est assujettie au paiement d'une contribution spéciale, versée par l'armateur ou son représentant pour le fonctionnement de la structure d'enseignement maritime désignée par le Ministère chargé de la Marine Marchande.

2 – Le montant et les modalités de paiement de cette contribution sont fixés par le Ministre chargé de la Marine marchande.

ARTICLE 477 :

Pour les navires armés à la pêche, l'armateur, le capitaine ou le patron peut organiser le travail à bord en fonction de la pêche.

LIVRE XI– LES RELATIONS COLLECTIVES DE TRAVAIL

CHAPITRE 1 – LES GROUPEMENTS PROFESSIONNELS ET LA REPRESENTATION DES MARINS

ARTICLE 478 :

L'exercice du droit syndical est reconnu dans tous les armements dans le respect des droits et libertés garantis par la Constitution.

ARTICLE 479 :

1 - Les syndicats professionnels d'armateurs ou de marins ont exclusivement pour objet l'étude et la défense des droits ainsi que des intérêts matériels et moraux, tant collectifs qu'individuels, des personnes visées par leurs statuts.

2 – Ils peuvent se constituer librement, jouissent de la personnalité civile et peuvent ester en justice dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

ARTICLE 480 :

1 – Il est interdit à tout armateur, organisation professionnelle d'armateurs ou de marins de contraindre ou d'obliger un marin à adhérer à une organisation qu'il n'a pas librement choisie ou de prendre en considération son appartenance à un syndicat ou l'exercice d'une activité syndicale tant pour l'engager que pour organiser son travail ou en matière de formation professionnelle, d'avancement, de rémunération ou octrois d'avantages sociaux, de discipline et de licenciement.

2 – Toute mesure prise par l'armateur contrairement aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus est considérée comme abusive et peut donner lieu à dommages et intérêts.

ARTICLE 481 :

1 – Il est institué des délégués de bord sur tout navire comportant plus de dix marins régulièrement embarqués.

2 – Les missions de ces délégués sont notamment les suivantes :

- présenter à l'armateur ou son représentant, ou au capitaine, toute réclamation individuelle ou collective d'un ou plusieurs membres de l'équipage non satisfaites directement,
- saisir l'Autorité maritime des plaintes et observations relatives à l'application des prescriptions légales et réglementaires.

ARTICLE 482 :

1 – Les délégués de bord des armements ayant engagé moins de cinquante marins doivent être consultés par ceux-ci lorsqu'il est envisagé de procéder à un licenciement collectif pour motif économique.

2 – Lorsque le nombre de licenciements envisagés est au moins de dix marins dans une même période d'un mois, la consultation des délégués de bord et la saisine de l'autorité compétente ont lieu dans les formes prévues au Code du travail.

ARTICLE 483 :

1 - Les dispositions du Code du travail relatives aux comités d'entreprise s'appliquent aux armements maritimes.

2 - Lorsqu'il existe un comité d'entreprise, les délégués de bord peuvent lui communiquer les suggestions et observations du personnel navigant sur toutes les questions de la compétence du comité.

ARTICLE 484 :

1 – Des conventions collectives conclues entre les représentants qualifiés des armateurs et des marins peuvent déterminer, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les obligations réciproques de chacune des parties.

2 – Ces conventions doivent être déposées auprès du Directeur de la Marine marchande et inscrites ou mentionnées au rôle d'équipage.

3 - Elles peuvent comporter, tout comme les accords d'établissement conclus au sein d'un même armement, des dispositions plus favorables aux salariés que celles des lois et règlements en vigueur mais elles ne peuvent déroger à leurs dispositions d'ordre public.

CHAPITRE 2 – LES CONFLITS DU TRAVAIL

Section 1 – LITIGES INDIVIDUELS

ARTICLE 485 :

1 - Les litiges individuels entre armateurs et marins concernant le contrat d'engagement maritime y compris les litiges relatifs aux obligations de l'armateur sont soumis à tentative de conciliation devant l'Autorité maritime.

2 – En cas d'échec de la tentative de conciliation, ces litiges sont portés devant le Tribunal du travail du port d'immatriculation du navire à l'exception des litiges concernant le capitaine qui sont portés devant la juridiction commerciale du port d'immatriculation du navire.

3 – Le procès-verbal de non – conciliation vaut permis de citer.

ARTICLE 486 :

1 – Toutes actions relatives au contrat d'engagement maritime sont prescrites un an après la fin du voyage au cours duquel le litige est né.

2 – Si le litige est né au cours d'une escale entre deux voyages, le délai court à partir du commencement du voyage suivant.

Section 2 – LITIGES COLLECTIFS - GREVES

ARTICLE 487 :

1 - La grève est une cessation collective et concertée du travail en vue d'appuyer des revendications professionnelles.

2 – Elle ne rompt pas le contrat de travail sauf faute lourde imputable au marin.

ARTICLE 488 :

Les armateurs ou organisations professionnelles d'armateurs et les marins ou organisations syndicales de marins doivent dégager leur responsabilité en évitant toute forme de gêne ou d'obstruction de la navigation maritime et en recherchant entre eux d'équitables solutions en cas de litige.

ARTICLE 489 :

Il est interdit à toute personne ou organisation professionnelle d'organiser, encourager ou participer à un mouvement de grève sous toute forme que ce soit à moins que :

- la majorité de l'équipage du navire ne se soit prononcée en faveur d'une telle action,
- celle-ci ait été notifiée par écrit à l'armateur, son représentant ou au capitaine avec un préavis de 3 jours.

ARTICLE 490 :

1 – Tout litige collectif doit être obligatoirement soumis à une procédure de conciliation devant l'Autorité maritime qui convoque les parties, à Nouadhibou en cas de litige concernant les activités de pêche, à l'expiration du préavis cité à l'article 489 ci-dessus à moins que celles –ci lui ait fait savoir par écrit contresigné de chacune d'entre elles qu'un accord était intervenu durant cette période.

2 – Si l'une des parties est défaillante sans justification ou ne se fait pas valablement représentée, il est dressé procès-verbal de cette carence sans préjudice de sanctions disciplinaires ultérieures.

3 - A l'issue de la procédure, il est établi séance tenante un procès-verbal contresigné des parties qui en reçoivent ampliation officielle et constatant :

- soit l'accord,
- soit le désaccord partiel ou total.

ARTICLE 491 :

1 – L'accord de conciliation est obligatoire pour les parties dans les conditions et modalités qu'il détermine.

2 – En cas d'échec total ou partiel, ou de la carence constatée au paragraphe 2 de l'article 490 ci-dessus, l'Autorité maritime dresse un rapport sur l'état du différend précisant les points sur lesquels le différend persiste.

A ce rapport sont annexés les documents et renseignements utiles et le cas échéant l'accord partiel.

3 – Dans le cadre des procédures de médiation et d'arbitrage prévues par le Code du travail, le Ministre chargé de la Marine marchande et/ou le Directeur de la Marine marchande sont compétents.

4 – Dans les commissions et conseils prévus dans le Code du Travail, les représentants des employeurs et des salariés sont remplacés par les représentants des armateurs et des marins.

CHAPITRE 3 – L'INSPECTION DU TRAVAIL MARITIME

ARTICLE 492 :

1 – Les Inspecteurs du Travail maritime sont chargés, sous l'autorité du Directeur de la Marine marchande, d'inspecter tous les aspects des conditions de travail et de vie des gens de mer.

2 – Par « conditions de travail et de vie des gens de mer, on entend les normes d'entretien et de propreté des lieux de vie et de travail à bord des navires, l'âge minimum, les contrats d'engagement, l'alimentation et le service de table, les logements de l'équipage, le recrutement, les effectifs, les qualifications, la durée du travail, les examens médicaux, la prévention des accidents du travail, les

soins médicaux, les prestations de maladie et d'accidents, le bien être et questions connexes, le rapatriement, les conditions et modalités d'emplois soumis à la législation nationale et la liberté syndicale.

ARTICLE 493 :

L'inspecteur du travail maritime qui relève, lors d'une visite, une non – conformité du navire avec les dispositions de la présente loi ou la réglementation internationale en rend compte immédiatement au Directeur de la Marine marchande qui peut donner l'ordre d'immobiliser le navire dans les conditions de la présente loi.

ARTICLE 494 :

Un arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande précisera les attributions des Inspecteurs du Travail Maritime.

6^{ème} PARTIE – AFFRETEMENTS ET VENTES MARITIMES

LIVRE XII – AFFRETEMENTS ET VENTES

CHAPITRE 1 – AFFRETEMENTS ET TRANSPORTS MARITIMES

Section 1 – AFFRETEMENT DU NAVIRE

Sous-section 1 – Règles générales - charte-partie

ARTICLE 495 :

1 – Le contrat d'affrètement est prouvé par la charte-partie qui est l'acte écrit conclu de gré à gré, moyennant rémunération, entre professionnels du transport maritime et qui porte soit sur le parcours (affrètement au voyage), soit sur la durée (affrètement à temps) ou soit sur un navire (affrètement coque nue).

2 - Indépendamment des dispositions légales ou réglementaires en vigueur, les conditions et effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, sauf convention contraire, le contrat est régi par la loi du pavillon du navire affrété.

3 -Le changement de fréteur du navire au cours de l'affrètement est sans effet sur l'exécution de la charte - partie

ARTICLE 496 :

Selon que le navire est affrété coque nue, à temps ou au voyage, la charte-partie doit contenir les renseignements suivants :

1 – Pour toute forme d'affrètement :

- les éléments d'individualisation du navire, avec éventuellement un état descriptif de celui-ci, de ses agrès, apparaux et annexes,
- les noms et nationalités du propriétaire, du fréteur et de l'affréteur,
- la durée du contrat ou les lieux de chargement et déchargement,
- le montant du fret ou ses bases de calcul,

2 – Pour l'affrètement coque nue, la date à partir de laquelle il prend effet et le lieu de début du contrat,

3 - Pour l'affrètement à temps, le nom du capitaine, et

4 – Pour l'affrètement au voyage :

- l'importance de la cargaison et éventuellement sa nature,
- l'époque du chargement, et
- les délais alloués pour le chargement et le déchargement.

ARTICLE 497 :

La prescription des actions nées des contrats d'affrètement est de un an sauf si la durée en a été abrégée conventionnellement et le délai court :

- pour l'affrètement au voyage, depuis le débarquement complet des marchandises ou l'événement qui a mis fin au voyage,
- pour l'affrètement à temps et pour l'affrètement « coque nue », depuis l'expiration de la durée du contrat ou l'interruption définitive de son exécution, et
- pour le sous-affrètement, dans les mêmes conditions que ci-dessus selon qu'il est au voyage ou à temps.

Sous-section 2 – Affrètement au voyage

ARTICLE 498 :

1 - Par affrètement au voyage, le fréteur met, en tout ou en partie, un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages.

2 – Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues par la charte-partie à moins qu'il n'établisse :

- qu'il a satisfait à ses obligations, ou
- que les dommages ne tiennent ou ne résultent pas d'un manquement à ces obligations, ou
- que le dommage est dû à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

Sous-section 3 – Affrètement à temps

ARTICLE 499 :

1 - Par l'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini.

2 – Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'ils résultent d'un manquement à ses obligations mais il n'est pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés qui doivent se conformer aux instructions de l'affréteur dans les conditions de la charte-partie.

3 - L'affréteur est responsable des dommages causés au navire du fait de sa gestion commerciale.

Sous-section 4 – Affrètement coque nue

ARTICLE 500 :

1 – Par affrètement « coque nue », le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre, pour un temps défini, à la disposition de l'affréteur, un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets.

2 – L'affréteur garantit le fréteur contre tout recours des tiers consécutifs à l'exploitation du navire.

Sous –section 5 – Sous-affrètement

ARTICLE 501 :

L'affréteur peut sous-fréter le navire, ou des espaces de celui-ci, ou l'utiliser à des transports sous connaissement mais reste tenu envers le fréteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

ARTICLE 502 :

1 – Le fréteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affréteur, peut agir contre le sous-affréteur en paiement du fret encore dû par celui-ci.

2 – Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le fréteur et l'affréteur.

ARTICLE 503 :

Un décret pris en Conseil des Ministres précisera les conditions d'application des affrètements.

Section 2 – TRANSPORT DE MARCHANDISES

Sous-section 1 – Règles générales

ARTICLE 504 :

1 – Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée depuis sa prise en charge jusqu'à sa livraison.

2 – Le contrat impliquant outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme contrat de transport maritime que depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison.

ARTICLE 505 :

1 – La présente section s'applique aux transports effectués au départ ou à destination d'un port mauritanien qui ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle la République Islamique de Mauritanie est partie et, en tout cas, aux opérations de transport hors du champ d'application d'une telle convention.

2 – Les diligences extraordinaires, les mesures conservatoires et les mesures d'exécution sur la marchandise sont régies par la loi du lieu où elles doivent être effectuées.

3 – La prescription de l'action en justice est régie par la loi du tribunal devant lequel l'action est portée.

ARTICLE 506 :

Les dispositions de la présente section s'appliquent :

- 1 – entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie,
- 2 – dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie.

Sous-section 2 – Le connaissement

ARTICLE 507 :

1 - Le connaissement est un document qui fait preuve du contrat de transport et constate la prise en charge ou la mise à bord de la marchandise par le transporteur et son engagement de délivrer cette marchandise contre la remise de ce document. Il est le support des droits portant sur les conditions générales du transport et sur la répartition des obligations de chaque partie au contrat de transport.

2 – Il résulte d'une mention stipulant que la marchandise doit être délivrée à l'ordre d'une personne dénommée, à ordre ou au porteur.

3 - Seul le détenteur d'un exemplaire du connaissement peut se faire délivrer la marchandise à son arrivée à destination.

ARTICLE 508 :

Le connaissement maritime remplit notamment les fonctions suivantes :

- il est le titre représentatif des marchandises qu'il énumère,

- il constitue la preuve de l'existence du contrat de transport,
- il prouve aussi la prise en charge de la marchandise par le transporteur
- il permet à son détenteur de prendre livraison de la marchandise à destination,
- il facilite la vente de la marchandise avant même son arrivée à destination puisqu'il est négociable, et
- il est un instrument de crédit documentaire entre expéditeur exportateur et destinataire importateur.

ARTICLE 509 :

Le connaissement doit porter les mentions suivantes :

- le nom du transporteur et le nom du navire,
- le nom du destinataire de la marchandise (à ordre et endossé en blanc ou à ordre dénommé ou nominatif),
- la personne à notifier à l'arrivée du navire,
- le nom du chargeur,
- les ports d'embarquement et de débarquement,
- la description de la marchandise (quantité, poids, marques),
- la mention de fret payé ou payable à destination,
- la mention « original » et le nombre d'originaux émis, et
- la date, le lieu de l'établissement et de mise à bord ainsi que la signature de l'armateur ou de son représentant, le signature devant indiquer le nom du transporteur ou du capitaine pour lequel il agit.

ARTICLE 510 :

1 - Le connaissement est le reçu de la marchandise et, sauf preuve contraire, il vaut présomption de la réception de celle-ci, telle qu'elle y est décrite, par le transporteur.

2 – Seul le connaissement « embarqué » ou « à bord » (« shipped on board ») fait foi de la mise à bord de la marchandise.

3 - Le connaissement « reçu pour embarquement », ou « reçu pour être chargé » indique que la marchandise a été effectivement prise en charge par le transporteur et se trouve sous sa responsabilité mais il n'atteste pas qu'elle se trouve à bord du navire désigné sur le connaissement.

4 - Si, pour des raisons de crédit documentaire, le chargeur veut avoir la preuve que la marchandise est bien embarquée, le connaissement doit être complété d'une annotation spéciale, sur le connaissement, précisant la date de mise à bord de cette marchandise.

ARTICLE 511 :

1 - Le connaissement constitue le titre représentatif de la marchandise qui y est mentionnée et il a la même valeur que celle-ci.

2 – Sa transmission transfère la possession de la marchandise qu'il représente ;

ARTICLE 512:

1 – Le connaissement « à personne dénommée », ou connaissement nominatif, est émis à l'attention d'une personne bien déterminée et le porteur final est défini dès l'émission. Il ne peut être endossé et supprime la possibilité de négociabilité du titre de transport.

2 – Le connaissement « à ordre » peut être endossé et l'apposition de la signature ou du cachet du cessionnaire du connaissement conditionne le transfert du droit sur la marchandise.

- 3 - Le connaissement « au porteur » permet au porteur qui détient le connaissement à destination d'obtenir la délivrance de la marchandise.

4 – A l'intérieur des trois catégories de connaissement, cités aux paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus, le connaissement peut être :

- « reçu pour embarquement » en attestant la prise en charge de la marchandise et son expédition définitive,
- « net de réserves » en attestant la prise en charge de la marchandise en bon état apparent,
- « surchargé » atténue la responsabilité du transporteur par des réserves portées par la compagnie sur la quantité ou l'état des marchandises, et
- « acquitté », « accepté », clausé », « clean », « combiné », « direct », « en blanc », « manifeste »,...

ARTICLE 513 :

Les mentions suivantes ont force probante et peuvent être invoquées par chacune des deux parties en cas de litige :

- marques principales destinées à identifier la marchandise et le nombre de colis, ou leur quantité, et le poids qui doivent être fournis par écrit par le chargeur,
- état et le conditionnement apparents tels que constatés par le transporteur

ARTICLE 514 :

1 - Le transporteur maritime peut formuler des réserves :

- 1.1. – s'il sait ou a des raisons de soupçonner que les indications du chargeur sont inexactes, et
- 1.2. – s'il n'a pas eu les moyens suffisants de contrôler les indications du chargeur.

2 – Le connaissement doit alors préciser les inexactitudes, les raisons des soupçons ou l'absence de moyens de contrôle efficace.

ARTICLE 515 :

1 – Les réserves doivent être précises, motivées et inscrites sur le connaissement.

2 – Si les réserves ne sont pas mentionnées sur le connaissement mais seulement adressées par lettre séparée adressée au chargeur, elles ne sont pas opposables au destinataire ou au porteur du titre mais elles permettent au transporteur de garantir son action récursoire contre le chargeur.

3 - La clause « sans responsabilité pour les manquants ou avaries pouvant survenir au cours des opérations de chargement et/ou de déchargement ainsi qu'au cours du transport » ne peut être insérée.

4 – De même, on ne peut émettre une clause de « réserve en doute » si les marchandises ont été correctement individualisées et si le transporteur avait un moyen convenable de contrôle du chargement.

ARTICLE 516 :

Le connaissement ne crée qu'une présomption simple quant à l'exactitude des mentions qui y sont apposées lorsque le chargeur s'en prévaut mais la présomption est irréfragable lorsqu'elle est invoquée par un tiers de bonne foi.

ARTICLE 517 :

1 - La signature du connaissement entraîne l'acceptation des clauses par le chargeur qui doit le signer pour pouvoir lui opposer des clauses dérogatoires au droit commun.

2 – Les clauses dérogatoires au droit commun peuvent notamment concerner la responsabilité ou l'irresponsabilité, l'emballage, les marques, le contenu, le poids, les objets précieux, les animaux vivants, les marchandises dangereuses, l'arrimage, le pilote, l'escale, le déroutement, le droit d'alléger, le retard, le fret, les avaries communes, les formalités judiciaires ou les assurances sans que pour autant cette liste soit exhaustive.

ARTICLE 518 :

1 - Le connaissement est négociable et transmissible par endossement sauf au cas de connaissement au porteur mais il ne vaut pas acceptation des clauses qui y sont insérées.

2 – L'endossement permet par la signature du connaissement de prendre possession de la marchandise et opère une substitution instantanée du titulaire du connaissement.

3 – Par sa signature, l'endossateur :

- peut réclamer la marchandise à destination, et
- peut agir en responsabilité contre le transporteur.

ARTICLE 519 :

1 – Le chargeur qui a signé librement et sans réserve le contrat dont une clause faisait référence au connaissement est considéré comme ayant accepté la clause.

2 – Le chargeur qui n'a pas accepté expressément, en signant le connaissement, une clause attributive de juridiction peut se la voir opposer.

3 – Si l'action en responsabilité pour pertes et avaries contre le transporteur maritime n'appartient qu'au dernier endossataire du connaissement à ordre, cette action est ouverte au chargeur lorsque celui-ci est seul à avoir supporté le préjudice résultant du transport.

ARTICLE 520:

1 – Toute clause compromissoire doit, sous peine de nullité, être stipulée par écrit dans la convention principale ou dans un document auquel celle-ci se réfère.

2 – La clause attribuant la compétence à un tribunal étranger est licite à moins que le transport ne soit soumis à la loi mauritanienne.

3 – Si les parties dont l'une au moins a son domicile sur le territoire mauritanien ont convenu d'un tribunal d'un Etat contractant pour connaître de différends nés ou à naître à l'occasion d'un rapport de droit déterminé, le tribunal de cet Etat est compétent.

4 - La convention attributive de juridiction doit être conclue soit par écrit, soit verbalement avec confirmation écrite, soit en une forme admise par les usages du commerce international connue ou sensée être connue des parties.

ARTICLE 521 :

1 – Toute clause attributive de compétence ou toute clause compromissoire doit avoir été acceptée par le destinataire, et elle ne lui est opposable que si celui-ci l'a expressément acceptée au

plus tard au moment où il a reçu livraison de la marchandise ou au moment où il a adhéré au contrat de transport.

2 – La seule détention du connaissement ne constitue pas la preuve de l'acceptation du destinataire de la marchandise.

3 - La clause de compétence figurant au connaissement et qui fait l'objet d'une acceptation spéciale du destinataire de la marchandise ne résulte pas de l'accomplissement sans réserves du connaissement.

4 – La clause attributive de juridiction n'est pas opposable aux assureurs subrogés dans les droits du destinataire, porteur du connaissement, faute d'avoir été acceptée au plus tard lors de la livraison de la marchandise, dès lors que le porteur du connaissement ne succède pas aux droits et obligations du chargeur et qu'une telle clause produisait ses effets à l'égard du tiers porteur que dans la mesure de son acceptation.

ARTICLE 522 :

1 – Toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves sont nulles et sans effets à l'égard des tiers qui peuvent toutefois s'en prévaloir à l'encontre dudit chargeur.

2 – Si la réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, il ne pourra se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficiera pas de la limitation de responsabilité prévue par l'article 527 ci-dessous.

Sous-section 3 – Exécution du contrat

ARTICLE 523 :

1 - Nonobstant toute décision contraire, le transporteur est tenu avant et au début du voyage de faire diligence pour :

- 1.1. – mettre et conserver le navire en état de navigabilité compte tenu du voyage à effectuer et des marchandises à transporter,
- 1.2. – armer, équiper et approvisionner convenablement le navire,
- 1.3. – mettre en bon état toutes les parties du navire où les marchandises doivent être chargées.

2 – Le transporteur doit procéder de façon appropriée au chargement, à la manutention à bord, à l'arrimage, au transport, à la garde à bord et au déchargement de la marchandise

ARTICLE 524 :

1 - Sauf dans la navigation côtière, le transporteur commet une faute si, en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arrime la marchandise sur le pont du navire.

2 – Le consentement du chargeur est réputé donné en cas de chargement de conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées.

ARTICLE 525 :

1 - Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant la quinzaine suivant leur délivrance si elles n'ont pas passé en d'autres mains.

2 – En cas de règlement judiciaire ou de liquidation de biens des chargeurs ou de ses tierces personnes avant l'expiration du délai de quinze jours, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues.

ARTICLE 526 :

1 - Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par la faute ou par le vice propre de sa marchandise.

2 – A la remise de marchandises dangereuses au transporteur ou au transporteur substitué, le chargeur doit informer celui-ci de leur caractère dangereux en apposant une marque ou étiquette indiquant leur dangerosité ainsi que, le cas échéant, les précautions à prendre.

3 -A défaut, et si le transporteur n'a pu avoir connaissance du caractère dangereux :

3.1. – le chargeur est responsable envers le transporteur des préjudices résultant de l'embarquement de ces marchandises,

3.2. – les marchandises peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives à tout moment selon les circonstances et sans qu'il y ait lieu à indemnisation notamment lorsqu'elles deviennent effectivement un danger pour les personnes et les biens.

Dans ce dernier cas, il n'y pas lieu à indemnisation du chargeur sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou lorsque le transporteur est responsable conformément aux dispositions de la présente section.

4 - Les dispositions des paragraphes 2 et 3 ne peuvent être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

ARTICLE 527 :

Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par deux (2) ans.

Sous-section 4 – responsabilité du transporteur

ARTICLE 528 :

1 - Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent :

- 1.1. - de l'innavigabilité du navire sauf si le transporteur établit qu'il a satisfait aux obligations de l'article 523 ci - dessus,
- 1.2. - des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur,
- 1.3. - d'un incendie,
- 1.4. - de faits constituant un événement non imputable au transporteur,
- 1.5. - de grèves, lock-out, arrêts ou entraves au travail pour quelle que cause partielle ou totale que ce soit,
- 1.6. - du vice propre de la marchandise ou de freintes de routes selon les tolérances d'usage au port de destination,
- 1.7. - des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises,
- 1.8. - de vices cachés du navire échappant à un examen vigilant,
- 1.9. – d'un acte ou d'une tentative de sauvetage de biens ou de vies en mer ou de déroutement à cette fin.

2 – Le chargeur ou son ayant droit peut néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que la faute prévue au paragraphe 1.2..

ARTICLE 529 :

1 – La responsabilité du transporteur est limitée, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, aux montants fixés par les conventions internationales en matière de connaissance.

2 – Le transporteur, le capitaine ou l’agent du transporteur et le chargeur peuvent toutefois convenir d’une somme supérieure.

3 - La somme totale due est calculée par référence à la valeur des marchandises au jour et au lieu où elles sont déchargées, selon le contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient du être déchargées.

4 – La valeur de la marchandise est déterminée d’après le prix courant sur le marché ou, à défaut d’après la valeur usuelle de marchandises de même nature et de même qualité.

5 - Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité prévue aux paragraphes 1 et 2 :

5.1. – s’il est prouvé que le dommage résulte de son omission ou de son fait personnel commis avec l’intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu’un tel dommage en résulterait probablement,

5.2. – en cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissance et acceptée par le transporteur, cette déclaration faisant foi à l’égard de ce dernier sauf preuve contraire de sa part.

6 – Le préposé du transporteur peut se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en application de l’article 528 ci-dessus et du présent article sauf s’il est prouvé que le dommage répond aux conditions du paragraphe 5. .

7 - Lorsque la responsabilité est limitée conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 l’ensemble des montants de réparation mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne peut dépasser les limites prévues auxdits paragraphes.

ARTICLE 530 :

1 - Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

1.1. – de soustraire le transporteur à la responsabilité ou d’en limiter la responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l’article 529 ci - dessus, ou

1.2. – de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe, ou

1.3. – de céder au transporteur le bénéfice d’une assurance de la marchandise.

2 – Toutefois, par dérogation au paragraphe 1, sont autorisées toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la réparation dans les transports d’animaux vivants et dans les marchandises chargées en pontée conformément au paragraphe 1 de l’article 529 ci - dessus sauf en ce qui concerne les conteneurs chargés à bord des navires munis des installations appropriées pour ce type de transport.

ARTICLE 531 :

Lorsque le chargeur a fait une déclaration inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'est pas responsable des pertes ou dommages survenues à celles-ci.

ARTICLE 532 :

1 – L'action contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrit par un an sauf prorogation résultant d'un accord entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

2 – Les actions récursoires peuvent être intentées, même après les délais prévus au paragraphe 1, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ou du jour où celui-ci aura à l'amiable réglé la réclamation.

CHAPITRE 2 – VENTES MARITIMES

ARTICLE 533 :

Les dispositions du présent chapitre sont supplétives de la volonté des parties.

Section 1 – VENTE AU DEPART

ARTICLE 534 :

1 – La vente au départ met la chose vendue aux risques et à la charge de l'acheteur, à compter du jour de sa livraison dans les conditions du contrat.

2- L'acheteur doit, dans un délai raisonnable, indiquer au vendeur le nom du navire sur lequel la marchandise vendue sera embarquée et la date à laquelle aura lieu le chargement.

3- Le vendeur doit livrer la marchandise vendue à quai, au plus près du navire désigné, au jour fixé par l'acheteur et aviser celui-ci, dans les vingt-quatre heures, par les moyens d'usage.

4- Toute clause « franc bord » oblige le vendeur à livrer à bord du navire.

Section 2 – VENTE A L'ARRIVEE

ARTICLE 535 :

1 – La vente à l'arrivée laisse la chose vendue aux risques et à la charge du vendeur.

2 – Dans la vente sur navire désigné, le vendeur informe l'acheteur le nom du navire sur lequel il charge sa marchandise.

3 – En cas de perte de la marchandise, le vendeur n'est pas tenu de la remplacer si le sinistre intervient après l'envoi de l'information ci-dessus.

4 - Dans la vente à l'embarquement, le vendeur remet la marchandise à un transporteur et en informe l'acheteur et, en cas de perte, s'il s'agit de choses de genre, il doit réexpédier à l'acheteur la même quantité de choses vendues aux conditions du contrat.

Section 3 – VENTE CAF

ARTICLE 536 :

1 – Au cas de vente CAF (coût, assurance, fret), le vendeur s'oblige :

- à conclure le contrat de transport et à mettre la marchandise à bord,
- à l'assurer contre les risques de ce transport et

- adresser aussitôt à l'acheteur les documents d'usage correspondant à cet envoi

2 – L'acheteur est débiteur d'une somme comprenant indivisément le prix de la chose, la prime d'assurance et le fret mais les risques de transport sont à sa charge.

3 – La seule insertion dans le contrat des clauses « poids reconnu à l'arrivée », « poids délivré au port d'arrivée » ou autres clauses semblables ne modifient pas la nature de la vente CAF.

SECTION 4 – Les « incoterms »

ARTICLE 537 :

1 - Les « incoterms » (International Commercial Terms) insérés dans les contrats précisent les responsabilités et obligations respectives des parties pour la livraison des marchandises et les obligations du vendeur en répartissant les frais et les risques entre l'acheteur et le vendeur, notamment en ce qui concerne le moment où les risques sont transférés à l'acheteur.

2 - Les incoterms font partie de la négociation commerciale et il appartient aux parties de les choisir et de les adapter aux marchandises à expédier et au mode de transport à utiliser.

3 – Les incoterms sont toujours facultatifs.

7^{ème} PARTIE – PROFESSIONS AUXILIAIRES DU TRANSPORT
MARITIME OU AU SERVICE DU NAVIRE

7^{ème} PARTIE – PROFESSIONS AUXILIAIRES DU TRANSPORT MARITIME OU AU SERVICE DU NAVIRE

LIVRE XIII – PROFESSIONS AUXILIAIRES DU TRANSPORT MARITIME

CHAPITRE 1 – LES CONSIGNATAIRES

Section 1 – CONSIGNATAIRES DU NAVIRE

ARTICLE 538 :

1 - Le consignataire du navire est une personne physique ou morale qui agit comme mandataire rémunéré par l'armateur et qui s'engage à effectuer, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour du navire au port.

2 -Il a tout pouvoir pour négocier les contrats de transport, coter, recruter et encaisser éventuellement les frets, émettre et signer les connaissements correspondants, assurer la logistique des conteneurs et négocier éventuellement tout contrat relatif aux opérations annexes.

3 - Il fournit éventuellement des fonds au capitaine et assure le paiement des droits, frais et autres charges occasionnés par l'escale du navire au port.

4 – Il peut ester en justice au nom de l'armateur dans la mesure où sa représentation lui a été conférée.

ARTICLE 539 :

Les créances que font naître contre l'armateur les actes du consignataire lorsqu'il pourvoit aux besoins normaux du navire en lieu et place du capitaine sont assorties des privilèges prévues par la présente loi.

ARTICLE 540 :

1 - Pour les pertes ou avaries subies par la marchandise qu'il garde ou manutentionne, le consignataire n'est responsable que dans les conditions prévues au chapitre 2 sur les manutentionnaires.

2 – Pour les opérations qu'il effectue dans le cadre de l'article 538 ci-dessus, il est responsable dans les termes du droit commun.

ARTICLE 541 :

Sauf au cas de faute grave, le contrat de consignation est résilié ou dénoncé dans les délais convenus

Section 2 – CONSIGNATAIRES DE LA CARGAISON

ARTICLE 542 :

1 - Le consignataire de la cargaison est une personne physique ou morale qui agit comme mandataire rémunéré par les ayants – droits à la marchandise et qui s'engage à en prendre livraison en leur lieu et place au moment de la livraison par le transporteur au nom et pour le compte de ses mandants, de payer le fret de ces marchandises s'il est du et de les répartir entre les destinataires.

2 – S'il constate que l'état et/ou la quantité des marchandises ne répondent pas aux indications du connaissement ou d'autres documents de transport, il doit émettre, contre le transporteur ou son représentant, les réserves dans les conditions et délais prévus par la réglementation.

ARTICLE 543 :

Pour les avaries et pertes subies par la marchandise, il n'est responsable que dans les conditions prévues à l'article 540 ci-dessus.

Section 3 – DISPOSITIONS COMMUNES

ARTICLE 544 :

1 -Tout navire de commerce étranger touchant un port mauritanien est tenu de recourir aux services d'un consignataire agréé.

2 – Le consignataire a l'obligation d'accepter ce navire sauf s'il a des motifs sérieux et légitimes de le refuser, auquel cas il devra en informer le Directeur Général de l'installation portuaire.

ARTICLE 545 :

Le consignataire d'un navire étranger doit ouvrir sur ses livres :

- un compte d'escale et respecter les instructions de la Banque Centrale de Mauritanie mais l'ouverture de ce compte n'est pas subordonnée à autorisation,
- un compte courant d'escale subordonné à l'autorisation préalable de la Banque Centrale de Mauritanie, et
- suivre la réglementation des changes et autres résultant des dispositions particulières de la Banque Centrale de Mauritanie.

ARTICLE 546 :

1 - Toutes actions contre les consignataires sont prescrites par deux (2) ans pour compter du jour de l'exigibilité de la créance.

2 - En matière internationale, les contrats et les actes de consignation sont régis par la loi du pays où opèrent ces derniers.

ARTICLE 547 :

1 – Les activités de consignataires du navire et de consignataire de la cargaison peuvent être exercées séparément ou conjointement.

2 – Toutefois, en cas d'activités conjointes, les charges et responsabilités sont ceux de la ou des fonctions effectivement assumées au moment de la survenance du fait susceptible d'entraîner une réclamation ou une action en responsabilité.

ARTICLE 548 :

Les personnes physiques ou morales de nationalité étrangère peuvent exercer la profession de consignataire en vertu des conventions internationales ou d'accords de réciprocité conclu entre leur pays d'origine et la République Islamique de Mauritanie.

ARTICLE 549 :

L'exercice de la profession de consignataire, tant au commerce qu'à la pêche, est soumise, après dépôt d'un dossier, à agrément délivré par le Ministre chargé de la Marine marchande après avis d'une commission consultative d'agrément dont la composition, les compétences et les modalités de fonctionnement sont fixées par un décret pris en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine marchande.

CHAPITRE 2 – LES ENTREPRISES DE MANUTENTION

ARTICLE 550 :

1 - L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations de mise à bord et de débarquement y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.

2 – En dehors des opérations visées au paragraphe 1 ci-dessus, il peut éventuellement être appelé à accomplir d'autres opérations pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire définies réglementairement.

3 – Le manutentionnaire peut acquérir par l'effet d'une clause insérée dans la charte – partie ou le connaissement la qualité de mandataire du chargeur ou du destinataire.

ARTICLE 551 :

1 - L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui aura requis ses services et sa responsabilité, il n'est engagé qu'envers celui-ci qui, seul, peut entreprendre une action contre lui.

2 – Toutes actions contre le manutentionnaire découlant de ce contrat sont prescrites par deux (2) ans.

3 – En matière internationale, les opérations de manutention sont régies par la loi du port où opère l'entrepreneur.

ARTICLE 552 :

1 - La responsabilité de l'entrepreneur de manutention n'est engagée, quelles que soient les personnes pour le compte desquelles les opérations de manutention, de réception ou de garde de la marchandise sont effectuées, qu'à la seule condition qu'une faute soit mise à sa charge, et la réserve, même précise et régulière, n'évite pas pour autant sa responsabilité ou dans les conditions et limites suivantes :

1.1. - lorsqu'il effectue les opérations visées à l'article 550 paragraphe 1 ci-dessus, il est responsable des dommages qui lui sont imputables,

1.2. - lorsqu'il effectue les opérations visées à l'article 550 paragraphe 2 ci-dessus, il est présumé avoir reçu la marchandise telle que déclarée par le déposant.

2 - L'entrepreneur de manutention répond des dommages subis par la marchandise, sauf s'ils proviennent :

2.1. – d'un incendie,

- 2.2. – de faits constituant un événement qui ne lui est pas imputable,
- 2.3. -de grève, lock-out ou autres entraves au travail, pour quelle que cause que ce soit, partiellement ou complètement,
- 2.4. -d'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage,
- 2.5. - du vice propre de la marchandise.

3 - Le demandeur peut néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés.

4 – La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser les montants fixés à moins qu'une déclaration de valeur lui ait été notifiée.

ARTICLE 553 :

1 - Lorsque le manutentionnaire accomplit des opérations matérielles de chargement ou de déchargement et d'arrimage ou de désarrimage, et qu'il le fait pour le compte du transporteur, ce dernier demeure responsable vis –à – vis des ayants – droits de la marchandise.

2 – A partir du moment où la marchandise est saisie à quai, à terre ou sur allège, par le palan du navire ou par une grue portuaire, jusqu'au moment où, à l'arrivée la marchandise se trouve à quai, ou sur allège, encore crochétée par le palan ou par un autre engin, le manutentionnaire, s'il effectue les opérations de mise à bord et de débarquement, agit pour le compte du navire.

Si une palanquée tombe en mer, entre le quai et le navire, ou si elle est endommagée par un heurt trop brutal lors de la mise à terre ou par un engin de levage, le manutentionnaire agit pour le compte du transporteur qui est responsable à l'égard de l'ayant – droit de la marchandise.

ARTICLE 554 :

Les clauses suivantes sont nulles à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit lorsqu'elles ont pour objet ou pour effet, directement ou indirectement :

- de soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie à l'article 442 ci-dessus,
- de lui renverser le fardeau de la preuve tel qu'il résulte de la présente loi,
- de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée au paragraphe 4 de l'article 552 ci-dessus,
- de lui céder le bénéfice d'une assurance sur la marchandise.

CHAPITRE 3 – LES DOCKERS

ARTICLE 555 :

1 - Les dockers sont des travailleurs portuaires exerçant leur activité dans les installations portuaires et dont le statut est régi par leur Ministère de tutelle.

2 – le contrat de travail du docker est réputé conclu entre celui-ci et l'entrepreneur de manutention qui, dans les limites de l'installation portuaire, est responsable de leur emploi.

ARTICLE 556 :

Avant toute opération, le manutentionnaire doit :

- tenir compte de l'environnement du travail pour organiser les opérations de manutention qui doivent présenter toutes les garanties de sécurité et de salubrité,
- choisir le mode de manutention adapté à l'opération concernée,

- utiliser les appareils de levage dans le respect des dispositions techniques et réglementaires applicables,
- fournir les équipements de protection individuelle et autres vêtements de protection ainsi que les moyens de sauvetage,
- prévoir les moyens de formation, d'information et permettre la participation des intervenants à la prévention des risques professionnels et des moyens de premiers secours ainsi que d'assistance médicale d'urgence, et
- prévenir les risques liés à l'intervention d'entreprises extérieures.

ARTICLE 557 :

1 – Tout docker doit prendre soin, selon ses possibilités, de sa sécurité et de sa santé ainsi que de celles des autres travailleurs concernés du fait de ses actes de travail.

2 – Conformément à sa formation et aux instructions de son employeur, il doit notamment :

- 2.1. - utiliser correctement les machines, appareils, outils ou substances dangereuses, équipements de transport et autres moyens, et
- 2.2. - utiliser le ou les équipements de protection individuelle mis à sa disposition et, après utilisation, les remettre en place.

3 - Il doit également :

- 3.1. -ne pas mettre hors service, dégrader, changer ou déplacer sans raison les dispositifs de sécurité particuliers aux machines, appareils ou autres installations,
- 3.2.- signaler dans les meilleurs délais toute situation de travail, ou de défauts dans les systèmes de protection, s'il existe un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et immédiat pour la sécurité ou la santé, et
- 3.3. -agir ou concourir avec le manutentionnaire et les autres dockers ayant reçu une formation spécifique permettant à l'employeur de s'assurer que les conditions de travail sont sans risques pour la sécurité et la santé.

4 - Le docker qui, en cas de danger quitte ou s'éloigne de son poste de travail et/ou d'une zone dangereuse ne peut en subir aucun préjudice et est protégé contre toutes conséquences dommageables et/ou injustifiées.

ARTICLE 558 :

1 - La responsabilité du docker est engagée

- 1.1. – en cas de faute lourde, notamment lorsque celui-ci fume dans un endroit interdit, ou
- 1.2 – lorsqu'il commet une imprudence, une négligence et un manquement à une obligation de prudence ou de sécurité, prévue par la présente loi et les textes pris par les autorités compétentes régissant son activité, ou encore une faute d'inattention ou une maladresse.

2 – La responsabilité du docker n'est pas engagée lorsqu'il a agi sous l'emprise d'une contrainte à laquelle il n'a pu résister.

ARTICLE 559 :

Un arrêté du Ministre de tutelle précisera les obligations du manutentionnaire vis-à-vis des travailleurs portuaires qu'il emploie.

CHAPITRE 4 – LES COURTIERES MARITIMES

ARTICLE 560 :

1 - Le courtier maritime, ou conducteur en douane, assure les formalités administratives pour le compte du capitaine, notamment en ce qui concerne la conduite en douane et le rapport de mer.

2 – Il perçoit notamment les droits de port et il est responsable de leur recouvrement après mise en place d'une caution.

3 – En cas de contestations portées devant le tribunal, il a seul le droit de traduire les déclarations, les chartes-parties, les connaissements, les contrats et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire afin de constater le cours du fret et, dans les affaires contentieuses de commerce, sauf en ce qui concerne le contentieux douanier, il est le seul intermédiaire des capitaines et des équipages de navires étrangers.

ARTICLE 561 :

1 – Le courtier maritime est l'intermédiaire commercial entre les chargeurs et les transporteurs et en tant que courtier d'affrètement :

- il agit pour le compte de la marchandise et comme exportateur, recherche le navire qui la transportera,
- il agit pour le compte de l'armateur à la recherche de cargaison.

2 - Le courtier d'assurance maritime négocie la couverture des risques auprès des compagnies d'assurance et notamment :

- pour l'armateur, la couverture des risques liés à la navigation,
- pour le chargeur, la couverture des risques concernant le fret.

ARTICLE 562 :

1 - Le courtier maritime n'est responsable que pour les dommages ou pertes résultant de sa faute lourde et les renseignements et communications qu'il fournit à l'armateur ou à des tiers le sont au mieux de ses connaissances sans qu'il soit pour autant responsable de leur exactitude.

2 – Il n'est pas responsable :

- des perturbations, retards ou disparitions survenus dans l'usage des services de transmissions ainsi que des malentendus résultant de l'emploi d'une langue pour laquelle il n'est pas assermenté, ou

- des conséquences de guerre, de dangers de guerre, du fait du prince, de troubles, de grèves quelconques, officielles ou non, de lock-out, de boycott, de sabotage, de perturbations atmosphériques, de la congestion d'un port et autres cas assimilables susceptibles d'influencer l'exercice normale de ses activités, et
- des marchandises présentées avant embarquement ou après débarquement et les frais et risques découlant de ces marchandises sont à la charge de celles-ci.

3 - Toutes actions contre celui-ci sont prescrites par deux (2) ans.

ARTICLE 563 :

1 – Les offres du courtier maritime sont faites pour le compte de son principal et sont toujours sans engagement.

2 - La désignation des dates de départ et d'arrivée et des emplacements des navires se fait, sauf imprévu, sans engagement de date de sa part.

3 - L'embarquement total ou partiel peut toujours être refusé, notamment dans les cas suivants :

- absence totale ou partielle des documents requis,
- doute sur la nature exacte de la marchandise ou sur son caractère dangereux,

- déclaration incomplète ou imprécise de la nature de celle-ci,
- manque de place appropriée à bord du navire.

4 - Le courtier maritime n'est pas responsable du paiement et de la bonne fin des commandes ou des ordres qu'il passe à des tiers pour le compte de son principal et les paiements qu'il effectue à ce titre ont valeur d'avances récupérables en tout temps tant qu'il n'a pas reçu le remboursement intégral de son principal.

CHAPITRE 5 – LES TRANSITAIRES ET COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT

ARTICLE 564 :

Le transitaire conçoit, coordonne et organise l'acheminement de la marchandise de son client du départ jusqu'à sa destination finale et assure toutes les formalités administratives nécessaires en :

- établissant le plan d'acheminement aux meilleures conditions et en négociant avec tous les maillons de la chaîne du transport,
- préparant tous les documents d'expédition et effectuant les formalités y compris, le cas échéant, les déclarations en douane,
- assurant le suivi des réclamations et des litiges.

ARTICLE 565 :

1 – Le transitaire peut intervenir :

- soit comme mandataire de transport,
- soit comme commissionnaire de transport

2 - S'il intervient comme mandataire de transport, il agit soit pour le compte du chargeur à l'embarquement, soit pour le compte du réceptionnaire au débarquement et il répond d'une obligation de moyens et de diligence.

2.1. - Il supplée le chargeur ou le réceptionnaire duquel il a reçu une mission précise et, en tant que mandataire, il est assujéti au régime juridique du mandat et sa responsabilité ne peut être recherchée que s'il a commis une faute personnelle dans l'exercice de sa mission.

2.2. - Exécutant les ordres de son mandant, il n'a pas le choix des sous-traitants et il n'est pas responsable de leurs défaillances. Toutefois, il doit prendre toute disposition utile pour préserver les recours de son mandant en cas de constat d'avarie.

3 - S'il intervient comme commissionnaire de transport, il organise librement pour le compte de l'expéditeur la totalité du transport, met en place et coordonne celui-ci avec les sous-traitants de son choix dont il est responsable des fautes éventuelles.

Il répond d'une obligation de résultat et sa responsabilité peut être recherchée même en cas d'absence de faute de sa part.

ARTICLE 566 :

1 - Le commissionnaire de transport organise le transport de bout en bout et s'engage à faire exécuter le transport de la marchandise d'un lieu à un autre, y compris si plusieurs modes de transport doivent intervenir.

Il répond d'une obligation de résultat.

2 - Il constitue les unités de chargement, conteneurs ou palettes à partir d'envois de détail, négocie les tarifs avec les transporteurs et remet les groupages au transporteur de son choix.

LIVRE XIV – PROFESSIONS AUXILIAIRES AU SERVICE DU NAVIRE

CHAPITRE 1 – LE PILOTAGE

ARTICLE 567 :

1 – Le pilotage des navires de mer est une opération nautique d'assistance et de conseil donnée aux capitaines par des marins qualifiés et possédant une bonne connaissance des lieux ainsi qu'une expérience suffisante pour assurer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement obligatoirement à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports et rades et dans les limites de chaque zone de pilotage ainsi qu'éventuellement à l'approche des plates-formes fixes ou mobiles de forage et de leurs installations annexes ainsi que dans les autres eaux maritimes mauritaniennes.

2 – Il a pour objet :

2.1. – d'assurer l'écoulement du trafic maritime dans les meilleures conditions de délais et de sécurité,

2.2. – de contribuer aussi efficacement que possible au respect des principes de l'ordre juridique maritime national et international.

ARTICLE 568 :

1 – Afin d'assurer la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement dans les eaux maritimes et portuaires, les capitaines de navires battant pavillon mauritanien ou étranger ont l'obligation de faire appel aux pilotes de la zone de pilotage obligatoire ou du port dans lequel ils entrent ou duquel ils sortent.

2 - Sont affranchis d'une telle obligation :

2.1. – les navires affectés à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance des ports et de leurs accès,

2.2. – les bâtiments de la Marine Nationale ainsi que ceux affectés à la surveillance maritime,

2.3. – les navires de pêche basés habituellement dans le port,

2.4. – tous autres navires d'une longueur hors-tout ou d'un tonnage inférieur à un seuil fixé pour chaque port par l'Autorité portuaire ou l'organisme compétent, après avis de l'Autorité maritime, en considération des conditions locales d'exécution de l'opération de pilotage.

ARTICLE 569 :

1 – Le pilotage maritime est un service public dont le fonctionnement s'exerce sous la tutelle du Ministre chargé de la Marine marchande.

2 - La gestion du service :

2.1. – peut-être confiée à des organismes publics et notamment à une Autorité portuaire, ou le gestionnaire d'un terminal,

2.2. – peut être déléguée à des sociétés d'économie mixte ou à des sociétés privées de droit mauritanien agréées par l'Autorité maritime.

ARTICLE 570 :

Dans chaque port ou zone de pilotage obligatoire, un règlement local arrêté par l'Autorité portuaire ou le service gestionnaire maritime compétent, après avis de l'Autorité maritime, fixera :

1 – les limites géographiques du pilotage obligatoire,

- 2 – l’effectif des pilotes,
- 3 – le matériel et les biens nécessaires à l’exécution du service,
- 4 – les tarifs et indemnités de pilotage.

ARTICLE 571 :

1 – La compétence du pilote s’arrête aux limites de la zone pour laquelle il a été régulièrement habilité et à l’intérieur de cette zone seul un pilote habilité peut effectuer des opérations de pilotage.

2 – En dehors de ces limites, la réglementation du pilotage ne s’applique plus.

3 - Toute personne, autre qu’un pilote habilité, qui aura entrepris ou tenté d’entreprendre la conduite d’un navire en se présentant comme pilote est passible des sanctions prévues par le présent code.

ARTICLE 572 :

1 – Durant l’opération de pilotage, le pilote est le conseiller technique du capitaine du navire piloté et sa présence à bord :

- 1.1. – ne dispense pas le capitaine ou l’officier chargé du quart à la passerelle de ses obligations en ce qui concerne la sécurité du navire,
- 1.2. – ne libère pas le capitaine de ses responsabilités en ce qui concerne les manœuvres nautiques.

2 – Le capitaine et le pilote doivent échanger tous renseignements sur la navigation, les conditions locales et les caractéristiques du navire, notamment sur les points suivants :

- 2.1. - entente générale sur les plans et les méthodes concernant le voyage prévu,
- 2.2. - examen des conditions spéciales relatives aux intempéries, profondeur d’eau, courants de marée, trafic maritime susceptible de se présenter durant l’opération, communication de renseignements sur le nombre normal de tours d’hélice aux diverses vitesses du navire, tirants d’eau avant et arrière, longueur, largeur, taux de giration à des vitesses diverses, cercle de giration, distances d’arrêts et toutes autres données pertinentes,
- 2.3. – examen de toutes les caractéristiques inhabituelles en matière de conduite des navires, des défaillances des machines ou des problèmes relatifs au matériel de navigation susceptibles d’avoir une incidence sur l’exploitation, la conduite ou la sécurité de la manœuvre ainsi que le cas échéant tous autres renseignements sur les méthodes envisagées pour l’utilisation du ou des remorqueurs.

ARTICLE 573 :

1 – Tout navire entrant dans une zone de pilotage obligatoire doit faire le signal d’appel du pilote et aviser le service lorsqu’il la quitte.

2 - L’opération de pilotage :
- commence à partir du moment où le pilote se présente à bord,
- prend fin à l’arrivée, à destination, au mouillage, à quai ou lorsque la limite de la zone de pilotage obligatoire est atteinte.

3 - Le pilote ne peut quitter le navire sans l’accord du capitaine et sans que ce navire soit en sécurité, amarré, ou sorti en mer, sauf dans le cas où il a été remplacé par un autre pilote.

ARTICLE 574 :

Le capitaine doit prendre toutes dispositions et mesures de sécurité :

- pour faciliter l'accostage du bateau-pilote
- ainsi que l'embarquement et le débarquement du pilote prévus par (SOLAS 74).

ARTICLE 575:

1 – Le pilote est tenu d'assister le navire qui se présente le premier ou pour lequel il est désigné par son tour de service.

2 - Nonobstant toute autre obligation, il doit apporter son assistance à tout navire se trouvant en danger, même si elle n'a pas été expressément requise, à partir du moment où il a pu constater ou être informé du péril dans lequel celui-ci se trouvait.

ARTICLE 576 :

1- Si, durant l'opération de pilotage, le pilote est amené à constater que le navire présente un risque ou un danger pour la sécurité de la navigation ou la protection de l'environnement marin, il doit le signaler dans les meilleurs délais à son autorité gestionnaire qui préviendra l'Autorité maritime.

2 – Il doit rendre compte immédiatement de tout accident survenu au navire piloté ainsi que de toute irrégularité constatée dans les feux de navigation et signaux.

3 – Il est également en droit de refuser de piloter un navire constituant un danger ou un risque pour la sécurité de la navigation ou la protection de l'environnement marin
Son refus et les raisons qui l'ont motivé sont communiqués immédiatement à l'Autorité gestionnaire et à l'Autorité maritime qui prendra les mesures nécessaires.

ARTICLE 577 :

1 – Les pilotes sont des marins de la marine marchande et assujettis à leur statut.

2 – Ils sont soumis :

- au pouvoir disciplinaire du Ministre chargé de la Marine marchande, notamment lorsqu'ils assurent leurs fonctions à bord des navires, et
- au régime pénal de la Marine marchande, notamment en cas d'accident de mer.

3 - Compte tenu de la spécificité de la profession et de la responsabilité qui leur incombe, un accord d'établissement soumis au visa de l'Autorité maritime peut définir les conditions particulières de leur engagement.

ARTICLE 578 :

1 – Indépendamment et accessoirement à l'exercice de leurs fonctions, les pilotes participent à la surveillance des fonds et signalent les modifications dont ils peuvent avoir connaissance.

2 – Ils peuvent également effectuer pour le compte des services sanitaires des reconnaissances ou le cas échéant être éventuellement constitués en gardes -sanitaires des navires en quarantaine jusqu'à ce que l'Autorité compétente ait pris les dispositions nécessaires.

ARTICLE 579 :

Les conditions d'accès à la profession, l'organisation des concours de pilotage ainsi que la nature des épreuves, les principes de notation et le programme des concours sont fixés par décret pris en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine marchande.

ARTICLE 580 :

1 – Les pilotes sont nommés par arrêtés du Ministre chargé de la Marine marchande et reçoivent un certificat attestant de leur qualification.

2 - Ce certificat les autorise à exercer leurs fonctions dans les seules limites de la zone ou du port pour lequel ils ont été reconnus compétents.

Toutefois, à titre provisoire et exceptionnellement, l'Autorité maritime peut accorder des dérogations pour le pilotage dans les limites d'un autre port après avis de l'Autorité portuaire concernée.

ARTICLE 581 :

1 – En cours de carrière, et annuellement, les pilotes doivent prouver à l'Autorité maritime qu'ils continuent de satisfaire aux normes relatives à leur aptitude physique, notamment en ce qui concerne l'acuité visuelle et auditive.

2 – Au cas d'inaptitude susceptible de mettre en danger la sécurité des navires et la protection de l'environnement, ou d'inaptitude définitive constatée médicalement, il est mis fin à leurs fonctions par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande.

ARTICLE 582 :

- 1 – L'Autorité maritime s'assure, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans que les pilotes :
- 1.1. – continuent de posséder des connaissances récentes sur la navigation dans leurs zones de compétences,
 - 1.2. – connaissent l'évolution des législations, réglementations et autres prescriptions internationales, nationales et locales en vigueur ainsi que les dispositions particulières concernant le port ou leur zone de pilotage.

2 - A défaut, l'Autorité maritime peut suspendre pour une durée maximale de six mois, éventuellement renouvelable, la certification de qualification.
Ce certificat ne sera rétabli que si le pilote suspendu continue d'assister aux opérations de pilotage en compagnie d'un pilote en activité.

3 - Il en est de même lorsque le pilote a dû s'absenter de son poste pour une raison quelconque et que, de ce fait, son expérience dans sa zone de compétence a été sensiblement diminuée, auquel cas l'Autorité maritime devra s'assurer qu'il se familiarise à nouveau avec celle-ci.
A défaut, il peut être suspendu dans les mêmes conditions qu'au paragraphe 2 ci-dessus.

ARTICLE 583 :

1 - L'armateur du navire piloté est responsable envers les tiers des dommages, avaries et accidents survenus au pilote, au bateau-pilote et à son équipage au cours des manœuvres d'embarquement ou de débarquement ou durant les opérations de pilotage sauf en cas de faute lourde du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote.

2 – Le pilote peut limiter sa responsabilité civile, telle que résultant du paragraphe 1 ci-dessus, à concurrence d'un montant égal à 6 mois de salaire, sauf en cas de faute intentionnelle.

ARTICLE 584 :

1 – La responsabilité pour avaries causées au navire par la faute du pilote dans l'exercice de ses fonctions est à la charge de l'organisme ou de la société gestionnaire du service.

2 – Cette responsabilité est limitée à concurrence d'un montant égal à dix fois la taxe due pour le service au cours duquel l'avarie a eu lieu.

ARTICLE 585 :

1 – L’Etat n’est pas responsable envers l’armateur du navire piloté des dommages causés par le pilote lorsque celui-ci est un de ses agents, sauf si ce dernier ne remplit pas les conditions légales et réglementaires de qualification professionnelle.

2 - Si la responsabilité de l’Etat est mise en cause, celle-ci est limitée à concurrence d’un montant égal à vingt fois les droits de pilotage dus pour l’opération pendant laquelle les dommages ont été causés.

ARTICLE 586 :

1 – Les tarifs de pilotage sont perçus au profit de l’installation portuaire ou de l’organisme gestionnaire du terminal.

2 – Des tarifs spéciaux, abonnements ou minima de perceptions peuvent être établis en raison de la fréquence des escales de certains navires, des longueurs ou jauges ainsi que du trafic dans la zone de pilotage ou le port considéré.

3 - Les tarifs sont libellés U.M. ou, le cas échéant, en devises étrangères facturées en UM.

ARTICLE 587 :

1 – Les consignataires de navires et courtiers maritimes sont personnellement responsables du paiement des droits de pilotage.

2 - Tout litige concernant le paiement de ces droits est du ressort du tribunal civil dans lequel se trouve l’Autorité portuaire ou le gestionnaire du terminal..

3 – Les actions nées à l’occasion des opérations de pilotage sont prescrites dans les deux ans.

CHAPITRE 2 – LE REMORQUAGE

ARTICLE 588 :

Le remorquage est l’opération qui consiste à tirer à l’aide d’une remorque un navire, à le pousser ou l’aider dans sa manœuvre d’accostage ou de libération du quai lors des manœuvres portuaires ou d’autres manœuvres par le moyen d’un autre navire appelé remorqueur, que celui-ci soit ou non spécialement conçu selon les circonstances de l’opération.

ARTICLE 589 :

Le contrat de remorquage :

1 - commence dès la présentation du remorqueur au navire remorqué aux fins d’exécution de l’opération et que celui-ci se trouve sous l’influence directe des manœuvres du bâtiment à remorquer,

2 - se termine à l’achèvement de la dernière opération de remorquage nécessaire et que le remorqueur s’est suffisamment éloigné du navire remorqué.

ARTICLE 590 :

La rémunération des services de remorquage est fixée par la convention des parties ou à défaut selon le tarif fixé par l’Autorité portuaire ou le gestionnaire du terminal après avis de l’Autorité maritime.

ARTICLE 591 :

1 – Le remorquage portuaire, ou dans les zones de remorquage obligatoire, s’effectue sous la direction du capitaine du navire remorqué.

2 – Les dommages de tous ordres survenus lors de ces opérations sont à la charge du navire remorqué à moins qu’il n’établisse la faute du remorqueur.

3 - Toutefois, par convention expresse et écrite, les parties peuvent confier au capitaine du navire remorqueur la direction des opérations et dans ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur sauf s’il est établi la faute du navire remorqué.

8^{ème} PARTIE – FAUTES DISCIPLINAIRES ET INFRACTIONS
PENALES - SANCTIONS

8^{ème} PARTIE – FAUTES DISCIPLINAIRES ET INFRACTIONS
PENALES - SANCTIONS

LIVRE XV – ORDRE INTERNE DU NAVIRE ET DEROULEMENT DE
L'EXPEDITION MARITIME

CHAPITRE 1 – CHAMP D'APPLICATION

ARTICLE 592 :

Les dispositions du présent Livre sont applicables :

- 1 – aux personnes de quelque nationalité qu'elles soient :
 - régulièrement embarquées à bord d'un navire battant pavillon mauritanien,
 - qui, bien que non présentes à bord, ont commis un des délits prévus par celui-ci
- 2 – aux passagers, aux pilotes, aux employés ou autres personnes occupées en quelque qualité que ce soit pour les besoins du navire,
- 3 – aux naufragés ou passagers clandestins durant le temps de leurs présences à bord,
- 4 – aux marins mauritaniens embarqués sur des navires étrangers affrétés coque nue

CHAPITRE 2 – EXERCICE DES ACTIONS PUBLIQUES
ET DISCIPLINAIRES

ARTICLE 593 :

1 – Les délais de prescription de l'action publique, de l'exécution des peines et de l'action civile sont fixés conformément au droit commun pour les crimes, délits et contraventions prévus par le présent Code.

2 – Les délais dans lesquels la sanction des fautes disciplinaires doit être prononcée et exécutée sont ceux prévus pour les contraventions.

ARTICLE 594 :

Aucune poursuite ne peut être exercée lorsque la personne inculpée a été jugée définitivement à l'étranger pour le même fait, sous réserve que, en cas de condamnation, elle ait subi sa peine, obtenu sa grâce ou que l'action soit prescrite.

CHAPITRE 3 – REGIME DISCIPLINAIRE

Section 1 – POUVOIRS DU CAPITAINE

ARTICLE 595 :

1 - Le capitaine a toute autorité sur les personnes embarquées pour quelque cause ou quelque nécessité que ce soit et doit assurer le maintien de l'ordre, la sécurité du navire et la bonne exécution de l'expédition maritime.

2 – Il peut employer à ces fins tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées de lui prêter main forte.

ARTICLE 596 :

Lorsqu'il a connaissance d'une faute contre la discipline, le capitaine doit procéder à une enquête en interrogeant l'intéressé sur les faits reprochés ainsi que les témoins à charge ou décharge et il en consigne les résultats sur le livre de discipline.

Section 2 – FAUTES CONTRE LA DISCIPLINE**ARTICLE 597 :**

1 – Les manquements à la discipline du bord sont classés selon le cas en fautes légères ou graves, et hormis les fautes énumérées ci-dessous, les autres manquements sont laissés à l'appréciation de l'Autorité maritime.

2 – Toute faute qui n'est pas réputée grave au sens du présent chapitre est considérée comme faute légère.

ARTICLE 598 :

Sont notamment réputées fautes graves contre la discipline :

- la récidive d'une faute légère,
- la désobéissance, le refus d'obéir ou la résistance à un ordre concernant le navire,
- toute faute dans l'exercice de la profession susceptible de nuire à la sécurité du navire,
- la négligence dans le service de quart ou de garde,
- fumer dans un endroit interdit,
- la dégradation volontaire de matériel de bord,
- la non observation des prescriptions relatives à la sécurité, l'hygiène, les conditions de travail et l'incendie

Section 3 – PROCEDURE - SANCTIONS ET RECOURS**ARTICLE 599 :**

1 – Le capitaine doit tenir un livre de discipline coté et paraphé par l'Autorité maritime et présenté à son visa lorsqu'une faute contre la discipline a été commise.

2 - L'Autorité maritime tient un livre de punitions sur lequel sont inscrites les sanctions disciplinaires infligées par ses soins.

ARTICLE 600 :

1 – L'Autorité maritime saisie par le capitaine d'une plainte concernant une faute disciplinaire convoque l'intéressé, le capitaine et les témoins à charge ou à décharge.

2 – Après leurs auditions et si les explications ne sont pas de nature à disculper l'intéressé, ce dernier est puni de l'une des sanctions prévues à l'article ci-dessous.

ARTICLE 601 :

1 – Les fautes disciplinaires légères sont directement sanctionnées par le capitaine du navire qui peut prononcer, après enquête et audition des témoins éventuels, l'une des sanctions suivantes

- la réprimande,
- l'avertissement verbal ou écrit,
- le blâme

2 – Les fautes disciplinaires graves sont sanctionnées par l’Autorité maritime qui, après audition et explication de l’intéressé, des témoins à charge ou à décharge et du capitaine peut prononcer par décision motivée l’une des sanctions suivantes :

- la rétrogradation,
- la suspension du service sans droit à rémunération pour une période maximum de deux mois,
- le licenciement,
- la radiation de la matricule des gens de mer

ARTICLE 602 :

La décision motivée de l’Autorité maritime est définitive et n’est susceptible d’aucun recours

Section 4 – RETRAITS OU SUSPENSIONS DE BREVETS OU CERTIFICATS

ARTICLE 603 :

1 – L’Autorité maritime peut prononcer contre tout capitaine, pilote, officier, marin breveté, diplômé ou certifié, le retrait partiel ou total des droits et prérogatives afférents aux brevets, diplômes, certificats dans les cas suivants :

- faute contre l’honneur,
- faute grave dans l’exercice de la profession,
- condamnation pour infraction prévue par la présente loi, notamment pour infraction aux règles visant la sauvegarde de la vie humaine en mer ou la protection de l’environnement marin.

2 - Ce retrait peut être prononcé

- à titre provisoire pour une durée d’un an au plus,
- à titre définitif en cas de condamnation à une peine criminelle, de perte totale du navire ou de récidive d’une sanction prononcée au paragraphe 1 ci-dessus.

3 - Lorsque le capitaine, l’officier ou le marin est titulaire d’un brevet, diplôme ou certificat délivré par un gouvernement étranger, il perd le droit d’exercer le commandement ou toutes autres fonctions lorsqu’il est embarqué à bord d’un navire battant pavillon de la République Islamique de Mauritanie.

CHAPITRE 4 – REGIME PENAL-INFRACTIONS MARITIMES

ARTICLE 604 :

1 - Les infractions maritimes sont les infractions d’ordre public prévues par le présent code et notamment celles concernant :

- la police intérieure du navire,
- les règles relatives à la sécurité de la navigation, la sauvegarde de la vie humaine en mer et la prévention de la pollution marine, ainsi qu’aux enquêtes techniques en cas d’événement de mer
- les règles relatives au contrat de travail maritime, au travail maritime et au placement des marins
- les règles d’habitabilité et d’hygiène à bord des navires,
- la réglementation des épaves,
- la réglementation du domaine public maritime,
- les transports maritimes,
- la réglementation du pilotage,
- les règles relatives à la sûreté maritime,

- et, d'une manière générale, toutes autres infractions spécifiques aux dispositions du présent code.

2 - Lorsqu'une telle infraction a eu pour conséquence une perte de navire ou de vies humaines en mer ou d'une manière générale un accident de mer dommageable, le Directeur de la Marine marchande ouvre une enquête sur les circonstances et causes de cet accident et désigne à cet effet une commission d'enquête nautique dont les conclusions sont transmises au Ministre chargé de la Marine marchande qui engagera ou non des poursuites.

ARTICLE 605 :

Les infractions suivantes à la police intérieure du navire dont la liste n'est pas limitative, indépendamment des infractions de droit commun maritime :

- absence irrégulière retardant le départ du navire, abandon de poste ou du navire par le capitaine,
- abus d'autorité ou inexécution de ses obligations par le capitaine ou un officier, outrages envers un supérieur ou envers un subalterne,
- usurpation de commandement, des fonctions d'officier ou de pilote,
- inscription frauduleuse sur les documents de bord,
- fraude ou contrebande,
- détérioration d'objets utiles à la navigation, altération de vivres,
- ivresse pendant le quart ou ivresse habituelle,
- refus formel d'obéissance après sommation, violence, rébellion, complot contre le capitaine,
- répétition multiple des fautes disciplinaires graves.

ARTICLE 606 :

Les infractions suivantes à la police de la navigation dont la liste n'est pas limitative sont les suivantes :

- refus par le capitaine d'arborer le pavillon, de répondre à l'appel d'un bâtiment de guerre, d'abandonner un malade ou un blessé à terre ou d'enfreindre les dispositions sur le travail, la nourriture et le couchage,
- perte ou destruction volontaire du navire,
- abordage, échouement par négligence ou abandon du navire par le capitaine ainsi que le non respect des règles prévues par le règlement pour prévenir les abordages en mer,
- accès à bord par des personnes non autorisées et embarquements de clandestins,
- pilotage sans certification,
- refus de communiquer les documents ou informations demandés par l'Autorité maritime.

ARTICLE 607 :

1 - Les infractions pénales commises à bord ou à la police de la navigation sont recherchées et constatées par la plainte de toute personne intéressée ou d'office par :

- les officiers de police judiciaire,
- les fonctionnaires régulièrement habilités du Ministère chargé de la Marine marchande,
- les gendarmes, agents des douanes et autres fonctionnaires spécialement habilités,
- les capitaines de navires à bord desquels elles ont été commises.
-

2 - Les procès-verbaux, dûment signés et établis par les officiers et agents visés au paragraphe 1 ci-dessus font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à affirmation.

Ils sont transmis à l'Autorité maritime géographiquement compétente.

ARTICLE 608 :

1 - Dès que le capitaine a connaissance d'une infraction commise à bord, il procède à une enquête préliminaire et en mentionne les circonstances au livre de discipline.

2 - Si nécessaire, il peut faire arrêter provisoirement l'inculpé et cette détention provisoire sera imputée sur la peine définitive.

3 - La plainte et les pièces de l'enquête préliminaire sont adressées à l'Autorité maritime du premier port d'escale.

ARTICLE 609 :

L'Autorité maritime régulièrement saisie complète l'enquête effectuée par le capitaine ou procède à une enquête préliminaire si elle agit d'office puis saisit le Procureur de la République.

ARTICLE 610:

1 - Si l'infraction pénale a été commise par le capitaine, ou s'il en est complice, l'Autorité maritime procède à une enquête préliminaire dès qu'elle a connaissance des faits.

2 - Elle peut éventuellement transmettre le dossier à l'Autorité maritime de l'Etat de la nationalité de celui-ci ou, lorsque la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire lui semble l'exiger, prononcer la détention provisoire du capitaine et son renvoi dans le port de son Etat.

ARTICLE 611:

1 – En ce qui concerne les infractions prévues aux articles 609 et 610 ci-dessus, le Ministère public ne peut engager de poursuites qu'au vu des conclusions de l'Autorité maritime ou à l'expiration d'un délai de dix jours après qu'il ait réclamé ces conclusions.

2 – En ce qui concerne les infractions concernant l'ordre à bord, les infractions nautiques et celle concernant la police générale de navigation, le Ministère public ne peut engager de poursuites que sur avis conforme de l'Autorité maritime qui peut être entendue par le tribunal si elle le demande.

3 – Les crimes maritimes ou de droit commun commis à bord sont de la compétence de la Cour d'assises. Et l'Autorité maritime, après avoir complété le dossier d'enquête, transmet directement celui-ci au Procureur de la République sans avoir à exprimer de conclusion ou d'avis particulier.

ARTICLE 612 :

Les dispositions du droit commun s'appliquent à l'action civile, aux circonstances atténuantes ainsi qu'à la récidive.

ARTICLE 613 :

1 – Lorsque les faits prévus par la présente loi ou ses textes d'application sont imputable à un ou plusieurs membres de l'équipage d'un navire étranger, l'Autorité maritime peut en cas d'urgence et sans préjudices des mesures de droit commun, arrêter le navire jusqu'au dépôt, au Trésor public, d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations.

2 – En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement reste acquis au Trésor Public, déduction faite des frais et réparations civiles.

3 – Pour assurer l'exécution de ces décisions, l'Autorité maritime peut requérir l'autorité portuaire aux fins d'empêcher la libre sortie du navire ou ordonner toutes mesures matérielles empêchant son départ et elle informe le Consul de l'Etat du pavillon ainsi que le consignataire du navire de ces mesures.

CHAPITRE 5 – **JURIDICTIONS COMPETENTES**

ARTICLE 614 :

Les infractions maritimes relèvent des juridictions de droit commun :

- lorsqu'elles sont commises à bord de navires battant pavillon mauritanien, en quelque lieu qu'ils se trouvent,
- lorsqu'elles sont commises à bord de navires étrangers se trouvant :
 - . dans ses eaux territoriales, sauf en ce qui concerne les infractions intéressant la police intérieure du navire,
 - . dans sa zone économique exclusive lorsqu'elles portent atteinte à la préservation du milieu marin.

ARTICLE 615 :

Sauf convention contraire, les actions nées du contrat d'affrètement relèvent du tribunal de commerce du lieu de conclusion du contrat.

ARTICLE 616:

1 - En matière de transport maritime international ou national, les opérations effectuées par l'entrepreneur de manutention relèvent du tribunal de commerce du port où il opère.

2 - En matière de remorquage portuaire ou de pilotage, est seul compétent le tribunal de commerce du port où ont lieu les opérations de remorquage ou les opérations de pilotage.

ARTICLE 617:

1 - Dans tout litige relatif au transport de marchandises, le demandeur peut intenter une action devant le tribunal de commerce dans le ressort duquel se trouve :

- l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, celui de sa résidence habituelle,
- le lieu de conclusion du contrat à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel ou de laquelle ledit contrat a été conclu,
- le port de chargement ou de déchargement,
- tout autre lieu désigné dans le contrat.

2 - Aucune procédure judiciaire ne peut être engagée dans un lieu non spécifié au paragraphe 1 ci-dessus.

3 – Lorsqu'une action a été intentée ou lorsqu'un jugement a été rendu, il ne peut être engagé de nouvelles actions entre les mêmes parties, fondées sur la même cause, sauf si le jugement n'est pas exécutoire dans le pays où une nouvelle procédure pourrait être engagée.

CHAPITRE 6 – LES SANCTIONS

ARTICLE 618 :

Tout armateur ou propriétaire de navire, tout capitaine, officier, maître, homme d'équipage ou pilote, toute société ou expert maritime agréé, toute personne ou société exerçant une profession maritime soumise à agrément de l'Autorité maritime ou autre, telle que prévue par la présente loi et ses règlements d'application qui commet la même infraction dans un délai de 5 ans est soumis aux dispositions du Code Pénal concernant la récidive.

Section 1 – REGLES DE CIRCULATION

ARTICLE 619 :

1 - Les infractions commises par tout patron d'embarcation non pontée d'une longueur inférieure à 12 mètres, ainsi que tout capitaine de navire mauritanien ou étranger, relatives aux règles de circulation dans les zones interdites ou réglementées sont passibles d'une amende de 100 000 à 2 000 000 d'U M.

2 – Avec l'accord du contrevenant, l'Autorité maritime peut prononcer une transaction avant jugement dont le montant ne saurait être inférieur au minimum de l'amende prévue au paragraphe 1 ci-dessus.

3 – Au cas de récidive du patron, le procès-verbal d'infraction est directement transmis au Procureur de la République.

Section 2 – POLICE INTERIEURE DU NAVIRE

ARTICLE 620 :

Tout capitaine :

- qui s'absente, sans motif légitime, s'absente pendant les manœuvres et n'est pas en personne à l'entrée ou à la sortie de l'installation portuaire est passible d'une amende de 50 000 à 300 000 UM,
- qui, favorise, par l'exercice de son commandement, ou se rend complice d'une usurpation d'un brevet, diplôme ou certificat pour exercer à bord est passible d'une amende de 300 000 à 1 000 000 UM,
- qui, sans motif légitime, néglige de tenir les documents de bord réglementaires est passible d'une amende de 300 000 à 1 000 000 UM,
- qui, hormis en cas de force majeure, débarque sans remplaçant est considéré comme ayant abandonné son poste et est passible d'une amende de 500 000 à 2 000 000 UM et d'un emprisonnement de 1 mois à 1 an ou de l'une de ces deux peines seulement,
- qui, hormis le cas d'innavigabilité légalement constaté, dans une intention frauduleuse fait sciemment fausse route, détruit irrégulièrement, ou vend le navire dont il a le commandement ou encore opère des déchargements pour son propre compte est passible d'une amende de 2 000 000 à 10 000 000 UM ou d'un emprisonnement de 1 à 5 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement.

ARTICLE 621 :

1 - Tout capitaine ou officier qui commet un faux en écriture sur les documents de bord réglementaires est passible des peines prévues par le Code Pénal pour une telle infraction.

2 – Tout capitaine, officier ou maître :

- qui abuse de son autorité, ou tolère un abus d'autorité, par outrage, menace ou actes de violence envers un homme d'équipage est passible d'une amende de 50 000 à 300 000 UM,

3- Tout capitaine, officier ou homme d'équipage :

- qui introduit frauduleusement de l'alcool à bord, ou en favorise l'introduction, est passible d'une amende de 100 000 à 500 000 UM,
- qui procède à un acte d'altération de la cargaison est passible d'une amende de 300 000 à 1 000 000 UM et d'un emprisonnement de 3 à 12 mois, ou de l'une de ces deux peines seulement,
- qui altère des vivres, des boissons ou autre objets ou denrées de consommation est passible :
 - au cas d'altération par des substances non malfaisantes, d'une amende de 100 000 à 500 000 UM,
 - au cas d'altération par des substances malfaisantes, d'une amende de 1 000 000 à 5 000 000 UM et d'un emprisonnement de 3 mois à 3 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement
 - s'il en résulte des maladies graves ou mort d'hommes, des peines prévues par le Code Pénal pour homicide volontaire.
- qui détourne volontairement, détériore ou vend des objets utiles à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire, ou encore vend des vivres embarqués est passible d'une amende de 1 000 000 à 10 000 000 UM et d'un emprisonnement de 1 mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement,
- qui se livre à un acte de contrebande est passible d'un emprisonnement de 3 mois à 2 ans, peine doublée s'il s'agit du capitaine,
- qui commet des vols à bord est passible des peines prévues par le Code Pénal.

4- Tout officier ou marin qui :

- sans l'autorisation du capitaine ou de l'armateur favorise ou tente de favoriser l'accès à bord de toute personne, sauf pour l'exploitation du navire, est passible d'une amende de 50 000 à 300 000 UM,
- outrage par parole, geste ou menace un supérieur est passible d'une amende de 100 000 à 500 000 UM,
- refuse d'obéir à un ordre, après sommation formelle du capitaine est passible d'une amende de 100 000 à 500 000 UM.

ARTICLE 622 :

1 – Toute personne embarquée qui commet des voies de fait contre le capitaine ou le second capitaine est passible :

- d'un emprisonnement de 1 mois à 2 ans s'il en résulte une incapacité de travail inférieure à 10 jours,
- d'un emprisonnement de 3 mois à 5 ans s'il en résulte une incapacité de travail supérieure ou égale à 10 jours, et
- des peines prévues par le Code Pénal pour blessures volontaires au cas de mutilation, amputation, cécité ou autre infirmité.

2 – Au cas de mutinerie, après sommation formelle du capitaine ou du second capitaine de rentrer dans l'ordre, toute personne embarquée est passible des peines prévues par le Code Pénal.

La résistance du capitaine, du second capitaine et de toute autre personne qui leur sont restées fidèles est considérée comme acte de légitime défense.

Section 3 – POLICE DE LA NAVIGATION

ARTICLE 623 :

Tout capitaine qui :

- ne peut présenter l'acte de mauritanisation/immatriculation, ou le titre de navigation, à la réquisition de l'Autorité maritime ou d'un agent chargé du contrôle, ou qui commande un navire dépourvu d'un tel acte, est passible d'une amende de :
 - 300 000 à 500 000 UM pour les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux,
 - 500 000 à 1 000 000 UM pour les navires d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux
- efface, altère ou couvre les marques extérieures d'identité du navire est passible d'une amende de 100 000 à 1 000 000 UM,
- sans motif légitime, refuse de déférer à une réquisition de l'Autorité maritime, ou refuse d'assurer le transfert d'un prévenu ou ne le livre pas aux Autorités, est passible d'une amende de 300 000 à 2 000 000 UM et d'un emprisonnement de 3 mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement,
- embarque irrégulièrement des passagers au-delà du nombre autorisé est passible d'une amende de 500 000 à 3 000 000 UM et d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement,
- abandonne à terre un malade ou un blessé sans lui procurer les moyens d'assurer son traitement ou son rapatriement ou sans en avertir l'Autorité consulaire est passible d'une amende de 1 000 000 à 5 000 000 UM et d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans ou de l'une de ces deux peines seulement,

ARTICLE 624 :

Tout capitaine, officier ou maître qui :

- usurpe un titre ou un brevet, diplôme ou certificat ne satisfaisant pas aux dispositions de la présente loi et de ses textes d'application est passible d'une amende de 100 000 à 500 000 UM,

ARTICLE 625 :

Toute personne embarquée qui :

- charge frauduleusement des marchandises à l'insu du capitaine est passible d'une amende de 100 000 à 500 000 UM sans préjudice du droit du capitaine de jeter à la mer ces marchandises,
- commet un acte de discrimination envers une autre personne embarquée en raison de son origine, de sa couleur, de sa religion, de sa race ou ethnique, de son appartenance syndicale ou politique est passible des peines prévues par le Code Pénal.

ARTICLE 626 :

Tout capitaine ou toute autre personne responsable du commandement d'un navire étranger qui ne respecte pas les règles du passage inoffensif dans les eaux territoriales est passible d'une amende de 2 000 000 à 10 000 000 UM, indépendamment de la confiscation obligatoire du navire et de sa cargaison prononcée par le Tribunal compétent.

Le produit de la vente est versé au budget général de l'Etat.

Section 4 – PERTES DE NAVIRES, ABORDAGES ET ECHOUEMENTS

ARTICLE 627 :

1 - Les dispositions de la présente section s'appliquent à toute personne, même étrangère, au cas d'infraction dans les eaux mauritaniennes et sont exclusives des enquêtes techniques menées par la Cellule d'enquête sur les événements de mer (CEAM) prévues par la présente loi.

2 – Seules, les peines d'amendes peuvent être infligées aux capitaines ou autres responsables de bord de nationalité étrangère.

ARTICLE 628 :

1 - Est passible d'une amende de 1 000 000 à 5 000 000 UM et d'un emprisonnement de 1 an à 5 ans ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui, après un abordage :

1.1. - et autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, sa cargaison, son équipage, et ses passagers néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par cet abordage l'autre navire, sa cargaison, son équipage et ses passagers, ou

1.2. - sauf en cas de force majeure, s'éloigne du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile pour l'autre, ou

1.3. - si l'autre navire a sombré, n'a pas fourni tous ses efforts pour recueillir les naufragés

2 - Les peines prévues au paragraphe 1 ci-dessus sont doublées s'il y a eu des morts.

3 - Est passible d'une amende de 300 000 à 1 000 000 UM et d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans tout capitaine qui, en cas de danger :

- abandonne son navire et les papiers de bord sans avoir pris l'avis des officiers et des principaux de l'équipage, ou

- avant d'abandonner le navire néglige d'organiser le sauvetage de l'équipage, des passagers, de sauver les papiers de bord et, éventuellement, les marchandises les plus précieuses de la cargaison.

4 - Les peines prévues au paragraphe 3 ci-dessus sont doublées si le capitaine ne quitte pas le bord le dernier.

5 - Tout capitaine qui procède à la destruction volontaire de son navire est passible d'une peine d'emprisonnement de 3 à 10 ans

ARTICLE 629 :

1 – Tout capitaine, officier ou pilote qui :

1.1. - se rend coupable d'une infraction au Règlement pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72) est passible d'une amende de 300 000 à 1 000 000 UM,

1.2. – par négligence occasionne pour le navire ou un autre navire un échouement, un abordage ou un choc contre un obstacle visible et connu :

1.2.1 -causant une avarie grave au navire ou à sa cargaison est passible d'une amende de 500 000 à 3 000 000 UM et d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an ou de l'une de ces deux peines seulement,

1.2.2. – entraînant la perte ou l'innavigabilité totale du navire, ou la perte de la cargaison, ou si elle entraîne des blessures graves ou la mort d'une ou plusieurs personnes est passible d'une amende de

1 000 000 à 5 000 000 UM et d'un emprisonnement de 1 an à 5 ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

2 – Toute négligence d'un subalterne autre qui se rend coupable d'une négligence occasionnant un accident au navire ou à un autre navire est passible des sanctions prévues au paragraphe 1 ci-dessus réduite au tiers.

ARTICLE 630 :

Tout pilote qui ne porte pas assistance à un navire en danger autant qu'il peut le faire sans danger pour le navire qu'il pilote, est passible d'une amende de 1 000 000 à 5 000 000 UM et d'un emprisonnement de 1 à 5 ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Section 5 – SECURITE MARITIME

ARTICLE 631 :

1 - Tout armateur, capitaine ou patron faisant naviguer un navire sans titres de sécurité, ou sans titres de sécurité en cours de validité est passible d'une peine suivante

- navires de plus de 12 mètres et de moins de 24 mètres : de 10 000 à 100 000 UM,
- navires de moins de 45 mètres ou de moins de 500 TJB : de 50 000 à 500 000 UM
- navires de plus de 500 TJB : de 500 000 à 2 000 000 UM

sauf si la validité du titre expire en cours de voyage, auquel cas il est réputé prorogé jusqu'au prochain port d'escale.

2 – Le capitaine ou le patron qui a commis l'une des infractions visées au paragraphe 1 ci-dessus est passible des mêmes peines que l'armateur ou son représentant.

Toutefois, s'il est prouvé que celui-ci a agi sur ordre de l'armateur, du propriétaire ou de son représentant la sanction est réduite au tiers

3 -Tout responsable à bord ou à terre mettant obstacle à un contrôle réglementaire de sécurité ou fournissant des informations volontairement inexacts est passible de la peine suivante :

- navires de moins de 500 TJB : de 10 000 à 100 000 UM
- navires de plus de 500 TJB : de 100 000 à 1 000 000 UM

et d'une peine d'emprisonnement de un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement.

4 -Le non respect des dispositions pertinentes des conventions internationales approuvées ou ratifiées ainsi que les fautes dans les manutentions réglementées de produits spéciaux sont passibles de la peine suivante :

- navires de moins de 500 TJB : de 10 000 à 200 000 UM
- navires de plus de 500 TJB : de 200 000 à 3 000 000 UM

et d'une peine d'emprisonnement de deux mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement.

Section 6 – REGLEMENTATION DU TRAVAIL MARITIME

ARTICLE 632 :

1 - L'armateur ou le propriétaire qui ne respecte pas les dispositions légales ou réglementaires en matière d'organisation du travail à bord, de salaires, de nourriture et du couchage, des horaires de travail, des soins médicaux, de droit aux congés, du rapatriement et autres obligations est passible :

- d'une amende de 50 000 à 300 000 UM pour les navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux,

- d'une amende de 100 000 à 500 000 UM pour les navires d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux.

2 – Le capitaine ou le patron qui commet personnellement une infraction telle que prévue au paragraphe 1 ci-dessus est passible des mêmes peines mais elles sont réduites au quart s'il est prouvé que celui-ci a reçu un ordre verbal ou écrit de l'armateur ou du propriétaire.

3 – L'armateur qui embarque un marin sans contrat d'engagement est passible des peines prévues au paragraphe 1 ci-dessus.

4 – Le non remboursement des avances perçues, sauf motif légitime, est puni des peines prévues par le Code Pénal relatives à l'abus de confiance

Section 7 – PROTECTION DE LA SIGNALISATION MARITIME

ARTICLE 633 :

Quiconque détruit, abat ou dégrade intentionnellement un feu flottant, une bouée ou une balise est passible d'une amende de 1 000 000 à 5 000 000 UM et d'un emprisonnement de 6 mois à 5 ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

ARTICLE 634 :

Tout capitaine qui :

1 – hormis le cas de force majeure procède à un amarrage prohibé sur un feu flottant, une balise ou une bouée ou mouille une ancre dans leur cercle d'évitage est passible d'une amende de 300 000 à 900 000 UM, ou

2 - même en cas de force majeure, coule, déplace ou détériore un feu flottant, une balise ou une bouée et ne le signale pas immédiatement à l'Autorité portuaire ou l'Autorité maritime est passible d'une amende de 1 000 000 à 5 000 000 UM.

Section 8 – ORGANISATION GENERALE DES TRANSPORTS MARITIMES

ARTICLE 635 :

- 1 – Tout armateur ou propriétaire qui enfreint les dispositions de la présente loi relatives :
- aux règles de construction, d'affrètement ou de vente d'un navire sans le visa de l'Autorité maritime est passible d'une amende de 300 000 à 1 000 000 UM
 - aux transports réservés, au défaut de police d'assurance en cours de validité ou encore au défaut de consignataire lors de l'escale d'un navire étranger est passible d'une amende de 500 000 à 3 000 000 UM.,

2 – Toute vente volontaire d'un navire grevé d'hypothèques à un étranger, en quelle que lieu qu'elle intervienne, est passible d'une amende de 1 000 000 à 10 000 000 UM et d'un emprisonnement de 1 an à 5 an ou de l'une de ces deux peines seulement.

3 – La peine prévue au paragraphe 2 ci-dessus s'applique au propriétaire qui, frauduleusement, par quelque moyen que ce soit, procure une nationalité au navire hypothéqué par lui ou par ceux dont il est l'ayant - droit.

Section 9 –AUTRES INFRACTIONS

ARTICLE 636 :

1 – Est passible d’une amende de 50 000 à 200 000 UM toute personne qui omet de déclarer une épave maritime, ou de la mettre en sûreté lorsque cela est possible

2 – Est passible d’une amende de 300 000 à 500 000 UM toute personne qui détourne, tente de détourner ou recèle une épave maritime

3 -Les peines prévues au paragraphe 1 ci-dessus sont doublées lorsque l’inventeur de l’épave refuse de se conformer aux réquisitions de l’Autorité maritime.

ARTICLE 637 :

1 – Est passible d’une amende de 300 000 à 1 000 000 UM toute personne qui, lorsqu’une enquête pour événement de mer a été ouverte :

- 1.1. - s’oppose à l’exercice des fonctions d’enquêteur technique,
- 1.2. - refuse de leur communiquer les matériels, informations et documents utiles en les dissimulant, les altérant ou les détruisant.

2 – Les peines sont doublées en cas d’infractions commises par les personnes morales et leurs dirigeants peuvent se voir interdire l’exercice de leur profession dans laquelle l’infraction a été commise.

ARTICLE 638 :

Sauf cas de force majeure, tout capitaine qui ne signale pas son arrivée à l’Autorité portuaire dans les conditions prévues à l’article 17 de la présente loi est passible d’une amende de 300 000 à 1 000 000 UM.

ARTICLE 639 :

Toute personne ou société exerçant la profession de consignataire sans agrément de l’Autorité maritime est passible d’une amende de 2 000 000 à 10 000 000 UM.

ARTICLE 640 :

1 – Lorsque le gestionnaire d’une installation portuaire maritime a contrevenu au plan de sûreté de cette installation pris en application du Code ISPS ou s’il n’a pas agi selon les instructions de l’Autorité maritime, celle-ci peut retirer le certificat de sûreté portuaire.

2 – Le certificat international de sûreté du navire peut être retiré par l’Autorité maritime dans les mêmes conditions.

3 – Quiconque aura enfreint les autres dispositions de la présente loi relative à l’application du Code ISPS et de ses textes d’application, ou aura entravé les missions de l’Autorité maritime ou des agents de sûreté du navire, de la compagnie ou de l’installation portuaire, est passible d’une amende de 500 000 à 5 000 000 UM et d’un emprisonnement de 6 mois à deux ans ou de l’une de ces deux peines seulement.

ARTICLE 641 :

Toutes autres infractions aux dispositions de la présente loi, à l’exception des infractions en matière de pollution prévues au livre XVI et XVII ci-dessous sont passibles d’une amende de 300 000 à 1 000 000 UM et un emprisonnement de 3 mois à 2 ans ou de l’une de ces deux peines seulement

LIVRE XVI - INFRACTIONS EN MATIERE DE POLLUTION MARINE

CHAPITRE 1 – CONTRÔLE ET CONSTATATION DES INFRACTIONS

ARTICLE 642 :

1 – Indépendamment des Officiers et Agents de police judiciaire exerçant leurs pouvoirs conformément aux dispositions du Code de procédure pénale, les infractions en matière de pollution marine sont recherchées et constatées par :

- 1.1. – les agents habilités du Ministère chargé de la Marine marchande,
- 1.2. – les Commandants et Commandants en second des bâtiments de la Marine nationale ou les aéronefs de guerre,
- 1.3. – les Gendarmes maritimes,
- 1.4. – les Commandants et Commandants en second des navires et aéronefs appartenant à l'Etat et affectés à la surveillance maritime et au contrôle en mer,
- 1.5. – les Capitaines et Officiers de port,
- 1.6. – les agents de l'administration des Douanes,
- 1.7. – tous autres agents habilités
- 1.8. – à l'étranger, en ce qui concerne les navires battant pavillon mauritanien, les Consuls de la république Islamique de Mauritanie, à l'exclusion des agents consulaires.

2 - Recherchent également les infractions en matière de pollution marine et recueillent dans la mesure du possible les renseignements permettant la découverte des auteurs de ces infractions dont ils rendent compte dans les meilleurs délais à l'Autorité maritime :

- 2.1. – les pilotes de port,
- 2.2. – les Commandants de navire de recherche océanographique,
- 2.3. – les Commandants des navires-écoles,
- 2.4. – les agents des structures chargées de la Recherche Océanographique et de l'Inspection Sanitaire des Produits de Pêche et de l'Aquaculture,
- 2.5. – les agents du Parc National du Banc d'Arguin (PNBA) et du Parc National du Diawling (PND)

ARTICLE 643 :

1 - Dans le cadre de leur habilitation et pour assurer le respect des dispositions du droit international et de la réglementation nationale, les Commandants des bâtiments et aéronefs de l'Etat chargés de la surveillance en mer sont habilités à exercer et faire exécuter toutes mesures de contrôle et de coercition prévues en matière de prévention et de police de la pollution marine.

2 – A cet effet, ils peuvent procéder à la reconnaissance du navire en invitant son capitaine à en décliner l'identité et la nationalité.

3 - Ils peuvent également ordonner à tout navire de stopper et effectuer toutes les manœuvres nécessaires pour faciliter et ordonner la visite du navire.

4 – L'équipe d'intervention, conduite en principe par l'Officier en second, a libre accès à bord pour :

- contrôler les documents de bord et en faire éventuellement copies,
- effectuer le cas échéant tout prélèvement ou prise d'échantillon dont il sera précisé le lieu et les quantités dans le procès-verbal,
- prendre toutes photographies et procéder à toutes autres vérifications prévues par le droit international ou la législation nationale.

ARTICLE 644 :

1 - Lorsque, au cours des opérations de contrôle, il aura été constaté une infraction aux dispositions de la présente loi, le Commandant ou l'Officier en second du bâtiment intervenant peut saisir, à titre conservatoire, tout document, instrument ou matériel qu'il soupçonne avoir été employé dans la commission de ladite infraction.

2 - Au cas de saisie, il doit être établi un inventaire de ces documents, instruments ou matériels.

ARTICLE 645 :

1 – Lorsque l'accès à bord aura été refusé, ou s'il est matériellement impossible, le Commandant du bâtiment ou de l'aéronef de surveillance peut ordonner le déroutement du navire vers la position ou le port le plus approprié.

2 -Si nécessaire pour la sauvegarde des preuves d'une infraction, ou pour garantir des sanctions éventuelles, tout navire arraisonné peut être conduit et escorté jusqu'au port mauritanien le plus proche ou le plus approprié et être retenu :

- jusqu'à la fin des procédures prévues par la présente loi,
- jusqu'au parfait paiement de la caution qui aurait pu être demandée.

3 – Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux plates-formes de forage sauf en ce qui concerne, le cas échéant, le paiement d'une caution si une infraction caractérisée a été relevée, caution qui ne pourra être levée qu'à l'issue des procédures prévues par la présente loi.

ARTICLE 646 :

1 – Tout navire étranger surpris en flagrant délit de dégazage illicite dans les eaux mauritaniennes est immédiatement conduit dans un port, installation portuaire ou terminal escorté par un bâtiment de la Marine nationale ou tout autre moyen de surveillance maritime et de contrôle en mer.

2 - Par « dégazage », on entend toute opération volontaire ou non réalisée lors du nettoyage complet des citernes à pétrole lorsqu'il convient d'y travailler en toute sécurité aux fins de renouvellement de l'atmosphère pour les rendre respirable.

Par « dégazage illicite », on entend tout dégazage ne répondant pas aux critères du paragraphe 1 ci-dessus.

3 – L'arraisonnement d'un tel navire pourra avoir lieu au-delà des limites de la zone économique exclusive si la poursuite a été initiée dans les eaux mauritaniennes mais il cesse lorsque le navire entre dans les eaux territoriales de l'Etat dont il bat pavillon ou d'un Etat tiers.

4 – Ces dispositions sont sans préjudice de celles des accords internationaux pouvant être éventuellement conclus par la République Islamique de Mauritanie.

ARTICLE 647 :

Le procès-verbal de constatation de l'infraction :

- expose les faits et circonstances de la commission de l'infraction, ainsi que les témoignages éventuels,
- est signé par les agents de contrôle, les témoins éventuels et, dans la mesure du possible par l'auteur de l'infraction qui peut formuler ses observations.

ARTICLE 648 :

1 – Les observations consignées dans les procès-verbaux par les agents verbalisateurs, ainsi que les témoignages et aveux, font foi jusqu'à preuve du contraire.

2 -Toutefois, lorsque des traces visibles d'hydrocarbures auront été observées à la surface de l'eau ou à proximité immédiate d'un navire ou dans son sillage, la preuve de l'élément matériel du rejet d'hydrocarbures n'exige pas obligatoirement des prélèvements. Cette preuve peut résulter du caractère probatoire que constitue l'observation visuelle directe des agents verbalisateurs qui doit alors être corroborée par des photographies en nombre suffisant ou des films.

ARTICLE 649 :

1 – Le procès-verbal d'infraction doit être transmis, dans les meilleurs délais, par l'agent verbalisateur au Ministre chargé de la Marine marchande qui :

- notifie le fait au Ministre des Affaires étrangères si le navire contrevenant bat pavillon étranger, lequel en informe le gouvernement de cet Etat,
- prend toute mesure pour que le navire arraisonné soit ramené dans un port, une installation portuaire ou un terminal et soit immobilisé jusqu'à nouvel ordre.

2 – Le Ministre chargé de la Marine marchande transmet dans les meilleurs délais le dossier au Procureur de la République.

ARTICLE 650 :

Les dispositions du présent livre s'appliquent :

- aux navires et plates-formes mauritaniens dans tous les espaces maritimes, sous réserve des compétences reconnues aux Etats par le droit international,
- aux navires et plates-formes étrangers dans les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République Islamique de Mauritanie.

**CHAPITRE 2 – COMPETENCES ET PROCEDURES
JURIDICTIONNELLES ET ADMINISTRATIVES**

ARTICLE 651 :

1 – Selon le lieu de commission de l'infraction et si elle a été commise dans les eaux territoriales ou intérieures, le tribunal compétent pour en connaître est le tribunal de Nouakchott et de Nouadhibou.

2 - Le tribunal de Nouakchott est seul compétent pour connaître des infractions commises :

- dans la zone économique exclusive mauritanienne, et
- par les capitaines de navires mauritaniens en haute mer.

3 - Préalablement à toute poursuite judiciaire, le contrevenant est tenu de déposer une caution dont le montant ne peut être inférieur au montant de l'amende dont est passible celui-ci.

4 - Le cautionnement devra être restitué dans les meilleurs délais :

- 4.1. - si une décision de non-lieu ou d'acquiescement a été prononcée, ou
- 4.2. - si le ou les auteurs de l'infraction, condamnés par le tribunal, ont procédé au paiement intégral des amendes, dépenses et émoluments à leurs charges conformément au jugement, dans les trente jours suivant ce dernier ainsi que, le cas échéant, les pénalités de retard qui seraient dues.

ARTICLE 652 :

Le produit des amendes et confiscations prononcées est, après déduction des droits, taxes et autres frais éventuels, versé au FIPPOL.

ARTICLE 653 :

En cas de jugement par le tribunal, et si le propriétaire ou l'exploitant a été cité pour l'audience, il peut être décidé, compte tenu des circonstances de fait, notamment les conditions de travail, que le paiement des amendes prononcées à l'encontre du capitaine ou du responsable à bord, ainsi que les frais de justice s'ajoutant aux amendes, seront en tout ou en partie seulement à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

ARTICLE 654 :

1 – Les actions et poursuites judiciaires sont directement exercées par le représentant du Ministre chargé de la Marine marchande sans préjudice du droit du Ministère public auprès de la juridiction saisie.

2 – Le représentant du Ministre chargé de la Marine marchande cité ou averti par le Parquet expose l'affaire devant le tribunal et il est entendu à l'appui de ses conclusions.

ARTICLE 655 :

L'action publique en matière d'infractions aux pollutions marines se prescrit par un délai de cinq ans à compter de la date du procès-verbal.

ARTICLE 656 :

Si les faits constitutifs des infractions ont causé des dommages au domaine public maritime, l'Autorité maritime ne peut poursuivre devant la juridiction administrative, selon la procédure de grande voierie, que la réparation de ces dommages.

CHAPITRE 3 – REPRESSION DES INFRACTIONS - SANCTIONS**Section 1 – POLLUTIONS MARINES****Sous-section 1 – infractions commises par les navires****A – Rejets polluants****ARTICLE 657 :**

Est passible d'une amende de 5 000 000 à 50 000 000 UM et d'un emprisonnement de 1 an à 5 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire mauritanien entrant dans les catégories suivantes et soumis :

- 1 - aux dispositions de l'annexe I de MARPOL 73/78 relative aux interdictions de rejets d'hydrocarbures, et qui se rend coupable d'infractions à ses règles 9 et 10 :
 - pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 TJB, ou
 - navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 TJB
- 2 – aux dispositions de l'annexe II de MARPOL 73/78 relative au transport de substances liquides nocives, et qui se rend coupable d'infractions aux dispositions des 1, 2, 7, 8 et 9 relatives aux interdictions de rejets.

ARTICLE 658 :

Est passible d'une amende de 1 000 000 à 10 000 000 UM et d'un emprisonnement de 6 mois à 3 an, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire mauritanien entrant dans les catégories suivantes et soumis:

- 1 – aux dispositions de l'annexe I de MARPOL 73/78 relative aux interdictions de rejets d'hydrocarbures et qui se rend coupable d'infractions à ses règles 9 et 10 :
 - pétrolier d'une jauge brute inférieure à 150 TJB, ou
 - navire autre que pétrolier d'une jauge brute inférieure à 400 TJB dont la puissance est supérieure à 150 KW.
- 2 – aux dispositions de l'annexe II de MARPOL 73/78 relative au transport de substances liquides nocives et qui se rend coupable d'infractions aux dispositions des 3, 4, 6 et 11 de sa règle 5 relatives aux interdictions de rejets.
- 3 - Est passible d'une amende de 300 000 à 1 000 000 UM et d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout responsable de la conduite d'un engin portuaire pour les rejets en mer effectués en infraction aux règles 9 et 10 de l'annexe I de MARPOL 73/78.

ARTICLE 659 :

Est passible des sanctions prévues à l'article 658 tout capitaine d'un navire mauritanien soumis aux dispositions de MARPOL 73/78 n'appartenant pas aux catégories de navires définies aux articles 657 et 658 ci-dessus commettant des infractions sanctionnées par ces articles.

ARTICLE 660 :

Est passible d'une amende de 3 000 000 à 10 000 000 UM et d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire mauritanien qui se rend coupable d'une infraction aux dispositions de la règle 13 de MARPOL 73/78 relatives à l'obligation d'aménagement des citernes à ballast séparé et/ou de lavage au pétrole brut.

ARTICLE 661 :

Est passible d'une amende de 1 000 000 à 5 000 000 UM et d'un emprisonnement de 3 mois à 1 an, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire mauritanien soumis aux dispositions des annexes de MARPOL 73/78 :

- 1 – qui a jeté à la mer des substances nuisibles transportées en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions – citernes ou des wagons – citernes en infraction à l'annexe III,
- 2 – qui a rejeté des eaux usées en infraction à la règle 8 de l'annexe IV,
- 3 – qui a rejeté des ordures en infraction aux règles 3, 4 et 5 de l'annexe V.

B – Inobservation de MARPOL 73/78

ARTICLE 662 :

1 – Est passible d'une amende de 500 000 à 2 000 000 d'UM tout capitaine d'un navire mauritanien qui ne peut produire les certificats de prévention de la pollution en cours de validité sauf si la validité du titre expire en cours de voyage, auquel cas il est réputé prorogé jusqu'au prochain port d'escale.

2 – Les peines prévues au paragraphe 1 ci-dessus sont réduites de moitié pour le capitaine qui ne tient pas les registres des hydrocarbures, de la cargaison et des ordures.

ARTICLE 663 :

Est passible d'une amende de 3 000 000 à 10 000 000 UM et d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans, tout capitaine de navire mauritanien auquel est survenu dans les eaux mauritaniennes l'un des événements cités dans le Protocole I de MARPOL 73/78 et qui n'a pas transmis de compte-rendu à l'Autorité maritime.

C – Inobservation d'INTERVENTION 69

ARTICLE 664 :

1 – Sans préjudice des sanctions prévues au **A)** ci-dessus, tout capitaine d'un navire mauritanien ou étranger qui provoque une pollution, dans les eaux territoriales ou intérieures, par imprudence, négligence ou inobservation aux règles définies par la Convention INTERVENTION 69, ou qui ne prend pas les mesures nécessaires pour les éviter est passible :

- d'une amende de 5 000 000 à 50 000 000 UM et d'un emprisonnement de 1 à 5 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement s'il entre dans les catégories de l'article 657 ci-dessus,
- d'une amende de 1 000 000 à 10 000 000 UM et d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement s'il entre dans les catégories de l'article 658 ci-dessus ou de 300 000 à 1 000 000 UM et un emprisonnement de 3 à 6 mois, ou de l'une de ces deux peines seulement pour le responsable de la conduite d'un engin portuaire,
- d'une amende de 1 000 000 à 10 000 000 UM et d'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, s'il entre dans les catégories de l'article 658 ci-dessus

2 – Sans préjudice des sanctions prévues au **A)** ci-dessus, tout capitaine d'un navire mauritanien ou étranger qui, à la suite d'un accident de mer a directement ou indirectement :

- pour origine la violation délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la présente loi, ou
- pour conséquence un dommage irréversible ou particulièrement grave à l'environnement,

est passible de sanctions doubles de celles prévues au paragraphe 1 ci-dessus, selon la catégorie de navire dans laquelle il entre.

L'amende peut être portée au-delà de ce montant à la valeur estimée du navire ou à deux fois la valeur de la cargaison ou du fret.

3 -Sans préjudice des peines prévues au **A)** ci-dessus, tout capitaine d'un navire mauritanien ou étranger est passible :

- de peines d'amendes triplées lorsque l'accident de mer a simultanément pour origine et pour conséquence les dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, selon la catégorie de navire dans laquelle il entre, ou
- d'une amende portée au-delà de ce montant à la valeur estimée du navire ou à trois fois la valeur de la cargaison ou du fret.

ARTICLE 665 :

1 – Est passible d'une amende de 500 000 à 3 000 000 UM, tout capitaine de navire qui, se trouvant dans la zone économique exclusive mauritanienne n'a pas communiqué les renseignements demandés par l'Autorité maritime lorsque celle-ci a de sérieuses raisons de penser qu'une infraction aux dispositions du présent livre a été commise.

2 – La sanction prévue au paragraphe 1 ci-dessus est doublée en cas de manquement délibéré aux dispositions de la présente loi.

D – Immersion de déchets et autres matières

ARTICLE 666 :

1 - Est passible d'une amende de 3 000 000 à 25 000 000 UM et d'un emprisonnement de 1 à 3 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire, commandant de bord d'un aéronef ou responsable de la conduite d'opérations d'immersion d'engins ou plates-formes mauritaniennes qui se rend coupable d'une infraction aux dispositions relatives à l'immersion de déchets et autres matières telles que prévues par la présente loi.

2 – Les sanctions prévues au paragraphe 1 ci-dessus sont réduites au tiers pour non présentation de l'autorisation d'embarquement ou de chargement.

3 – Est passible des sanctions prévues au paragraphe 1 ci-dessus qui sont applicables au propriétaire de la cargaison qui induit volontairement en erreur le propriétaire du navire, de l'aéronef ou de la plate-forme sur la nature des déchets ou autres matières à immerger.

ARTICLE 667 :

Est passible des amendes prévues, le capitaine d'un navire étranger, même immatriculé dans un Etat non partie au Protocole de 1996 à la Convention LC 72 commettant cette infraction dans les eaux mauritaniennes.

E – Incinération de déchets ou autres matières

ARTICLE 668 :

1 - Est passible d'une amende de 3 000 000 à 25 000 000 UM et d'un emprisonnement de 1 à 3 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire mauritanien ou responsable de la conduite d'opérations d'incinération effectuées sur un navire ou une structure artificielle fixe mauritanienne qui procède à une incinération en mer de déchets ou autres matières.

2 – Les peines prévues au paragraphe 1 ci-dessus s'appliquent au capitaine de navire qui embarque ou charge sur le territoire mauritanien des déchets ou autres matières destinés à l'incinération en mer.

F – Pollution d'origine radioactive

ARTICLE 669 :

1 - Est passible d'une amende de 20 000 000 à 60 000 000UM, et d'un emprisonnement de 1 à 5 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine d'un navire mauritanien transportant, en vue de leur immersion dans les eaux maritimes mauritaniennes, ou dans les eaux internationales, des déchets et autres matières fortement, moyennement ou faiblement radioactifs.

2 – Les peines prévues au paragraphe 1 ci-dessus sont triplées pour l'armateur ou le donneur d'ordre d'un tel transport.

3 – Est passible d'une amende de 5 000 000 à 30 000 000 UM, tout capitaine d'un navire étranger à propulsion nucléaire ou transportant des déchets ou autres matières fortement, moyennement ou faiblement radioactifs qui ne signale pas à l'Autorité maritime son entrée et sa sortie des eaux territoriales mauritaniennes

Sous-section 2 – Infractions commises par les plates-formes de forage

ARTICLE 670 :

Est passible d'une amende de 5 000 000 à 50 000 000 UM, et d'un emprisonnement de 6 mois à 5 ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout propriétaire, exploitant, opérateur ou toute autre personne exerçant à bord d'une plate-forme des opérations d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales des fonds marins mauritaniens ayant contrevenu aux dispositions des articles 282 à 290 de la présente loi.

ARTICLE 671 :

1 – Les personnes citées à l'article 670 ci-dessus sont passibles des sanctions prévues par les **B) et C)** de la sous-section 1 ci-dessus relatives à la répression de la pollution marine par les navires et sont passibles des mêmes sanctions, dans les mêmes conditions, lorsque ne sont pas en cours d'exploration et d'exploitation :

- les plates-formes et autres engins d'exploration ou d'exploitation, et leurs annexes,
- les autres bâtiments de mer participant à ces opérations, et
- les opérations de ces installations ou dispositifs non directement liées à ces activités.

2 – L'infraction n'est pas constituée lorsqu'il est justifié que :

- toutes les mesures nécessaires ont été prises,
- le déversement s'est effectué pour des raisons de sécurité, ou pour éviter une avarie plus grave, ou pour sauver des vies humaines en mer,
- le déversement provient d'une fuite imprévisible et que toutes les mesures nécessaires ont été prises après celui-ci ou la découverte de la fuite pour l'empêcher, la réduire ou l'arrêter et d'en limiter ainsi les conséquences.

Sous-section 3 – infractions commises dans les installations portuaires

ARTICLE 672 :

Tout capitaine de navire mauritanien ou étranger qui commet une infraction aux dispositions de la présente loi dans une installation portuaire ou terminal mauritanien est passible des sanctions prévues aux articles relatifs aux rejets de produits polluants

Sous-section 4 – dispositions communes

ARTICLE 673 :

1 -Est passible du double des sanctions prévues aux sections 1 à 3 ci-dessus, tout propriétaire de navire, d'aéronef ou exploitant ou opérateur de plate-forme

- qui a donné l'ordre verbal ou écrit de commettre l'infraction, ou
- qui, sachant qu'une infraction est susceptible d'être commise, a omis de donner l'ordre de l'éviter.

2 – Tout propriétaire de navire, d'aéronef ou exploitant ou opérateur de plate-forme qui n'a pas donné d'ordre écrit au capitaine du navire, au commandant de bord de l'aéronef ou à la personne assumant les opérations d'exploration et d'exploitation d'une plate -forme peut être retenu comme complice des infractions et sanctionné comme tel.

ARTICLE 674 :

La récidive, dans un délai de cinq ans, des infractions prévues au présent chapitre est passible du double des peines prévues.

ARTICLE 675 :

Lorsque le propriétaire, l'exploitant ou l'opérateur, selon le cas, d'un navire, aéronef ou d'une plateforme est une personne morale, la responsabilité prévue comme suit :

- à celui ou ceux des représentants légaux ou dirigeants de fait qui en assurent la direction ou l'administration,
- à toute personne habilitée par eux, et

ARTICLE 676 :

1 - Les dispositions pénales du présent chapitre s'appliquent dans les mêmes conditions aux navires étrangers, même immatriculés dans un Etat non – partie aux conventions internationales auxquelles la République Islamique de Mauritanie a adhéré.

2 – Seules les peines d'amendes peuvent être prononcées lorsque les infractions ont été commises dans la zone économique exclusive, sauf lorsque la pollution résulte manifestement d'un acte délibéré et particulièrement grave.

3 – Les informations ou preuves relatives aux infractions commises en haute mer sont transmises par la voie diplomatique à l'Etat du pavillon.

SECTION 2 – IMMOBILISATION DU CONTREVENANT

ARTICLE 677 :

1 - Indépendamment des sanctions qui auraient pu être prises au titre du présent chapitre, lorsque les nécessités de l'enquête technique ou judiciaire l'exigent, le navire, l'aéronef ou la plateforme qui a servi à commettre l'infraction peut être immobilisée à tout moment par l'Autorité maritime ou judiciaire.

2 - L'immobilisation peut être levée s'il est fourni un cautionnement, versé au Trésor Public, dont l'Autorité maritime ou judiciaire fixe le montant.

3 – Les conditions de restitution du cautionnement sont celles prévues par le Code de procédure pénale.

LIVRE XVII – PASSAGERS CLANDESTINS, TRAFICS ILLEGAUX, PIRATERIE ET TERRORISME MARITIME

CHAPITRE 1 – PASSAGERS CLANDESTINS

ARTICLE 678 :

1. Un passager clandestin est une personne cachée à bord d'un navire, ou ultérieurement dans sa cargaison, sans le consentement de l'armateur, de son représentant, du capitaine, ou de toute autre personne responsable, découverte avant ou après que le navire ait quitté le port et déclaré comme tel par le capitaine.
2. Celui-ci doit être traité conformément aux principes humanitaires notamment ceux énoncés par la Convention des Nations –Unies du 28 juillet 1951 et le Protocole du 31 janvier 1967 relatif aux statuts des réfugiés.
3. Le capitaine doit prendre toutes mesures nécessaires pour garantir la sécurité du passager clandestin ainsi que, d'une manière générale, de sa santé et de sa sûreté tant qu'il est à bord.
4. Le capitaine peut lui faire effectuer tous travaux normaux pour l'entretien ou la sécurité du navire, indépendamment des cas d'urgence.
5. L'Autorité maritime notifie à l'Organisation Maritime Internationale les cas d'embarquements clandestins.

ARTICLE 679 :

1. L'Autorité portuaire doit s'assurer, en coopération avec l'Autorité maritime, les armateurs, les capitaines et toutes autres Autorités que les infrastructures et les dispositions relatives à l'exploitation et à la sûreté doivent empêcher tout embarquement de passagers clandestins.
2. A cet effet, un dispositif de sûreté doit être mis en place, dans le cadre de l'application des dispositions du Code ISPS, par les armateurs, les capitaines ou toutes autres personnes responsables pour empêcher, autant que faire se peut, les embarquements clandestins ou leur découverte avant l'appareillage.

ARTICLE 680 :

L'armateur doit donner au capitaine toutes instructions pour que le voyage prévu ne soit pas modifié aux fins de débarquement d'un passager clandestin après que le navire ait quitté les eaux territoriales mauritaniennes sauf :

- si l'Autorité maritime du pays vers lequel le navire est dérivé a demandé son débarquement,
- si le rapatriement dans un autre pays a été régulièrement organisé, notamment en ce qui concerne l'autorisation de débarquement,
- au cas de considérations exceptionnelles de sûreté, de santé ou d'humanité le justifient.

ARTICLE 681 :

Les frais de détention, de retour ou du refoulement du passager clandestin sont à la charge de l'armateur du navire à bord duquel il a été découvert.

ARTICLE 682 :

1 - Toute personne qui s'introduit clandestinement à bord d'un navire est passible d'une amende de 100 000 à 5 000 000 UM et/ou d'un emprisonnement de six mois à trois ans sans préjudice du remboursement éventuel du prix du passage.

2 - Est passible de la même peine toute personne qui, soit à bord, soit à terre, se rend complice en favorisant l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, et l'a dissimulé ou lui est venu en aide à l'insu du capitaine.

3 - Le maximum de ces deux peines doit être prononcé à l'encontre des personnes qui se sont groupées pour faciliter des embarquements clandestins.

CHAPITRE 2 – TRAFIC OU TRANSPORT ILLCITE DE MIGRANTS EN MER

ARTICLE 683:

Par trafic ou transport illicite de migrants en mer, on entend le fait d'assurer l'entrée ou la sortie illégale par la voie maritime de toute personne n'étant ni ressortissant, ni résident permanent de la République Islamique de Mauritanie afin d'en tirer directement ou indirectement un avantage financier ou un autre avantage matériel ou la complicité d'un tel fait.

ARTICLE 684 :

1 - Lorsque l'Autorité maritime soupçonne un navire, de quel que pavillon que ce soit, de se livrer à un trafic illicite de migrants en mer ou lorsqu'elle est avisée par toute autre autorité mauritanienne ou étrangère d'une telle possibilité elle peut :

- dérouter, arraisonner et visiter le navire, et
- si les preuves d'un tel trafic sont confirmées prendre toutes mesures appropriées à l'égard du navire et de son équipage.

2 - Les mesures prévues ci-dessus et qui sont prises en mer ne peuvent être exécutées que par des bâtiments de la Marine Nationale, des aéronefs militaires ou des bâtiments de l'Organisme chargé de la surveillance des pêches et du contrôle en mer.

3 - Il est rendu immédiatement compte des mesures prises au Premier Ministre.

ARTICLE 685 :

1 - Tout armateur, capitaine ou autre personne qui se livre à un trafic ou transport illicite de migrants, ou qui s'en est rendu complice, est passible d'une amende de 3 à 20 000 000 UM ou/et d'un emprisonnement de 3 à 15 ans.

2 - Ces sanctions peuvent être portées au double si elles ont été commises par le capitaine ou un officier du bord ou leur complicité.

3 – Les ressortissants étrangers ne peuvent être punis que de peines d'amendes.

CHAPITRE 3 – TRAFIC OU TRANSPORT ILLCITE D'ENFANTS MINEURS

ARTICLE 686 :

Par trafic ou transport illicite d'enfants mineurs on entend

- 1 - le fait pour toute personne exerçant ou non l'autorité parentale, de favoriser l'embarquement d'un mineur de moins de dix-huit ans, pour son propre compte ou pour être remis à un tiers, moyennant paiement ou non en vue de son exploitation,

- 2 - l'embarquement en toute connaissance de cause, la participation volontaire au convoi ou la complicité de tels faits par le transporteur ou le capitaine d'enfants ou adolescents visés à l'alinéa ci-dessus,
- 3 - l'embarquement par le capitaine ou tout membre de l'équipage, même à l'insu du capitaine, d'enfants ou d'adolescents de moins de dix-huit ans, aux fins de pédophilie, de prostitution ou de cobayes humains pour des expériences chimiques ou bactériologiques non autorisées.

ARTICLE 687 :

Les dispositions de l'article 682 sont applicables au présent chapitre.

ARTICLE 688 :

Tout armateur, capitaine ou autre personne qui se livre à un trafic ou transport illicite d'enfants mineurs ou qui s'en est rendu complice est passible d'une amende de 3 à 20 000 000 UM et/ou d'un emprisonnement de 3 à 15 ans de prison.

CHAPITRE 4 – TRAFIC OU TRANSPORT DE SUBSTANCES ILLICITES

ARTICLE 689 :

Par trafic ou transport illicite de substances illicites on entend tout transport ou trafic par la voie maritime de stupéfiants et autres substances psychotropes tels que définis par la Convention des Nations -Unies contre le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes faite à Vienne le 20 décembre 1988.

ARTICLE 690 :

Lorsque l'Autorité maritime soupçonne ou qu'elle a de bonnes raisons de soupçonner qu'un navire de quel que pavillon que ce soit se livre à un transport ou un trafic illicite de substances illicites ou lorsqu'elle en est avisée, elle en informe immédiatement les Autorités douanières qui prendront toutes mesures qu'elles jugent nécessaires et utiles.

ARTICLE 691 :

Tout armateur, capitaine ou autre personne embarquée à bord d'un navire, ou d'une plate-forme mobile, et qui se livre à un tel trafic est passible des peines prévues par le Code des Douanes

CHAPITRE 5 – TERRORISME MARITIME

ARTICLE 692 :

Par terrorisme maritime on entend toute tentative, incitation, menace de commission ou commission illicite et intentionnelle menée à des fins politiques ou en vue de porter atteinte à l'exercice des droits d'un Etat ou d'une entité politique et accomplie par la réalisation de l'un quelconque ou de plusieurs actes concomitants suivants :

- s'emparer d'un navire ou de toute autre structure maritime ou en exercer le contrôle par violence ou menace de violence,
- accomplir un acte de violence à l'encontre d'une personne embarquée si un tel acte est de nature à mettre en danger la sécurité de la navigation,
- détruire, endommager ou placer tout engin, dispositif ou substance propre à détruire un navire ou sa cargaison, une plate-forme mobile, des installations ou services de

- navigation maritime ou à causer à ceux-ci des dommages ou perturbations compromettant ou risquant de compromettre la sécurité de la navigation,
- communiquer sciemment une information fautive compromettant ou risquant de compromettre la sécurité de la navigation, et blesser ou tuer toute personne pour des faits présentant un lien de connexité avec les actes énumérés ci-dessus.

ARTICLE 693 :

1 - Les Autorités de la République Islamique de Mauritanie sont compétentes aux fins de connaître les infractions qui sont commises :

- 1.1.- à bord d'un navire mauritanien,
- 1.2.- dans les eaux territoriales mauritaniennes ou
- 1.3.- par un ressortissant mauritanien, ou
- 1.4.- un apatride ayant sa résidence habituelle en République Islamique de Mauritanie,
- 1.5.- dans le but de contraindre l'Etat mauritanien à accomplir ou s'abstenir de la commission d'un acte quelconque

ou si, lorsque lors de la commission de l'infraction, un ressortissant mauritanien a été retenu, menacé, blessé ou tué.

2 – Dans les cas prévus aux paragraphes 1.4.et 1.5.ci-dessus, l'Autorité maritime informe l'Organisation Maritime Internationale des infractions constatées.

ARTICLE 694 :

1 - Les infractions portant atteinte à la sécurité de la navigation telles qu'énumérées à l'article 604 ci-dessus sont passibles d'une amende de 5 000 000 à 50 000 000 d'UM et/ou d'un emprisonnement de 5 à 20 ans.

2 – Ces sanctions peuvent être doublées quand elles ont été commises par le capitaine ou un officier du bord ou avec leur complicité.

CHAPITRE 6 – LA PIRATERIE MARITIME

ARTICLE 695 :

Par piraterie maritime, on entend toute tentative, incitation, menace de commission ou commission illicite et intentionnelle de l'un quelconque des actes suivants et qu'à la suite de tels actes le navire ne répond plus à la loi de l'Etat du pavillon :

- 1. - violence, déprédation et dégradation commise par le capitaine, l'équipage, les passagers ou toutes autres personnes embarquées agissant à des fins privées et dirigé :
 - contre un navire ou contre des personnes ou biens à leur bord, en haute mer,
 - contre un navire, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat,
- 2 - participation volontaire à l'utilisation d'un navire lorsque son auteur a connaissance des faits dont il découle que ce navire est un navire pirate, et
- 3 - incitation ou complicité de la commission de tels actes.

ARTICLE 696 :

Toute personne, capitaine, membre de l'équipage ou passager reconnue coupable de piraterie, ou de complicité d'acte de piraterie sera punie d'un emprisonnement de cinq à vingt ans.

DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 697 :

En tant que de besoin, des lois détermineront la réglementation applicable à la navigation de plaisance, aux navires de croisières, au pilotage et au remorquage hauturier, au lamanage et toutes autres questions concernant ou susceptible de concerner le droit maritime mauritanien.

ARTICLE 698 :

Des décrets pris en Conseil des Ministre sur rapport du Ministre chargé de la Marine marchande détermineront les conditions d'application de la présente loi.

ARTICLE 699 :

1 – La présente loi s'applique aux zones franches sauf en ce qui est contraire aux dispositions des lois et règlements régissant celles-ci.

2 - Les dispositions réglementaires prises en application de la législation antérieure demeurent en vigueur et conservent leur nature juridique jusqu'à publication des mesures d'application prévues par la présente loi dans la mesure, toutefois, où elles ne lui sont pas contraires.

3 – Sont abrogés :

- la loi n°95-009 du 31 janvier 1995 portant Code de la Marine marchande,
- Toutes les dispositions contraires de la loi 022/2011 du 8 mars 2011.
- le décret n°99-05 du 25 janvier 1999 relatif aux conditions d'exercice et d'agrément des professions maritimes
- le décret n°2006 – 016 du 6 mars 2006 portant désignation des autorités compétentes en matière de sûreté des navires et installations portuaires et de création des organes y afférents,
- l'arrêté n° 066/MPEM fixant les conditions d'utilisation du pavillon national,
- l'arrêté n°052/MPEM du 24 juillet 1991 relatif aux modalités d'immatriculation,
- l'arrêté n°072/MPEM relatif aux modalités de naturalisation des navires,
- l'arrêté n°085/MPEM du 2 juillet 1981 relatif aux dispenses de naturalisation, d'immatriculation et de titre de navigation des navires
- l'arrêté n° 855/MPEM du 30 juillet 2002 relatif aux conditions spécifiques d'agrément et à l'exercice de l'activité de consignation des navires de commerce

CODE DE LA MARINE MARCHANDE

PLAN

DISPOSITIONS GENERALES (Art.1 à 9)

1^{ère} PARTIE - NAVIGATION, DOMAINE PUBLIC ET EAUX MARITIMES

LIVRE I – LA NAVIGATION MARITIME (Art. 10 à 18)

CHAPITRE 1 - Définition (Art. 10)

CHAPITRE 2 - Genres de navigation (Art. 11 à 12)

CHAPITRE 3 - Navigation réservée (Art.13)

CHAPITRE 4 - Balisage (Art. 14 à 15)

CHAPITRE 5 – Police de la navigation (Art.16)

CHAPITRE 6 – Formalités d’arrivée et de départ des navires (Art.17 à 18)

LIVRE II – LE DOMAINE PUBLIC MARITIME (Art. 19 à 29)

**LIVRE III – LES EAUX MARITIMES ADJACENTES AU TERRITOIRE
TERRESTRE** (Art.30 à 45)

CHAPITRE 1 – Les eaux intérieures (Art.31)

CHAPITRE 2 – Les eaux territoriales (Art. 32 à 36)

CHAPITRE 3 – La zone contiguë (Art.37 à 38)

CHAPITRE 4 – La zone économique exclusive (Art. 39 à 43)

CHAPITRE 5 - Dispositions diverses (Art.44 à 45)

2^{ème} PARTIE – LE NAVIRE : STATUT, SECURITE ET SÛRETE

LIVRE IV – LE STATUT DU NAVIRE (Art. 46 à 152)

TITRE 1 – STATUT ADMINISTRATIF (Art. 46 à 70)

CHAPITRE 1 – Définition du navire de mer (Art.46)

CHAPITRE 2 – Individualisation du navire (Art. 47 à 70)

Section 1 – La mauritanisation (Art. 48 à 58)

Section 2 – le nom (Art. 59 à 60)

Section 3 – Immatriculation – Publication – Radiation (Art. 61 à 65)

Section 4 – Pavillon et signalement extérieur permanent (Art.66 à 67)

Section 5 – Le jaugeage (Art.68 à 69)

Section 6 – le numéro O.M.I. (Art.70)

TITRE 2 – LES TITRES DE NAVIGATION (Art. 71 à 74)

TITRE 3 – LES DOCUMENTS DE BORD (Art. 75 à 77)

TITRE 4 – STATUT JURIDIQUE (Art. 78 à 152)

CHAPITRE 1 – Construction (Art. 78 à 80)

CHAPITRE 2 – Formes et publicité des actes relatifs à la propriété (Art.81 à 82)

CHAPITRE 3 – Exploitation en co- propriété (Art.83 à 93)

CHAPITRE 4 – Privilèges et hypothèques maritimes (Art. 94 à 116)

Section 1 – généralités (Art. 93 à 96)

Section 2 – privilèges maritimes (Art. 97 à 103)

Section 3 – hypothèques maritimes (Art. 104 à 112)

Section 4 – extinction des privilèges et hypothèques maritimes (Art. 113/ 116)

CHAPITRE 5 – Limitation de responsabilité du propriétaire (Art. 117 à 128)

Section 1 – principes et conditions de la limitation (Art. 117 à 120)

Section 2 – fonds de limitation (Art. 121 à 128)

CHAPITRE 6 – Saisie des navires (Art. 129 à 152)

Section 1 – généralités (Art.129 à 133)

Section 2 – saisie – conservatoire (Art. 134 à 143)

Sous-section 1 – Conditions (Art. 134 à 136)

Sous-section 2 – Mise en œuvre – contentieux (Art. 137 à 142)

Sous-section 3 – effets (Art. 143)

Section 3 – saisie exécution (Art. 144 à 148)

Section 4 – Vente forcée (Art. 149 à 152)

LIVRE V – SECURITE DES NAVIRES (Art. 153 à 215)

CHAPITRE 1 – Règles et titres de sécurité (Art. 153 à 155)

CHAPITRE 2 – Conditions de délivrance et renouvellement des titres de sécurité

Section 1 – certificats délivrés en application des Conventions LL 66, TONNAGE 69 et SOLAS 74 (Art. 156 à 164)

Section 2 – certificat international de gestion de la sécurité (Art.165 à 169)

CHAPITRE 3 – Autres certificats (Art. 170 à 176)

Section 1 – certificat international de prévention de la pollution de l’atmosphère (Art. 170 à 174)

Section 2 – peintures antifouling (Art.175 à 176)

CHAPITRE 4 – Commissions et visites de sécurité (Art. 177 à 184)

Section 1 – commission technique de sécurité (Art. 177 à 178)

Section 2 - commissions locales et visites de sécurité (Art 179 à 183)

- Section 3 – exécution des prescriptions – personnels habilités - recours

CHAPITRE 5 – Contrôle des navires par l’Etat du port (Art.185 à 191)

CHAPITRE 6 – L’information nautique (Art. 192 à 196)

Section 1 – transpondeur (Art. 193)

Section 2 – système de détresse et de sécurité maritimes (Art. 194)

Section 3 – enregistreur de données de voyage (« VDR/S ») (Art. 195 à 196)

CHAPITRE 7 – Ports ou lieux de refuge (Art. 197 à 198)

CHAPITRE 8 – Les Inspecteurs du Travail maritime (Art. 199 à 202)

CHAPITRE 9 - Sociétés de classification et organismes agréés – les experts maritimes (Art. 203 à 213)

Section 1 – sociétés de classification (Art.203)

Section 2 – organismes agréés (Art.204 à 208)

Section 2 – experts maritimes (209 à 213)

CHAPITRE 10 – Divers (Art.214 à 215)

LIVRE VI – LA SÛRETE DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTIARES
(Art. 216 à 236)

CHAPITRE 1 – Généralités (Art.216 à 220)

CHAPITRE 2 – Le plan national de sûreté maritime et portuaire (Art.221)

CHAPITRE 3 – Les organes de sûreté maritime et portuaire (Art.222 à 223)

Section 1 – le comité national de sûreté maritime et portuaire (Art. 222)

Section 2 – le comité local de sûreté maritime et portuaire (Art. 223)

CHAPITRE 4 – Les niveaux de sûreté (Art.224)

CHAPITRE 5 – Déclaration et plan de sûreté/Evaluation de la sûreté (Art.225 à 227)

CHAPITRE 6 – Délivrance des certificats (Art.228 à 233)

CHAPITRE 7 – Système d’alerte du navire (Art.234 à 236)

3^{ème} PARTIE – POLLUTION MARINE PAR LES NAVIRES **(Art. 237 à 314)**

CHAPITRE 1 – Généralités (Art.237)

CHAPITRE 2 – Prévention des différentes pollutions marines par les navires (Art.238/257)

Section 1 – prévention de la pollution par les hydrocarbures (Art.238 à 241)

Section 2 – prévention de la pollution par les eaux de ballast (Art. 242 à 247)

Sous- section 1 – les eaux de ballast polluées (Art. 242 à 245)

Sous – section 2 – les eaux de ballast propre et séparé (Art.246 à 247)

Section 3 – prévention des autres formes de pollution marine (Art.248 à 255)

Sous- section 1 - prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac (Art.248 à 249)

Sous – section 2 –prévention de la pollution par les eaux usées des navires (Art ?50 à 251)

Sous – section 3 – prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions – citernes ou des wagons – citernes (Art. 252)

Sous section 4 – prévention de la pollution par les ordures des navires (Art.253 à 254)

Sous section 5 – prévention de la pollution marine par les hydrocarbures de soute (Art. 255)

Section 4 – exceptions aux interdictions de jet, rejet ou évacuation à la mer (Art. 256 à 257)

CHAPITRE 3 – Inspections et certificats de prévention de la pollution marine par les navires (Art. 258 à 263)

Section 1 – inspections et visites (Art. 259 à 260)

Section 2 – certificats de prévention de la pollution marine (Art. 261 à 263)

CHAPITRE 4 – Obligation d’information en cas de jet, rejet à la mer ou pollution marine (Art. 264 à 265)

CHAPITRE 5 – Procédures et mises en demeure (Art.266 à 267)

CHAPITRE 6 – Lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures (Art.268)

CHAPITRE 7 – responsabilité civile et obligation d’assurance du propriétaire de navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Art.269 à 281)

Section 1 – pollution par les hydrocarbures autres que les hydrocarbures de soute (Art.269 à 276)

Section 2 – pollution par les hydrocarbures de soute (Art. 277 à 281)

CHAPITRE 8 – Pollution par les plates – formes de forage (Art. 282 à 290)

CHAPITRE 9 – Pollutions marines dans les ports et autres installations portuaires (Art. 291 à 294)

CHAPITRE 10 – Prévention de la pollution marine par immersion de déchets et autres (Art.295 à 299)

CHAPITRE 11 – Prévention de la pollution marine par incinération de déchets et autres matières (Art.300 à 301)

CHAPITRE 12 – Pollution d’origine radioactive (Art. 302 à 303)

CHAPITRE 13 – Contribution financière des réceptionnaires d’hydrocarbures au Fonds international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Art. 304 à 309)

CHAPITRE 14 – Dispositions diverses (Art. 309 à 314)

4^{ème} PARTIE – EVENEMENTS DE MER, ENQUÊTES TECHNIQUES, EPAVES ET NAVIRES ABANDONNES

LIVRE VII – LES EVENEMENTS DE MER (Art. 317 à 361)

CHAPITRE 1 – Abordage (Art. 317 à 324)

CHAPITRE 2 – Echouement – Incendie (Art. 325 à 328)

CHAPITRE 3 – Perte du navire (Art. 329 à 332)

CHAPITRE 4 – Assistance et sauvetage (Art. 333 à 344)

CHAPITRE 5 – Avaries (Art. 345 à 361)

LIVRE VIII – ENQUÊTES TECHNIQUES (Art. 362 à 373)

LIVRE IX – EPAVES MARITIMES ET NAVIRES ABANDONNES (Art. 374 à 389)

CHAPITRE 1 – Les épaves maritimes (Art. 374 à 386)

CHAPITRE 2 – Les navires abandonnés (Art. 387 à 390)

5^{ème} PARTIE – GENS DE MER ET TRAVAIL MARITIME

LIVRE X – CONTRAT DE TRAVAIL MARITIME – OBLIGATIONS DU MARIN ET DE L’ARMATEUR (Art.391 à 477)

CHAPITRE 1 – Définitions (Art. 391)

CHAPITRE 2 – Contrat de travail maritime (Art. 392 à 408)

Section 1 – contrat et forme (Art. 392 à 394)

Section 2 – contenu du contrat (Art. 395 à 396)

Section 3 – contrat à l’essai (Art. 397)

Section 4 – résiliation (Art.398 à 399)

Section 5 – fin du contrat (Art. 400 à 404)

Section 6 – licenciement pour motif économique (Art. 405 à 406)

Section 7 – indemnité de licenciement (Art. 407 à 408)

CHAPITRE 3 – Le marin (Art. 409 à 466)

Section 1 – recrutement et placement (Art. 409)

Section 2 – condition de nationalité – travailleurs étrangers (Art.410 à 411)

Section 3 – conditions d’exercice de la profession (Art. 412 à 424)

° Sous-section 1 – âge minimum et maximum (Art.413 à 414)

° Sous-section 2 – aptitude physique (Art. 415 à 416)

° Sous-section 3 – moralité (Art.417)

° Sous-section 4 – formation et qualification (Art. 418 à 422)

° Sous –section 5 – pièce d’identité des marins – L.P.M. (Art.423)

Section 4 – les obligations du marin (Art.424 à 427)

Section 5 – les obligations de l’armateur (Art. 428 à 466)

° Sous- section 1 – les salaires (Art.428 à 433)

° Sous-section 2 – durée du travail (Art. 434 à 440)

° Sous-section 3 – heures supplémentaires (Art. 441 à 442)

° Sous-section 4 – repos et congés (Art. 443 à 446)

° Sous -section 5 – nourriture et logement (Art.447à 450)

° Sous-section 6 – maladies et accidents professionnels (Art. 451 à 453)

° Sous-section 7 – dispositions sanitaires et médicales (Art. 454 à 459)

° Sous-section 8 – rapatriement (Art. 460 à 462)

° Sous-section 9 – décès – frais funéraires (Art. 463 à 465)

° Divers (Art. 465)

CHAPITRE 4 – Le capitaine (Art. 467 à 472)

CHAPITRE 5 – Effectifs (Art.473 à 477)

LIVRE XI – RELATIONS COLLECTIVES DU TRAVAIL (Art.478 à 494)

CHAPITRE 1 – Les groupements professionnels et la représentation des marins (Art.478 à 484)

CHAPITRE 2 – Les conflits du travail (Art. 485 à 491)

Section 1 – les litiges individuels (Art. 485 à 486)

Section 2 – litiges collectifs – grèves (Art. 487 à 491)

CHAPITRE 3 – L’inspection du travail maritime (Art.492 à 494)

6^{ème} PARTIE – EXPLOITATION DU NAVIRE

LIVRE XII – EXPLOITATION DU NAVIRE (Art. 495 à 537)

CHAPITRE 1 – Affrètements et transports maritimes (Art. 495 à 537)

Section 1 – affrètement du navire (Art. 495 à 503)

° Sous-section 1 - Règles générales – charte –partie (Art.496 à 497)

° Sous-section 2 – affrètement au voyage (Art.498)

° Sous-section 3 – affrètement à temps (Art. 499)

° Sous-section 4 – affrètement coque nue (Art.500)

° Sous-section 5 – sous – affrètement (Art. 501 à 503)

Section 2 – transport des marchandises (Art. 504 à 532)

° Sous-section 1 – règles générales (Art. 504 à 506)

° Sous-section 2 – le connaissement (Art.507 à 522)

° Sous-section 3 – exécution du contrat (Art. 523 à 527)

° Sous-section 4 – responsabilité du transporteur (Art. 528 à 532)

CHAPITRE 2 – Ventes maritimes (Art. 533 à 537)

Section 1 – vente au départ (Art. 534)

Section 2 – vente à l’arrivée (Art.535)

Section 3 – vente CAF (Art. 536)

Section 4 – les incoterms (Art.537)

7^{ème} PARTIE – PROFESSIONS AUXILIAIRES DU TRANSPORT

MARITIME OU AU SERVICE DU NAVIRE

LIVRE XIII – PROFESSIONS AUXILIAIRES DU TRANSPORT MARITIME

(Art. 538 à 590)

CHAPITRE 1 – Les consignataires (Art.538 à 549)

Section 1 – consignataire du navire (Art.538 à 541)

Section 2 – consignataire de la cargaison (Art.542 à 543)

Section 3 – dispositions communes (Art. 544 à 549)

CHAPITRE 2 – Les entreprises de manutention (Art.550 à 554)

CHAPITRE 3 – Les dockers (Art. 555 à 559)

CHAPITRE 4 – Les courtiers maritimes (Art.560 à 563)

CHAPITRE 5 – Les transitaires et commissionnaires de transport (Art.564 à 566)

LIVRE XIV – PROFESSIONS AUXILIAIRES AU SERVICE DU NAVIRE

(Art. 567 à 590)

CHAPITRE 1 – Le pilotage (Art. 567 à 586)

CHAPITRE 2 – Le remorquage (Art.587 à 590)

8^{ème} PARTIE – FAUTES DISCIPLINAIRES ET INFRACTIONS **PENALES**

LIVRE XV – ORDRE INTERNE DU NAVIRE ET DEROULEMENT **DE L'EXPEDITION MARITIME (Art. 591 à 640)**

CHAPITRE 1 – Champ d'application (Art.591)

CHAPITRE 2 – Exercice des actions publiques et disciplinaires (Art. 592 à 593)

CHAPITRE 3 – Régime disciplinaire (Art.594 à 602)

Section 1 – pouvoirs du capitaine (Art.594 à 595)

Section 2 – fautes contre la discipline (Art. 596 à 597)

Section 3 – procédures – sanctions et recours (Art. 598 à 601)

Section 4 – Retraits ou suspension de brevets ou certificats (Art.602)

CHAPITRE 4 – Régime pénal – infractions (Art. 603 à 612)

CHAPITRE 5 – Juridictions compétentes (Art. 613 à 616)

CHAPITRE 6 – Sanctions (Art. 617 à 640)

Section 1 – règles de circulation (Art.618)

Section 2 – police intérieure du navire (Art. 619 à 621)

Section 3 – police de la navigation (Art. 622 à 623)

Section 4 – pertes de navires, abordages et échouements (Art. 626 à 629)

Section 5 – sécurité maritime (Art. 630)

Section 6 – réglementation du travail maritime (Art. 631)

Section 7 – protection de la signalisation maritime (Art.632 à 633)

Section 8 – organisation générale des transports maritimes (Art. 634)

Section 9 – autres infractions (Art. 636 à 641)

LIVRE XVI – CONTRÔLE, CONSTATATION ET REPRESSION DES INFRACTIONS EN **MATIERE DE POLLUTION MARINE (Art.642 à 677)**

CHAPITRE 1 – Contrôle et constatation des infractions (Art. 642 à 650)

CHAPITRE 2 – Compétences et procédures juridictionnelles et administratives (Art.651 à 656)

CHAPITRE 3 – Répression des infractions – Sanctions (Art.657 à 676)

Section 1 – pollutions marines (Art. 657 à 676)

° Sous-section 1 – infractions commises par les navires (Art. 656 à 668)

° Sous-section 2 – infractions commises par les plates-formes de forage (Art. 669 à 670)

- ° Sous-section 3 – infractions commises dans installations portuaires (Art. 671)
 - ° Sous-section 4 - dispositions communes (Art.672 à 675)
- Section 2 – immobilisation du contrevenant (Art. 676)

LIVRE XVII – PASSAGERS CLANDESTINS, TRAFICS ILLICITES, TERRORISME ET PIRATERIE MARITIME (Art. 677 à 698)

CHAPITRE 1 – Passagers clandestins ((Art. 677 à 680)

CHAPITRE 2 – Trafic ou transport illicite de migrants en mer (Art.681 à 683)

CHAPITRE 3 – Trafic ou transport illicite d’enfants mineurs (Art.684 à 686)

CHAPITRE 4 – Trafic ou transport de substances illicites (Art.687 à 691)

CHAPITRE 5 – terrorisme maritime (Art.692 à 694)

CHAPITRE 6 – Piraterie maritime (Art. 695 à 696)

DISPOSITIONS DIVERSES (Art. 697 à 699)

SIGLES

<u>A.I.S.M.</u> :	Association Internationale de Sécurité Maritime
<u>CAS</u> :	Système d'évaluation de l'état du navire
<u>CEAM</u> :	Cellule Enquête Evénements de mer
<u>CLC 69 (+ PROT 76 + PROT 92)</u> :	Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et ses Protocoles de 1976 et 1992
<u>COLREG 72</u> :	Convention internationale de 1972 pour prévenir les abordages en mer
<u>C.S.O.</u> :	agent de sûreté de la compagnie (Code ISPS)
<u>ENEMP</u> :	Ecole Nationale d'Enseignement Maritime et des Pêches
<u>ESM</u> :	Etablissement de signalisation maritime
<u>FAL 65</u> :	Convention internationale de 1965 sur la facilitation du trafic maritime international
<u>FUND 71 + FUND PROT 92</u> :	Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et son Protocole de 1992
<u>GISIS</u> :	Système Intégré Global d'Information sur le Transport Maritime
<u>INCOTERMS</u> :	International Commercial Terms
<u>I.S.M.</u>	(Code) : Code International de Gestion de la sécurité
<u>I.S.P.S.</u>	(Code) : Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
<u>INTERVENTION 69 + PROT 73</u> :	Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et son Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par les substances autres que les hydrocarbures
<u>LC 72</u> :	Convention internationale de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets et son protocole de 1996
<u>LLC 66</u> :	Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge
<u>MARPOL 73/78</u> :	Convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires et son Protocole de 1978 y relatif
<u>O.I.T.</u> :	Organisation Internationale du Travail
<u>O.M.I.</u> :	Organisation Maritime Internationale
<u>OPJ</u> :	Officier de Police judiciaire
<u>OPRC 90</u> :	Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures
<u>P.F.S.O.</u> :	agent de sûreté de l'installation portuaire (Code ISPS)
<u>P.F.S.P.</u> :	plan de sûreté de l'installation portuaire (Code ISPS)
<u>SAR 79</u> :	Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes
<u>SOLAS 74 + PROT 78</u> :	Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et son Protocole de 1978
<u>S.S.O.</u> :	agent de sûreté du navire (Code ISPS)
<u>STCW 78 + STCW – F</u> :	Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle que modifiée et la Convention internationale sur les normes de formation , de délivrance des brevets et de veille du personnel des navires de pêche
<u>SUA 88 + PROT SUA 88</u> :	Convention internationale de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et son Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes sur le plateau continental
<u>TJB</u> :	tonneau de jauge brute
<u>TONNAGE 69</u> :	Convention internationale de 1969 sur le tonnage des navires