

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE

BIMENSUEL
PARAÎSSANT le 1^{er} et 3^e MERCREDI de CHAQUE MOIS

ABONNEMENTS ET RECUEILS ANNUELS

<i>Abonnements :</i>		UN AN
Ordinaire	3.000	frs CFA
Par avion ex-A.O.F.	4.000	frs CFA
— ex-Communauté	5.000	frs CFA
— Etranger	6.000	frs CFA
Le numéro : D'après le nombre de pages et les frais d'expédition.		
<i>Recueils annuels de lois et règlements</i>	3.000	frs CFA
(frais d'expédition en sus)		

POUR LES ABONNEMENTS ET LES ANNONCES

S'adresser au Directeur du J.O. Ministère de la Justice et de la Législation de la R.I.M.
B.P. 188 à Nouakchott.

Les abonnements et les annonces sont payables d'avance

Compte Chèque Postal n° 391 Nouakchott.

ANNONCES ET AVIS DIVERS

La ligne (hauteur 8 points) 100 frs CFA
Chaque annonce répétée moitié prix
(Il n'est jamais compté moins de 250 frs CFA pour les annonces)

Les annonces doivent être remises au plus tard 15 jours avant la parution du journal

S O M M A I R E

I. — LOIS ET ORDONNANCES

PAGES

27 juin 1964 Loi n° 64.102 portant institution d'un régime fiscal de longue durée applicable aux sociétés concessionnaires de gisements de minerais de cuivre en Mauritanie	218
--	-----

27 juin 1964 Loi n° 64.103 portant agrément des sociétés SOCUMA et SOCHAB au bénéfice des dispositions de la loi n° 64.102 du 27 juin 1964 instituant un régime fiscal de longue durée applicable aux sociétés concessionnaires des gisements de minerais de cuivre en Mauritanie	219
--	-----

27 juin 1964 Loi n° 64.104 portant approbation et ratification des conventions de longue durée, d'établissement et de fonctionnement, et de leurs annexes, passées entre la R.I.M. et les sociétés SOCUMA et SOCHAB	220
--	-----

27 juin 1964 Loi n° 64.105 portant approbation d'accords et protocoles particuliers conclus et à conclure par le gouvernement de la R.I.M., en vue de la mise en exploitation du gisement du minerai de cuivre d'Akjoujt	230
---	-----

II. — DECRETS, ARRETES, DECISIONS, CIRCULAIRES

PAGES

26 mai 1964 Ministère de la Construction des Travaux publics et des Transports	237
Actes réglementaires :	
26 mai 1964 Décret n° 64.089 déterminant les règlements d'application de la loi n° 62.137 du 3 juillet 1962 portant code de l'aviation civile	237

I. — LOIS ET ORDONNANCES

Loi n° 64.102 du 27-6-64 portant institution d'un régime fiscal de longue durée applicable aux Sociétés concessionnaires de gisements de minerai de cuivre en Mauritanie.

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER. — En application des dispositions de la loi n° 61.122 du 26 juin 1961 déterminant le régime des investissements privés, notamment en son article 13, les sociétés concessionnaires de gisements de cuivre en Mauritanie, agréées au régime fiscal de longue durée par une loi, sont soumises pendant la période déterminée par la loi portant agrément de chaque société à ce régime fiscal, aux impôts énumérés aux articles 6 et 7 ci-dessous à l'exclusion de tous autres impôts, droits, taxes et redevances actuellement en vigueur ou qui pourront être ultérieurement établis.

Le point de départ du régime fiscal de longue durée est fixé pour chaque société par arrêté.

Le bénéfice de ce régime peut être étendu aux sociétés immobilières, de transport ou de manutention appartenant aux catégories d'entreprises définies par l'article 2 de la loi n° 61.122 du 26 juin 1961 dans la mesure où elles sont filiales et participent exclusivement à l'activité des sociétés prévues au premier alinéa telle que celle-ci a été limitativement fixée par la loi d'agrément.

Par « filiale » au sens de l'alinéa précédent on entend les sociétés dans lesquelles la société agréée détient directement ou indirectement au moins 51% du capital.

Le bénéfice du régime fiscal de longue durée peut également être étendu aux sociétés dont l'objet principal est d'assurer aux sociétés prévues au premier alinéa du présent article la fourniture d'eau et d'énergie électrique nécessaires à leur activité. Ces sociétés ne bénéficieront, toutefois, du régime fiscal de longue durée que pour la partie de leur activité qui profite effectivement à une société visée au premier alinéa du présent article.

Le siège social des sociétés agréées doit être fixé en Mauritanie pendant toute la durée du régime fiscal de longue durée.

ART. 2. — Pendant toute la période déterminée par la loi portant agrément, les sociétés agréées au régime fiscal de longue durée sont exonérées de tous droits et taxes à l'occasion de l'augmentation de leur capital et de leur prorogation, ainsi qu'à l'occasion des formalités diverses que ces opérations pourront comporter.

Elles seront également exonérées de tous droits et taxes autres que l'impôt sur les bénéfices à l'occasion de leur dissolution et de leur liquidation, sous réserve que celles-ci interviennent pendant ladite période.

Les sociétés agréées sont exonérées des droits et taxes frappant les actes translatifs de propriété sur les biens, meubles et immeubles, des droits de transcription et d'enregistrement et des droits et taxes perçus à l'occasion d'émissions d'emprunts.

ART. 3. — Les entreprises travaillant pour les sociétés agréées restent soumises aux impôts, droits et taxes de droit commun et notamment à la taxe locale sur le chiffre d'affaires afférent aux marchés de travaux dont l'exécution leur est confiée en totalité ou en partie par les sociétés agréées.

Toutefois, les marchés passés par ces entreprises avec les sociétés agréées sont enregistrés au droit fixe.

ART. 4. — La période dite d'installation est réputée prendre fin pour les sociétés concessionnaires de gisements de minerai de cuivre, au jour de la première expédition commerciale de minerai marchand; elle peut toutefois être prolongée par la loi portant agrément.

Pour les sociétés visées aux troisième et cinquième alinéas de l'article premier de la présente loi, la période d'installation est réputée prendre fin au jour où elles commencent effectivement à assurer des services ou des fournitures à une société concessionnaire de gisements de minerai de cuivre; elle peut toutefois être prolongée par la loi portant agrément.

ART. 5. — Pendant la période fixée par la loi portant agrément au régime fiscal de longue durée, les matériels, matériaux, fournitures et produits de toutes sortes nécessaires aux sociétés agréées sont exonérés, lors de leur entrée en Mauritanie, ou de leur sortie de ce pays, de tous droits de douane, droits fiscaux, taxes et redevances.

L'alinéa ci-dessus ne s'applique pas aux produits de consommation et fournitures destinés à un usage personnel ni aux biens importés par les fournisseurs, sous-traitants ou entrepreneurs travaillant pour les sociétés agréées.

ART. 6. — Pendant la période dite d'installation, éventuellement prolongée, en application de l'article 4 ci-dessus, les sociétés agréées sont exonérées de tous impôts, droits, taxes ou redevances à la seule exception :

a) de la taxe d'apprentissage sur les traitements et salaires payés en Mauritanie dans les conditions en vigueur à la date de départ du régime fiscal de longue durée.

b) d'un droit de sortie, dont le taux, l'assiette et les modalités de perception seront fixés dans la convention d'établissement prévue à l'article 11 ci-après.

ART. 7. — A partir de l'expiration de la période d'installation, éventuellement prolongée, en application de l'article 4 ci-dessus, les sociétés agréées seront assujetties, l'exclusion de tous autres impôts, droits, taxes et redevances :

- à la taxe d'apprentissage visée à l'article 6, alinéa a;
- au droit de sortie visé à l'article 6, alinéa b;
- à l'impôt sur les bénéfices, dans les conditions fixées aux articles 8 et 9 ci-après.

ART. 8. — L'impôt direct sur les bénéfices est calculé au taux de 35 % sur le bénéfice net de chaque exercice.

Le bénéfice net est établi conformément aux règles d'assiette de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, telles qu'elles sont définies par le Code des Impôts Directs de la Mauritanie, en vigueur à la date de départ du régime fiscal de longue durée, sous réserve des dispositions de la présente loi, des dispositions particulières de la convention d'établissement prévue à l'article 11 ci-après et de la loi d'agrément.

ART. 9. — Les sociétés concessionnaires de gisements de minerai de cuivre agréées au bénéfice du régime fiscal de longue durée institué par la présente loi sont autorisées à constituer, en franchise d'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, une provision pour reconstitution de gisement conformément à la législation en vigueur à la date de départ du régime fiscal de longue durée, telle qu'elle est reproduite à l'annexe de la présente loi.

Les lois portant agrément de chaque société pourront prévoir des modifications ou des dérogations à la législation ci-dessus visée.

ART. 10. — Les revenus provenant de l'activité des sociétés agréées au régime fiscal de longue durée, ainsi que les intérêts et produits des emprunts de toute nature contractés par lesdites sociétés sont exemptés de tous impôts sur le revenu des capitaux mobiliers.

ART. 11. — Les modalités d'application du régime fiscal de longue durée institué par la présente loi seront fixées par des conventions d'établissement liant les sociétés agréées à la République Islamique de Mauritanie, ou à défaut, par voie négociante.

Les conventions d'établissement et les lois portant agrément pourront contenir des dispositions particulières favorables en faveur de la société agréée intéressée.

Les conventions devront être approuvées par une loi et auront la même force juridique que celle de la loi.

ART. 12. — Les modifications qui seraient ultérieurement apportées à la présente loi ne s'appliqueront pas aux sociétés agréées sauf si lesdites sociétés en font la demande dans un délai de trois mois à compter de la promulgation. Dans un tel cas, la date d'application des dispositions nouvelles à chaque des sociétés en ayant fait la demande sera constatée par arrêté.

ART. 13. — La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Nouakchott, le 27 juin 1964

Le Président de la République
MOKTAR OULD DADDAH

Le n° 64.103 du 27-6-64 portant agrément des sociétés SOCUMA et SOCHAB au bénéfice des dispositions de la loi n° 64.102 du 27-6-64, instituant un régime fiscal de longue durée applicable aux sociétés concessionnaires des gisements de minerais de cuivre en Mauritanie.

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la suite :

ARTICLE PREMIER. — La présente loi a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la Société du Cuivre de Mauritanie (SOCUMA) et la Société des Eaux de Bénichab (SOCHAB) sont agréées aux fins de bénéficier en Mauritanie des dispositions de la loi n° 64.102 du 27-6-64 instituant un régime fiscal de longue durée applicable aux sociétés concessionnaires des gisements de cuivre en Mauritanie.

ART. 2. — Le présent agrément vaut pour toutes les activités de la SOCUMA en tant qu'elles auront limitativement pour objet l'équipement et la mise en exploitation du minerai de cuivre d'Akjoujt tel qu'il est délimité par le permis d'exploitation n° 1, sauf extensions expressément prévues par la convention d'établissement, ainsi que les opérations annexes ci-après énumérées :

- l'extraction et le transport en Mauritanie du minerai de cuivre et l'exportation de ses concentrés, ainsi que toutes opérations de manutention et de stockage;
- la création, l'équipement, l'entretien et l'exploitation à l'intérieur des zones incluses dans les permis et concessions dont la société sera titulaire des voies de communications et des lignes ou canalisations de transport d'énergie;
- la création, l'équipement, l'entretien et l'exploitation de ces zones, des voies de communications et des lignes ou canalisations de transport d'énergie nécessaires à l'exploitation des gisements;
- la construction et l'exploitation de logements pour le personnel de la société;
- la production et le transport d'énergie et l'approvisionnement en eau correspondant à ses besoins;
- l'implantation et le fonctionnement de l'infrastructure médicale et scolaire correspondant aux besoins normaux des travailleurs employés par la société et leurs familles;
- l'organisation, pour les besoins exclusifs des travailleurs de la société et de leurs familles, des loisirs et du bien-être dans les cités résidentielles (stades, associations sportives, bibliothèques, centres culturels, cantines et autres activités similaires, à l'exclusion de celles à caractère commercial et à but lucratif);
- l'organisation, la construction et le fonctionnement de centres de formation professionnelle et technique, ou de toutes réalisations tendant à favoriser l'emploi prioritaire de la main d'œuvre locale et son accession aux emplois de spécialisation, de maîtrise et de cadres.

ART. 3. — La SOCUMA s'engage à réaliser, dans un délai maximum de quarante deux mois, à compter de l'entrée en vigueur de la convention d'établissement, et sauf cas de force majeure, les installations nécessaires pour assurer l'exploitation du gisement du minerai de cuivre d'Akjoujt.

Les normes, les conditions et les périodes successives de l'exploitation, tant des minerais oxydés que des minerais sulfurés du gisement, seront définies et précisées par la convention d'établissement.

ART. 4. — Le présent agrément, accordé en application du cinquième alinéa de l'article premier de la loi n° 64.102 du 27-6-64 vaut pour toutes les activités de la SOCHAB, en tant que, d'une part, elles auront limitativement pour objet les opérations ci-après, et que, d'autre part, ces opérations seront accomplies au bénéfice de la SOCUMA ou de ses filiales agréées :

- la prospection, l'équipement et la mise en exploitation des ressources en eau de la région de Bénichab;
- la captation, le stockage, le transport et la vente de l'eau;
- la création, l'équipement, l'entretien et l'exploitation des voies de communication, lignes et canalisations de transport d'énergie nécessaires à l'exploitation de la nappe d'eau;

- le logement de son personnel;
- la production et le transport de l'énergie correspondant à ses besoins;
- l'implantation et le fonctionnement de l'infrastructure médicale et scolaire correspondant aux besoins normaux des travailleurs employés par la société et leurs familles;
- l'organisation, pour les besoins exclusifs des travailleurs et de leurs familles, des loisirs et du bien-être dans les cités résidentielles (stades, associations sportives, bibliothèques, centres culturels, cantines et autres activités similaires, à l'exclusion de celles à caractère commercial et à but lucratif);
- l'organisation, la construction et le fonctionnement de centres de formation professionnelle et technique, ou de toutes réalisations tendant à favoriser l'emploi prioritaire de la main-d'œuvre locale et son accession aux emplois de spécialisation, de maîtrise et de cadres.

ART. 5. — La SOCHAB s'engage particulièrement à mettre à la disposition de la société minière et à lui garantir, au plus tard six mois avant la première expédition commerciale de concentrés oxydés, une fourniture journalière de 4.000 mètres cubes d'eau, étant entendu que ses installations auront, dès la date susvisée, une capacité de production journalière de 6.000 mètres cubes d'eau. Toutefois, sur la demande expresse de la société minière, ces quantités pourront être réduites.

ART. 6. — Le Gouvernement est autorisé à conclure, avec chacune des deux sociétés, en vertu de la présente loi, une convention d'établissement. Les conventions devront être approuvées par une loi.

ART. 7. — Les agréments prononcés par la présente loi sont valables pour une durée de trente ans et susceptibles de prolongation dans les conditions prévues par les conventions visées à l'article 6 ci-dessus.

ART. 8. — Le retrait de chacun des agréments prononcés par la présente loi sera prononcé, en cas de manquement grave de la société à ses obligations, dans les conditions prévues par la convention d'établissement applicable.

ART. 9. — La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Nouakchott, le 27 juin 1964

*Le Président de la République
MOKTAR OULD DADDAAH*

Loi n° 64.104 du 27-6-64 portant approbation et ratification des conventions de longue durée, d'établissement et de fonctionnement, et de leurs annexes, passées entre la République Islamique de Mauritanie et les Sociétés du Cuivre de Mauritanie (SOCUMA) et d'Exploitation des Eaux de Bénichab (SOCHAB).

ARTICLE PREMIER. — Sont approuvées et ratifiées les Conventions de longue durée d'établissement et de fonctionnement, et leurs annexes, passées entre le Gouvernement de la République Islamique de Mauritanie et les Sociétés du Cuivre de Mauritanie (SOCUMA) et d'Exploitation des Eaux de Bénichab (SOCHAB).

Les conventions susvisées entreront en vigueur conformément aux dispositions prévues en leur article 2.

ART. 2. — La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Nouakchott, le 27 juin 1964

*Le Président de la République
MOKTAR OULD DADDAAH*

CONVENTION D'ETABLISSEMENT

Considérant que l'exploitation du gisement de minerai de cuivre de la région d'Akjoujt constitue un facteur important du développement de la Mauritanie;

- que cette exploitation nécessite d'importants investissements;
- que l'établissement de plans à long terme suppose la stabilisation des conditions économiques et notamment du régime fiscal applicable;
- que la société signataire s'engage à mettre en œuvre les moyens nécessaires à la mise en exploitation du gisement;
- que, de son côté, la République Islamique de Mauritanie, soucieuse de faciliter la réussite de l'opération ainsi envisagée, accepte d'apporter sa coopération,

La République Islamique de Mauritanie, représentée à l'effet des présentes par M^e Moktar Ould Daddah, Président de la République, Chef de l'Etat, agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la Constitution,

et
La Société du Cuivre de Mauritanie — SOCUMA, — société anonyme de droit mauritanien, au capital de 2.500.000 francs CFA, dont le siège social est à Akjoujt (Mauritanie), représentée à l'effet des présentes par Homestake Mining Company agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par une délibération du Conseil d'Administration en date du 26 juin 1964 ci-après désignée « la Société »,

VU la Constitution de la République Islamique de Mauritanie en date du 20 mai 1961,

VU la loi n° 53-1336 du 31 décembre 1953 promulguée en A.O.F. par arrêté n° 10/456/SET du 7 décembre 1956 instituant les régimes fiscaux de longue durée en faveur de certaines catégories d'entreprises de production,

VU le décret n° 56-1133 du 13 novembre 1956 modifié par décret n° 57-207 du 23 février 1957 relatif aux conventions de longue durée pouvant être passées avec certaines catégories d'entreprises d'outre-mer,

VU la loi n° 61-122 du 26 juin 1961 déterminant le régime des investissements privés en Mauritanie, notamment en son article 13,

VU la loi 64-102 du 27 juin 1964 portant institution d'un régime fiscal de longue durée applicable aux sociétés concessionnaires de gisements de minerai de cuivre en Mauritanie,

VU la loi n° 64-103 du 27 juin 1964 portant agrément de la société au régime fiscal de longue durée.

... Ont conclu la convention suivante :

ARTICLE PREMIER. — La présente convention a pour objet de définir les conditions dans lesquelles la société exercera son activité dans le cadre prévu par l'article 2 de la loi d'agrément.

ART. 2. — La présente convention entrera automatiquement en vigueur, sous réserve de l'approbation prévue à l'article 49 ci-dessous, à la date à laquelle toutes les conditions suivantes seront remplies :

- à moins que la société n'y renonce par écrit, la République Islamique de Mauritanie devra apprter la preuve d'une source d'eau adéquate et économique, telle que décrite dans l'Annexe A ci-jointe, sera fournie à la société. Le rapport officiel établi à cet effet sera soumis à l'approbation d'un expert désigné par la société. Si ce rapport est approuvé, un échange de lettres interviendra entre la République Islamique de Mauritanie et la société qui constatera que les deux parties sont d'accord sur la réalisation de cette condition;
- des recherches techniques devront avoir mis au point un procédé qui permettra une exploitation économique des gisements dont s'agit. La confirmation des résultats de ces recherches devra être obtenue dans un délai de 18 mois à compter de la date de ratification de la présente convention afin que soit remplie cette condition. La réalisation de cette deuxième condition dans la limite de temps indiquée ci-dessus sera notifiée aussitôt à la République Islamique de Mauritanie. En tout état de cause, un rapport technique complet sur les essais industriels sera fourni à la République Islamique de Mauritanie. Des experts choisis par celle-ci pourront suivre le déroulement des essais et obtenir communication de tous documents s'y rapportant. Cependant, tous procédés nouveaux utilisés pour l'obtention de ces résultats ne leur seront pas communiqués dans l'unique mesure où ils seraient ultérieurement susceptibles d'être brevetés;
- la société aura notifié à la République Islamique de Mauritanie par écrit sa décision de commencer immédiatement l'exploitation des gisements d'Akjoujt selon les modalités et conditions décrites ci-après, et ce, dans les 18 mois de la date de ratification de la présente convention.

ART. 3. — Dès son entrée en vigueur, la convention s'appliquera à l'équipement et à l'exploitation de tout gisement de cuivre situé dans une zone de vingt cinq kilomètres de rayon autour du centre du permis d'exploitation n° 1, telle que cette zone est définie à l'article 35 ci-dessous.

OBLIGATIONS GENERALES

ART. 4. — La société s'engage à réaliser, dans un délai maximum de quarante deux mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, et sauf cas de force majeure, les installations nécessaires pour assurer l'exportation minimum, à partir du gisement de cuivre d'Akjoujt, de concentrés marchands contenant :

- dix mille tonnes de cuivre-métal pour la première année suivant la première expédition commerciale au sens de l'article 19 ci-dessous;
- treize mille tonnes par an à compter de la deuxième année.

La société préparera la mise en exploitation des sulfurés, au plus tard à compter du jour auquel le total de cuivre métal ou d'un montant équivalent de cuivre métal contenu dans les concentrés déjà exportés atteindra cent quarante mille tonnes, et s'engage à ce que l'exploitation des sulfurés prenne la suite de celle des oxydés, sans coupure entre les deux.

Toutefois, si les quantités exploitables de minerais oxydés peuvent être augmentées au-delà de la quantité actuellement prévue (sept millions de tonnes) le chiffre de cent quarante mille tonnes fixé à l'alinéa précédent sera majoré suffisamment pour permettre l'exploitation de ces quantités supplémentaires d'oxydés. Il appartiendra à la société de donner à la République Islamique de Mauritanie toutes informations techniques nécessaires à cet effet.

Avant l'expiration d'une période de trois ans suivant la date à laquelle la quantité de cuivre ou d'un montant équivalent de cuivre contenu dans les concentrés déjà exportés aura atteint le chiffre de 140.000 tonnes, éventuellement modifié conformément à l'alinéa précédent, ou avant cette date si la société en décide ainsi, la société devra mettre en réserve une somme minimum de trois millions de dollars U. S. afin de procéder au passage des oxydés aux sulfurés, étant précisé que deux millions de dollars U. S. devront être mis en réserve avant l'expiration de la deuxième année suivant la date dont il a été question plus haut.

Ces sommes mises en réserve incluront toutes sommes mises en réserve par la société aux termes des dispositions sur la provision pour reconstitution des gisements telles que décrites à l'article 27 de la présente convention.

La société ne sera obligée de consacrer les sommes ainsi mises en réserve au passage des oxydés aux sulfurés que dans la mesure où ce passage est économiquement possible. Si, pour une raison quelconque, il était prouvé dans l'avenir qu'il ne sera économiquement pas possible de passer des oxydés aux sulfurés, toutes sommes mises en réserve pour satisfaire aux prescriptions de cet article seront libérées de l'affectation obligatoire prévue dans cet article.

ART. 5. — La société s'engage à réaliser dès la troisième année suivant la date à laquelle le chiffre fixé en application de l'article 4 ci-dessus, aura été atteint, une exportation minimum annuelle de quinze mille tonnes de cuivre-métal ou d'un montant équivalent de cuivre contenu dans les concentrés provenant soit des oxydés, soit des sulfurés, soit des deux catégories de minerais ensemble.

La société s'engage à réaliser, dès la quatrième année suivant la même date, une exportation minimum annuelle de quinze mille tonnes de cuivre-métal ou d'un montant équivalent de cuivre contenu dans les concentrés provenant des sulfurés jusqu'à épuisement du gisement techniquement et économiquement exploitable.

ART. 6. — Chaque fois que pendant la durée de la présente convention, la société fait la preuve, sur justification complète, présentée à la République Islamique de Mauritanie, de la non-rentabilité de l'exploitation, elle sera autorisée à tout moment à se résigner à celle-ci pendant une période de trois ans au maximum.

Quand, à l'expiration de toute période de trois ans de suspension, la société juge ne pas pouvoir passer à l'exploitation, cette période de suspension sera prolongée à sa demande pour une nouvelle période de trois ans au maximum. Pendant n'importe laquelle de ces périodes additionnelles, la société devra payer à la République Islamique de Mauritanie une somme de 240.000 dollars U. S. par an à titre d'avance récupérable sur le droit de sortie qui sera ultérieurement dû par la société, étant entendu que le montant dudit droit qui sera payé après la reprise de l'exploitation sera au minimum égal à 240.000 dollars U. S. par an, jusqu'à l'apurement des avances.

Si la société, à l'issue de n'importe quelle période additionnelle, ne reprend pas l'exploitation, elle s'engage, si la République Islamique de Mauritanie le lui demande, à renoncer à tous ses droits de concessionnaire au profit de l'Etat, à condition que celui-ci assure l'exploitation en régie ou la confie à une autre société. Dans cette hypothèse, les sommes versées par la société à la République Islamique de Mauritanie à titre d'avances, conformément au présent article, ne seront pas considérées comme des dettes de la République Islamique de Mauritanie à l'égard de la société et ne seront en aucun cas remboursables.

Par non-rentabilité au sens de la présente Convention on entend l'absence de bénéfices comptables; le droit de la société de suspendre ses opérations ainsi qu'il est prévu au présent article, ne dépendra pas de la survenance ou de la continuation d'un cas de force majeure mais ne dépendra uniquement que des éléments de non profitabilité de ses opérations ainsi qu'il a été dit plus haut.

ART. 7. — Les parties à la présente convention conviennent que l'application, la non application ou l'interprétation par l'une d'elles des dispositions des articles 4, 5 et 6 ci-dessus pourra être soumise particulièrement et à tout moment à l'arbitrage, dans les conditions visées à l'article 48 ci-dessous.

ART. 8. — La société s'engage également à :

- entretenir et à maintenir à ses frais en bon état permanents la route Nouakchott-Akjoujt, conformément aux dispositions de l'Annexe B ci-jointe;
- réaliser et à entretenir à ses frais, au wharf de Nouakchott, les installations nécessaires à l'exportation des concentrés et à l'importation des produits et matières pour l'exploitation, conformément aux dispositions de l'Annexe C ci-jointe;
- assurer l'emploi en priorité, à qualification égale, de la main d'œuvre locale et à contribuer à sa formation professionnelle et technique afin de lui faciliter l'accès à tous les emplois en rapport avec ses capacités;
- respecter la législation et la réglementation du travail et les lois sociales en vigueur et à intervenir;
- assurer, conformément à la réglementation en vigueur et à intervenir, le logement des travailleurs employés dans ses établissements et installations;
- assurer l'implantation d'une infrastructure médicale dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur et à intervenir et contribuer à la réalisation d'un équipement scolaire correspondant, notamment en ce qui concerne les programmes d'enseignement, aux besoins normaux des travailleurs employés dans ses établissements et installations et de leurs familles;
- aider à l'organisation, pour les besoins exclusifs des travailleurs de la société et de leurs familles, des loisirs dans les cités résidentielles (stades, associations sportives, bibliothèques, centres culturels, cantines et autres activités similaires à l'exclusion de celles à caractère commercial et à but lucratif);
- avancer à la République Islamique de Mauritanie, dans la limite des moyens de financement dont elle disposera, une somme maximale de 125 millions de francs CFA qui sera utilisée par la République Islamique de Mauritanie à financer les charges de puissance publiques créées ou accrues par l'installation de la société à Akjoujt, selon des programmes approuvés par le Conseil d'Administration de la société. Ladite somme

portera intérêt à un taux qui ne saurait être supérieur à 6,5% et sera payable chaque année.

ART. 9. — La République Islamique de Mauritanie s'engage à coopérer avec la société pour aider celle-ci à réaliser ses programmes d'exploitation, et notamment à :

- mettre à la disposition de la société, dans les conditions prévues à l'Annexe C ci-jointe, la partie des installations du wharf de Nouakchott et les emplacements à terre nécessaires à son activité;
- accorder à la société, dans le cadre de la législation et de la réglementation en vigueur à la date de départ du régime fiscal de longue durée, les autorisations qui se révéleraient utiles pour lui faciliter l'implantation, le fonctionnement, l'exploitation, le développement et la desserte de ses établissements et installations;
- faciliter l'obtention des visas, cartes de travail ou de commerçant, titres spéciaux de séjour et autres documents du même ordre par le président, les administrateurs, les actionnaires ou leurs représentants, ainsi que le personnel de la société sous réserve des nécessités de l'ordre public;
- assurer la protection matérielle et juridique de la société, de ses biens, de son personnel et des familles de celui-ci; la République Islamique de Mauritanie garantit notamment à la société l'exercice normal des droits qui lui seront conférés par les permis ou concessions dont elle sera titulaire;
- autoriser la société à organiser et à dispenser au profit des familles de son personnel un enseignement comparable à celui de leur pays d'origine dans la mesure où un tel enseignement ne serait pas assuré par la République Islamique de Mauritanie.

ART. 10. — La République Islamique de Mauritanie s'engage, en sa qualité d'actionnaire de la société, à donner sa garantie financière, dans les mêmes conditions que les autres actionnaires, au remboursement en capital et en intérêts des emprunts souscrits par la société, si les prêteurs le demandent.

La République Islamique de Mauritanie s'engage, au cas où sa garantie viendrait à jouer à n'opposer aucun privilège, exception ou immunité de juridiction ou de souveraineté.

GARANTIES GENERALES

ART. 11. — La République Islamique de Mauritanie garantit à la société et à ses actionnaires la stabilité des conditions générales, juridiques, économiques, financières et fiscales telles que celles-ci résultent :

- de la législation et de la réglementation en vigueur en Mauritanie et dans n'importe lesquelles de ses subdivisions politiques (à l'exception des impôts communaux de droit commun non discriminatoires à l'égard de la société) à la date de signature de la présente convention;
- des dispositions de la présente convention;
- des statuts de la société.

Ces conditions ne pourront être modifiées pendant la durée de la validité de la présente convention que par accord entre les parties ou dans les cas et sous les réserves expressément prévus aux articles 14 et 15 ci-après.

ART. 12. — La République Islamique de Mauritanie garantit également, pour ce qui concerne l'exploitation du minerai de cuivre, la stabilité de la législation et de la réglementation ninière en vigueur à la date de signature de la présente convention, et notamment du décret n° 54-1110 du 13 novembre 954, dans toute la zone couverte par le permis d'exploitation 1^{er} visé à l'article 33 et les permis de recherche visés à l'article 34 ci-dessous.

Dans le cas où, avant l'expiration d'un délai de dix ans compter de la signature de la présente convention, des permis de recherche seraient demandés par la société à l'intérieur de la zone de vingt cinq kilomètres de rayon visée à l'article 35 ci-dessous, la législation et la réglementation minières applicables à la demande de permis seront celles en vigueur à la date de signature de la présente convention. L'octroi des permis ainsi demandés aura pour effet de stabiliser sur l'étendue couverte par les permis considérés, et pour ce qui concerne l'exploitation de gisement de cuivre, la législation et la réglementation en vigueur à la date de signature de la présente convention.

ART. 13. — La République Islamique de Mauritanie s'engage ne pas provoquer, adopter ou appliquer à la société ni à ses actionnaires de mesures susceptibles d'entrainer directement ou indirectement une modification défavorable des conditions résultant des textes visés aux articles 11 et 12 ci-dessus, notamment en ce qui concerne :

a) La législation et la réglementation des sociétés, en particulier dans les domaines suivants :

- constitution, fonctionnement, dissolution et liquidation des sociétés;
- droits et conditions de cessions des actions ou parts;
- rapports entre les sociétés et leurs actionnaires;
- choix par les actionnaires des personnes physiques ou morales chargées de l'administration, de la direction et du contrôle de la société;

b) La réglementation des changes et du commerce intérieur et extérieur, en particulier dans les domaines suivants :

- liberté de mouvement à l'intérieur de la zone franc des fonds appartenant à la société, à ses actionnaires et à son personnel;
- liberté d'expression de la Mauritanie vers des pays hors zone franc des sommes dues par la société à tous tiers et liberté de recevoir les sommes qui lui sont dues ou remises à quelque titre que ce soit, soit en monnaie mauritanienne, soit en devises étrangères;
- liberté de rapatriement hors de Mauritanie des capitaux étrangers et de transfert de leurs produits, notamment les dividendes et le prix de cession éventuel des actions;
- mises à la disposition de la société des devises étrangères provenant du produit de ses exportations et nécessaires à son activité ainsi qu'à l'exécution de ses engagements à l'étranger;
- liberté de choix des fournisseurs et des entrepreneurs; cependant, en ce qui concerne les produits pétroliers, la société s'engage à s'approvisionner directement auprès de la Société Africaine de Raffinage à Dakar, à conditions économiques, financières et techniques égales à celles qu'elle pourrait obtenir par ailleurs;

— libre importation des marchandises, matériels, machines, équipements, pièces de rechange et matières consommables, destinés à la société ainsi qu'aux entreprises travaillant pour son compte;

— libre circulation à travers la Mauritanie des matériels et produits visés à l'alinéa précédent ainsi que de tous produits de l'exploitation de la société;

c) L'entrée, le séjour, la circulation, l'embauche, l'emploi, la liberté syndicale, le licenciement, la sortie et le rapatriement des agents, représentants ou collaborateurs de la société et des entreprises concourant à l'équipement de cette dernière, ainsi que de leur famille, de même que l'exercice par toutes ces personnes, qu'elle que soit leur nationalité et sous réserve des nécessités de l'ordre public, des droits fondamentaux de la personne humaine.

d) Le régime fiscal institué par la loi n° 64.102 du 27 juin 1964 susvisée, complétée par les articles 17 à 32 de la présente convention.

ART. 14. — Par dérogation au principe de stabilisation des conditions générales, juridiques, économiques, financières et fiscales posé à l'article 11 ci-dessus, la République Islamique de Mauritanie pourra, dans le domaine de la réglementation des changes et du commerce extérieur, appliquer à la société les mesures nouvelles applicables à la zone franc.

Au cas où ces mesures nouvelles entraîneraient pour la société, pour ses actionnaires ou pour son personnel étranger un préjudice notable, les parties à la présente convention envisageront ensemble la possibilité de prendre les dispositions nécessaires pour réduire et si possible éliminer ou équilibrer ledit préjudice.

ART. 15. — Le principe de stabilisation ne s'applique pas à la législation et à la réglementation du travail et aux lois sociales, et notamment aux conditions générales du travail, au régime des rémunérations, à la prévention et à la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles, ainsi qu'aux associations professionnelles et aux syndicats.

En conséquence, la société sera soumise en cette matière non seulement à la réglementation résultant des textes visés à l'article 11 ci-dessus, mais également aux dispositions nouvelles qui seraient ultérieurement adoptées en Mauritanie.

ART. 16. — La République Islamique de Mauritanie garantit à la société ainsi qu'aux actionnaires et créanciers de celle-ci et aux personnes régulièrement employées par elle, qu'ils ne feront jamais, en aucune manière, l'objet d'une discrimination défavorable, de droit, ni de fait.

Les garanties et avantages accordés à la société lui resteront acquis quelles que soient les conditions faites à d'autres entreprises exploitant à titre principal des gisements de minerai de cuivre. Si en revanche, il était accordé à ces entreprises des conditions que la société jugerait plus avantageuses, celle-ci pourrait en obtenir le bénéfice de plein droit sur simple demande.

REGIME FISCAL

ART. 17. — A compter de la date fixée par arrêté et pour toute la durée de validité de la présente convention, éventuellement prolongée, le régime fiscal de la société est déterminé par la loi n° 64.102 du 27 juin 1964 portant institution d'un régime fiscal de longue durée applicable aux sociétés concessionnaires de gisements de minerai de cuivre en Mauritanie, complétée par les dispositions des articles 13 à 32 ci-dessous.

ART. 18. — La période d'installation prendra fin à la date à laquelle aura pu être assuré conformément aux dispositions de l'article 24 ci-dessous, le remboursement intégral des emprunts et avances (tous intérêts compris) et du capital; et au plus tard à l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date de la première expédition commerciale de concentrés marchands, même si ledit amortissement n'a pas encore pu être assuré dans ce délai.

ART. 19. — Les exportations de concentrés ne seront pas considérés comme constituant une « expédition commerciale » au sens de l'article 4 de la loi n° 64.102 du 27 juin 1964 et de la présente convention tant que leur total n'aura pas atteint dix mille tonnes métriques.

Toutefois, si le total de dix mille tonnes métriques n'avait pas été atteint à l'expiration d'un délai de quarante huit mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, les exportations de concentrés seront considérés comme constituant une « expédition commerciale » dès l'expiration de ce délai.

ART. 20. — La société sera assujettie au paiement d'un droit de sortie dont le montant est fixé à 3/4 (trois quarts) de cent dollars U. S. par livre (453,6 gr.) de cuivre contenu dans les concentrés exportés. Le taux du droit de sortie restera identique après l'expiration de la période dite d'installation. Il est précisé :

- que les dix mille tonnes de concentrés prévus à l'article 19 ci-dessus supporteront le droit de sortie;
- que, pour ce qui concerne la réglementation douanière uniquement, la période d'exploitation de la société sera réputée s'ouvrir au jour de la première exportation de concentrés, bien que cette exportation ne constitue pas une « expédition commerciale » au sens de la loi n° 64.102 du 27 juin 1964 et de la présente convention.

Le montant du droit de sortie dû par la société en application du présent article pourra à son choix, être réglé par elle soit en dollars U. S., soit en monnaie mauritanienne.

ART. 21. — Les tarifs des émoluments des conservateurs et greffiers tels qu'ils sont en vigueur à la date de signature de la présente convention sont applicables à la société.

ART. 22. — La société s'engage à effectuer l'amortissement industriel des immobilisations figurant à son bilan, dès leur acquisition par elle.

Elle pourra effectuer ces amortissements selon les taux fixés à l'annexe D à la présente convention.

Ces taux fixés à l'annexe D pourront être modifiés, d'un commun accord entre les parties, dans le cas où il apparaîtrait en cours d'exploitation, notamment par suite de l'épuisement prématûr du gisement, qu'ils ne correspondent pas à la durée effective d'utilisation des immobilisations.

ART. 23. — Les immeubles affectés au logement du personnel de la société et des familles de ce personnel pourront bénéficier d'un amortissement accéléré dans les conditions prévues à l'article 6, paragraphe 3, du Code des Impôts Directs de la Mauritanie, en vigueur à la date de départ du régime fiscal de longue durée.

ART. 24. — La société est autorisée à amortir son capital et les emprunts qu'elle aura souscrits dès la première année

d'exploitation par voie de remboursement aux actionnaires et aux prêteurs, même sur les exercices déficitaires.

ART. 25. — Conformément au droit commun, la société pourra bénéficier au cours de son fonctionnement des dispositions de l'article 12 du Code des Impôts Directs de la République Islamique de Mauritanie.

En outre, la société aura la faculté de considérer les pertes des exercices antérieurs à la fin de la période d'installation telle que celle-ci est définie à l'article 18 de la présente convention, comme des frais d'établissement susceptibles d'être amortis en qualité d'actif immobilisé.

Toutefois, ces pertes devront être amorties sur une période limitée à deux ans à compter de la fin de ladite période d'installation.

ART. 26. — Les frais d'établissement de la société pourront être amortis dans les conditions fixées par le Conseil d'Administration de la société, sur les résultats des premiers exercices dans lesquels auront été réalisés des bénéfices qui autrement auraient été imposables.

Les frais d'établissement incluront toutes les dépenses supportées par la société (ou pour son compte, pour la République Islamique de Mauritanie, la Société Homestake Mining Company, la Société Southfield Mines, Ltd, ou la Société Northfield Mines, Inc) pour prouver l'existence d'une source économique d'eau à Bénichab, pour vérifier les réserves et teneur en minéraux du gisement d'Akjoujt, la possibilité de traiter lesdits minéraux industriellement, et tous les frais, compris les frais de conseils juridiques et fiscaux, effectués à vue de l'organisation et du financement de la société. Il sera de même pour le remboursement du prêt I.C.A. pris charge par la société et pour les sommes par elle payées à la société MICUMA et aux actionnaires de celle-ci au titre du rachat d'informations, d'installations et de droits miniers.

Les frais d'établissement visés au présent article seront réputés avoir été faits directement par la société.

ART. 27. — Par dérogation aux dispositions du Code des Impôts Directs de Mauritanie reproduites en annexe à la loi n° 64.102 du 27 juin 1964, la provision pour reconstitution du gisement constituée par la société ne pourra pas être utilisée hors de Mauritanie, sauf dérogations accordées par le Gouvernement.

Les travaux ou immobilisations ayant pour but de permettre le passage de l'exploitation des minéraux oxydés aux minéraux sulfurés sont assimilés, pour l'utilisation de la provision pour reconstitution de gisement, aux travaux et immobilisations ayant pour but l'enrichissement des minéraux ou l'amélioration des techniques d'exploitation.

La société devra, à partir de la quatrième année d'exploitation des oxydés, réservé pour la mise en exploitation des sulfurés 50% au moins des sommes affectées à la provision pour reconstitution de gisement, dans la limite d'un plafond global de 2.500.000 dollars U. S.

Toutefois, si les quantités exploitables de minéraux oxydés peuvent être augmentées au-delà de la quantité actuellement prévue (sept millions de tonnes), la date visée au troisième alinéa du présent article sera retardée suffisamment pour permettre l'exploitation de ces quantités supplémentaires d'oxydés. Il appartiendra à la société de donner à la République Islamique de Mauritanie toutes informations techniques nécessaires à cet effet.

ART. 28. — Les sommes avancées par la société à la République Islamique de Mauritanie en application du dernier alinéa de l'article 8 de la présente convention seront déduites, par tranches de 20%, du montant de l'impôt sur les bénéfices qui sera dû par la société.

L'intérêt de ces sommes sera payable annuellement par la République Islamique de Mauritanie.

ART. 29. — La société est autorisée à procéder en franchise l'impôt à la réévaluation de son bilan dans les conditions qui seront éventuellement prévues par les lois ou règlements de la Mauritanie.

ART. 30. — Les rémunérations et salaires versés pour la société au personnel employé en Mauritanie seront soumis à l'impôt sur les traitements et salaires et à l'impôt général sur le revenu conformément aux dispositions en vigueur à la date le départ du régime fiscal de longue durée.

La République Islamique de Mauritanie s'engage à prendre toute mesure nécessaire pour éviter la double imposition des revenus du personnel de la société.

ART. 31. — Par dérogation au régime de droit commun, la valeur à retenir pour le calcul de la taxe locale sur le chiffre l'affaires afférent aux marchés de travaux passés par la société est égale au montant des factures et mémoires établis par l'entrepreneur, déduction faite de la valeur des commandes facturées par les fournisseurs de l'entrepreneur.

ART. 32. — La société sera exonérée, à l'occasion de sa liquidation, de tous impôts ou taxes, autres que l'impôt sur les bénéfices non encore taxé, à condition que la liquidation intervienne dans l'un des cas suivants :

- à l'expiration normale de la durée statutaire de la société;
- à l'issue d'une période de suspension d'activité autorisée en application de l'article 6;
- en cas qu'il ne soit plus possible, techniquement ou économiquement, d'exploiter le gisement ;
- en cas d'arrêt de l'exploitation dû à un cas de force majeure.

Les produits de la liquidation de la société versés aux actionnaires sont assimilés à des dividendes et exonérés de l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières, sous réserve que la liquidation intervienne dans l'un des cas prévus ci-dessus.

REGIME MINIER

ART. 33. — La République Islamique de Mauritanie s'engage à transformer en concession au bénéfice de la société le permis d'exploitation n°1 dont les limites sont définies à l'Annexe E à la présente convention.

ART. 34. — La République Islamique de Mauritanie s'engage à accorder à la société, sur simple demande de celle-ci, des permis de recherche A couvrant la zone de trente kilomètres arrêts définie à l'Annexe E à la présente convention.

L'octroi de ces permis de recherche pourra être subordonné par la République Islamique de Mauritanie à l'engagement pris par la société d'exécuter, à concurrence de cinquante millions CFA au moins, dépensés en cinq ans pour l'ensemble les trente kilomètres carrés, un programme de travaux de protection et de recherche.

ART. 35. — La République Islamique de Mauritanie s'engage à n'accorder à aucun tiers autre que le Bureau de Recherches Géologiques et Minières aucun permis de recherches ou d'exploitation se rapportant aux minerais de cuivre à titre principal et minerais connexes, quant à la zone située dans un rayon de 25 kilomètres autour du centre de la concession visée à l'article 33 ci-dessus, à moins qu'elle n'ait d'abord offert lesdits permis à la société à des conditions équivalentes à celles qui seraient offertes par lesdits tiers, et que la société ait refusé cette offre dans les trente jours qui la suivront.

Les dispositions du présent article ne sauraient porter atteinte au permis d'exploitation n° 23 déjà précédemment accordé et dont une partie recouvre partiellement le périmètre fixé au présent article.

ART. 36. — La République Islamique de Mauritanie s'engage à faciliter à tout moment sur le territoire de la Mauritanie, dans le cadre de la réglementation applicable à la date de la demande, sauf stabilisation expressément prévue à l'article 12 ci-dessus, la recherche minière par la société et la délivrance à son profit de titres miniers.

ART. 37. — La présente convention sera automatiquement renouvelée sans modification pour une période de trente ans sur simple demande de la société au cas où pendant la première période de trente ans se réaliserait l'une des deux hypothèses suivantes :

1.) La société ferait la preuve que le total du minerai de cuivre exploitable dans la limite du permis d'exploitation n° 1, total actuellement estimé à trente millions de tonnes, est égal ou supérieur à trente sept millions de tonnes.

2.) Un nouveau gisement exploitant le cuivre à titre principal serait découvert par la société en dehors des limites du permis d'exploitation n° 1 mais à l'intérieur de la zone de vingt cinq kilomètres de rayon visée à l'article 35 ci-dessus.

Il en serait de même si la découverte du nouveau gisement avait été faite par un des actionnaires d'origine de la société, que le bénéfice en ait été cédé par lui à la société et que celle-ci s'engage à l'exploiter.

ART. 38. — La République Islamique de Mauritanie s'engage à accorder à la société pour l'exploitation de tout gisement exploitant à titre principal un minerai autre que le cuivre qui serait découvert par elle pendant la durée de validité de la présente convention dans la zone de vingt cinq kilomètres de rayon à l'article 35 ci-dessus, des conditions au moins aussi favorables que celles qui seraient faites à tous tiers.

Il en serait de même si la découverte avait été faite par un des actionnaires d'origine de la société, que le bénéfice en ait été cédé par lui à la société, et que celle-ci s'engage à l'exploiter.

Ces conditions seront accordées à la société pour la partie restant à couvrir de la première période de trente ans pendant laquelle la présente convention est applicable. Elles seront prolongées de quinze ans au-delà de l'expiration de ladite première période de trente ans, sur simple demande de la société.

ART. 39. — Par actionnaire d'origine au sens des articles 37 et 38 ci-dessus, on entend toute personne morale ayant participé à la souscription du capital d'origine ou ayant acquis la qualité d'actionnaire au cours des vingt et un mois suivant la ratification de la convention.

ART. 40. — Nonobstant toutes autres dispositions de la présente convention la société, parmi les droits qui lui sont conférés par la convention, aura le droit d'extraire des gisements couverts par le permis d'exploitation n° 1 et par tout permis additionnel qui pourrait lui être accordé aux termes des articles 3, 34 et 35 des présentes, tous minéraux de cuivre et connexes et les vendre et les exporter sans restriction et sans avoir à payer des droits de sortie autres que ceux prévus par la loi établissant le régime fiscal de longue durée, sous réserve que ces minéraux soient incorporés dans les concentrés de cuivre.

DISPOSITIONS FINALES

ART. 41. — La République Islamique de Mauritanie s'engage au cas où la société déciderait de créer une usine de transformation des concentrés sur le territoire mauritanien, dans un délai de dix ans à compter de la première expédition commerciale de concentrés, à reconduire pour cette activité nouvelle le régime fiscal de longue durée dont bénéficie la société en application de la loi n° 64.102 du 27 juin 1964, ainsi que de la présente convention, et ce pour la période de validité de la présente convention restant à courir.

La République Islamique de Mauritanie s'engage à accorder à la société, au cas où celle-ci créerait une usine de transformation de concentrés sur le territoire mauritanien après l'expiration du délai de dix ans visé au paragraphe précédent, un régime fiscal de longue durée et une convention d'établissement conformément à la législation et à la réglementation en vigueur à la date de création de ladite usine.

ART. 42. — La non exécution par la société de n'importe lequel de ses droits et obligations sera excusée dans la mesure et aussi longtemps que l'exécution sera rendue impossible ou économiquement ruineuse en raison de la survenance ou de la continuation de tous cas de force majeure.

Chaque fois que dans la présente convention, il est prévu à la charge de la société une obligation de résultat pendant une période déterminée, ladite période déterminée sera prolongée aussi longtemps que le cas de force majeure se prolongera.

Pour l'interprétation de la présente convention, la constatation du cas de force majeure sera faite par accord entre les parties.

A défaut d'accord entre elles, les parties s'engagent à soumettre à l'arbitrage ci-après prévu à l'article 48, l'existence ou la non existence du cas de force majeure.

ART. 43. — La société reconnaît que ni la survenance d'aléas techniques en cours d'exploitation, ni l'évolution de la conjoncture économique ne lui donneront aucun droit à obtenir de la République Islamique de Mauritanie de dommages-intérêts ni de dérogation au régime institué par la loi n° 64.102 du 27 juin 1964 instituant un régime fiscal de longue durée et par la présente convention.

ART. 44. — La présente convention est conclue sauf renouvellement pour une durée de trente ans à compter du départ du régime fiscal de longue durée.

ART. 45. — Le droit de la société au bénéfice de tous permis se rapportant aux gisements ou des dispositions de la présente Convention d'Etablissement ou du régime fiscal de longue durée accordé par la loi n° 64.103 du 27 juin 1964 ou

par toutes autres lois, protocoles ou conventions, ne peut lui être retiré qu'en cas de manquement grave de sa part, non justifié par un cas de force majeure, à ses obligations. Toute suspension d'exploitation survenant en exécution des dispositions de l'article 6 de la présente convention ne constituera pas un manquement grave aux dites obligations.

Si la République Islamique de Mauritanie considère qu'un tel manquement s'est produit, elle pourra mettre la société en demeure d'exécuter ses obligations. Si à l'expiration d'un délai d'un an la mise en demeure est restée sans effet, de l'avis de la République Islamique de Mauritanie, celle-ci pourra saisir le tribunal arbitral qui statuera dans les conditions fixées à l'article 48 ci-dessous.

Si de l'avis de la société aucun manquement grave à ses obligations ne s'est produit, celle-ci pourra saisir le tribunal arbitral après réception de la mise en demeure, et soumettre le cas au tribunal arbitral qui statuera dans les conditions fixées à l'article 48 ci-dessous.

Si la société estime que la République Islamique de Mauritanie a failli à ses obligations aux termes de la présente convention ou de tous autres loi, protocole, convention ou permis se rapportant à l'exploitation des gisements, elle pourra mettre la République Islamique de Mauritanie en demeure d'exécuter ses obligations. Si, à l'expiration d'un délai d'un an la mise en demeure est restée sans effet, de l'avis de la société, celle-ci pourra saisir le tribunal arbitral qui statuera dans les conditions fixées à l'article 48 ci-dessous, et la République Islamique de Mauritanie s'engage à se conformer à la décision dudit tribunal arbitral quant à l'existence de ladite défaillance et aux droits de la société en découlant.

Le retrait d'agrément sera prononcé par décret en Conseil des Ministres pris conformément à la sentence arbitrale.

ART. 46. — Il est expressément convenu que les annexes A (approvisionnement en eau), B (route Nouakchott Akjoujt) C (wharf de Nouakchott), D. (amortissements) et E (définition des zones visées aux articles 33, 34 et 35) à la présente convention font partie intégrante de celle-ci et ont la même force juridique.

Il en serait de même des autres annexes qui viendraient à être ajoutées par accord entre les parties.

ART. 47. — Toutes les dispositions de la présente convention s'appliquent aux filiales de la société qui seraient agréées en application du troisième alinéa de l'article 1er de la loi n° 64.102 du 27 juin 1964.

ART. 48. — Les parties conviennent de soumettre tous différends découlant de la présente convention à une procédure d'arbitrage.

Les parties recourront à cet effet aux services du Bureau de la Cour Permanente d'Arbitrage à la Haye. Elles acceptent le « Règlement d'arbitrage et de conciliation pour les conflits internationaux entre deux parties dont une seulement est un Etat » élaboré par le Bureau en février 1962, étant précisé :

— que si les parties ne peuvent se mettre d'accord sur la désignation des membres du Tribunal Arbitral, dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle l'une des parties aura notifié à l'autre sa décision de recourir à l'arbitrage, la ou les désignations nécessaires seront

effectuées par le Secrétaire général de la Cour permanente d'Arbitrage, conformément aux dispositions de l'article 6 dudit Règlement;

- que la langue à employer sera la langue française;
- que le Tribunal Arbitral statuera ex æquo et bono.

ART. 49. — La présente convention sera soumise à l'approbation de l'Assemblée Nationale Mauritanienne.

pour la Société du Cuivre de Mauritanie :

L'Administrateur Délégué

P. C. HENSHAW

Vice-Président de la

Homestake Mining Company

Pour la République Islamique de Mauritanie :

Le Président de la République

MOKTAR OULD DADDAH

CONVENTION D'ETABLISSEMENT

entre le Gouvernement de la République Islamique de Mauritanie et la Société d'Exploitation de la nappe d'Eau de Bénichab.

Considérant :

- que l'exploitation du gisement de minerai de cuivre de la région d'Akjoujt a fait l'objet d'une convention d'établissement conclue le 27 juin 1964 entre la République Islamique de Mauritanie et la Société du Cuivre de Mauritanie — SOCUMA — ci-après appelée SOCUMA ;
- que cette exploitation nécessite la mise à la disposition de SOCUMA d'importantes quantités d'eau;
- que cette exploitation de la nappe de Bénichab, et éventuellement d'autres ressources naturelles analogues, exige d'importants investissements;
- que l'établissement de plans à long terme suppose la stabilisation des conditions économiques et notamment du régime fiscal applicable;
- que la Société des Eaux de Bénichab — SOCHAB — s'engage à mettre en œuvre les moyens nécessaires à l'exploitation des ressources en eau;
- que de son côté, la République Islamique de Mauritanie, soucieuse de faciliter la réussite de l'opération ainsi envisagée, accepte d'apporter sa coopération.

La République Islamique de Mauritanie, représentée à l'effet des présentes par Me Moktar Ould Daddah, président de la République, chef de l'Etat, agissant en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la Constitution, et

la Société des Eaux de Bénichab — SOCHAB, — société anonyme de droit mauritanien au capital de un million de francs CFA, dont le siège social est à Akjoujt (Mauritanie), représentée à l'effet des présentes par Homestake Mining Company agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par une délibération du Conseil d'Administration en date du 26 juin 1964 ci-après désigné, « la Société ».

VU la Constitution de la République Islamique de Mauritanie en date du 20 mai 1961 ;

VU la loi n° 53-1336 du 31 décembre 1953 promulguée en A.O.F. par arrêté n° 10/456/SET du 7 décembre 1956 instituant les

régimes fiscaux de longue durée en faveur de certaines catégories d'entreprises de production ;

VU le décret 56-1133 du 13 novembre 1956 modifié par décret n° 57-207 du 23 février 1957 relatif aux conventions de longue durée pouvant être passées avec certaines catégories d'entreprises d'outre-mer ;

VU la loi n° 61-122 du 26 juin 1961 déterminant le régime des investissements privés en Mauritanie, notamment en son article 13 ;

VU la loi n° 64-102 du 27-6-64 portant institution d'un régime fiscal de longue durée applicable aux sociétés concessionnaires de gisements de minerai de cuivre en Mauritanie,

Ont conclu la convention suivante :

ARTICLE PREMIER. — La présente convention et son annexe ont pour objet de définir les conditions dans lesquelles la société exercera son activité, au profit de SOCUMA.

ART. 2. — La présente convention et son annexe entreront automatiquement en vigueur, sous réserve de l'approbation prévue à l'article 25 ci-dessous, le jour de l'entrée en vigueur de la convention conclue entre la République Islamique de Mauritanie et SOCUMA.

OBLIGATIONS GENERALES

ART. 3. — La Société s'engage à :

- réaliser dans le délai maximum de trente six mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention, sauf cas de force majeure, les installations nécessaires pour assurer la fourniture journalière de 4.000 m³ d'eau à SOCUMA, étant entendu que ses installations auront, dès l'expiration du délai susvisé, une capacité de production journalière de 6.000 m³ d'eau. Toutefois, sur la demande expresse de la société minière, ces capacités pourront être réduites;
- assurer l'emploi en priorité, à qualification égale de la main-d'œuvre locale et à contribuer à sa formation professionnelle et technique afin de lui faciliter l'accès à tous les emplois en rapport avec ses capacités;
- respecter la législation et la réglementation du travail et les lois sociales en vigueur et à intervenir;
- assurer, ou faire assurer, conformément à la réglementation en vigueur et à intervenir, le logement des travailleurs employés dans ses établissements et installations;
- assurer, ou faire assurer, l'implantation d'une infrastructure médicale dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur et à intervenir et contribuer à la réalisation d'un équipement scolaire correspondant, notamment en ce qui concerne les programmes d'enseignement, aux besoins normaux des travailleurs employés dans ses établissements et installations et de leurs familles;
- aider à l'organisation, pour les besoins exclusifs des travailleurs de la société et de leurs familles, des loisirs dans les cités résidentielles (stades, associations sportives, bibliothèques, centres culturels, cantines et autres activités, à l'exclusion de celles à caractère commercial et à but lucratif).

ART. 4. — La République Islamique de Mauritanie s'engage à coopérer avec la société pour aider celle-ci à réaliser ses programmes d'exploitation, et notamment à :

- accorder à la société, dans le cadre de la législation et de la règlementation en vigueur à la date de départ du régime fiscal de longue durée les autorisations qui se révéleraient utiles pour lui faciliter l'implantation, le fonctionnement, l'exploitation, le développement et la desserte de ses établissements et installations;
- faciliter l'obtention des visas, cartes de travail ou de commerçants, titres spéciaux de séjour, et autres documents du même ordre pour le Président, les administrateurs, les actionnaires ou leurs représentants ainsi que le personnel de la société, sous réserve des nécessités de l'ordre public;
- assurer la protection matérielle et juridique de la société et ses biens, de son personnel et des familles de celui-ci; la République Islamique de Mauritanie garantit notamment à la société l'exercice normal des droits qui lui seront conférés par les permis ou concessions dont elle sera titulaire;
- autoriser la société à organiser et à dispenser au profit des familles de son personnel un enseignement comparable à celui de leurs pays d'origine dans la mesure où un tel enseignement ne serait pas assuré par la République Islamique de Mauritanie.

GARANTIES GENERALES

ART. 5. — La République Islamique de Mauritanie garantit à la société et à ses actionnaires la stabilité des conditions générales, juridiques, économiques, financières et fiscales telles que celles-ci résultent :

- de la législation et de la règlementation en vigueur en Mauritanie et dans n'importe lesquelles de ses subdivisions politiques (à l'exception des impôts communaux de droit commun non discriminatoires à l'égard de la société) à la date de signature de la présente convention;
- des dispositions de la présente convention et de son annexe;
- des statuts de la société.

Ces conditions ne pourront être modifiées pendant la durée de validité de la présente convention que par accord entre les parties ou dans les cas et sous les réserves expressément aux articles 7 et 8 ci-après.

ART. 6. — La République Islamique de Mauritanie s'engage à ne pas provoquer, adopter ou appliquer à la société des mesures susceptibles d'entrainer directement ou indirectement une modification défavorable des conditions résultant des textes visés à l'article 5 ci-dessus, notamment en ce qui concerne :

- a) la législation et la règlementation des sociétés, en particulier dans les domaines suivants :
 - constitution, fonctionnement, dissolution et liquidation des sociétés;
 - droits et conditions de cession des actions ou parts;
 - rapports entre les sociétés et leurs actionnaires;
 - choix par les actionnaires des personnes physiques ou morales chargées de l'administration, de la direction et du contrôle de la société;
 - décisions concernant la structure, la direction et la gestion des sociétés.

- b) La règlementation des changes et du commerce intérieur, en particulier dans les domaines suivants :
 - liberté de mouvement à l'intérieur de la zone franc des fonds appartenant à la société, à ses actionnaires et à son personnel;
 - liberté d'exportation de la Mauritanie vers des pays hors zone franc des sommes dues par la société à tous tiers et liberté de recevoir les sommes qui lui sont dues ou remises à quelque titre que ce soit, soit en monnaie mauritanienne, soit en devises étrangères;
 - liberté de rapatriement hors de Mauritanie des capitaux étrangers et de transfert de leurs produits, notamment les dividendes et le prix de cession éventuel des actions;
 - mise à la disposition de la société des devises étrangères provenant du produit de ses exportations et nécessaires à son activité ainsi qu'à l'exécution de ses engagements à l'étranger;
 - liberté de choix des fournisseurs et des entrepreneurs; cependant, en ce qui concerne les produits pétroliers, la société s'engage à s'approvisionner directement auprès de la Société Africaine de Raffinage à Dakar, à conditions économiques, financières et techniques égales à celles qu'elle pourrait obtenir par ailleurs;
 - libre importation des marchandises, matériels, machines, équipements, pièces de rechange en matières consommables, quelle qu'en soit la provenance, destinés à la société et à ses filiales ainsi qu'aux entreprises travaillant pour leur compte;
 - libre circulation à travers la Mauritanie des matières et produits visés à l'alinéa précédent ainsi que tous produits de l'exploitation de la société et de ses filiales;

c) l'entrée, le séjour, la circulation, l'embauche, l'emploi, la liberté syndicale, le licenciement, la sortie et le rapatriement des agents, représentants ou collaborateurs de la société et des entreprises concourant à l'équipement de cette dernière, ainsi que de leur famille, de même que l'exercice par toutes ces personnes, quelle que soit leur nationalité et sous réserve des nécessités de l'ordre public, des droits fondamentaux de la personne humaine.

d) le régime fiscal institué par la loi n° 64.102 du 27 juin 1964 susvisée complétée par les articles 10 à 16 de la présente convention.

ART. 7. — Par dérogation au principe de stabilisation des conditions générales, juridiques, économiques, financières et fiscales posées à l'article 5 ci-dessus, la République Islamique de Mauritanie pourra, dans le domaine de la règlementation des changes et du commerce extérieur, adopter ou appliquer à la société les mesures nouvelles applicables à la zone franc.

Au cas où ces mesures nouvelles entraîneraient pour la société, ses actionnaires ou son personnel étranger un préjudice notable, les parties à la présente convention envisageront ensemble la possibilité de prendre les dispositions nécessaires pour réduire et si possible éliminer ou équilibrer ledit préjudice.

ART. 8. — Le principe de stabilisation ne s'applique pas à la législation et à la réglementation du travail et aux lois sociales et notamment aux conditions générales du travail, au régime des rémunérations, à la prévention et à la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles, ainsi qu'aux associations professionnelles et aux syndicats,

En conséquence, la société sera soumise en cette matière non seulement à la réglementation résultant des textes visés à l'article 5 ci-dessus, mais également aux dispositions nouvelles qui seraient ultérieurement adoptées en Mauritanie.

ART. 9. — La République Islamique de Mauritanie garantit la société ainsi qu'aux actionnaires et créanciers de celle-ci et aux personnes régulièrement employées par elle, qu'ils ne seront jamais, en aucune manière, l'objet d'une discrimination défavorable, de droit, ni de fait.

Les garanties et avantages accordés à la société lui restent acquis quelles que soient les conditions faites à d'autres entreprises exerçant des activités identiques. Si, en revanche, il était accordé à ces entreprises des conditions que la société jugerait plus avantageuses, celle-ci pourrait en obtenir le bénéfice de plein droit sur simple demande.

REGIME FISCAL

ART. 10. — A compter de la date fixée par arrêté et pour toute durée de validité de la présente convention, éventuellement prolongée, le régime fiscal de la société est déterminé par la loi n° 64.102 du 27 juin 1964 portant institution d'un régime fiscal de longue durée applicable aux sociétés concessionnaires de gisements de minerai de cuivre en Mauritanie, complétée par les dispositions des articles 11 à 16 ci-dessous.

ART. 11. — La période d'installation prendra fin à la date à laquelle aura pu être assuré le remboursement intégral des emprunts et avances (tous intérêts compris) et du capital; et au plus tard à la date à laquelle expirera, pour SOCUMA la période dite d'installation. Pour ce qui concerne l'application de la réglementation douanière uniquement, la période d'exploitation sera réputée s'ouvrir au jour de la première fourniture d'eau à SOCUMA.

ART. 12. — Les tarifs des émoluments des conservateurs et greffiers, tels qu'ils sont en vigueur à la date de signature de la présente convention, sont applicables à la société.

ART. 13. — Pour la détermination du bénéfice net imposable soumis à l'impôt direct sur les bénéfices prévu aux articles 7 à 9 de la loi n° 64.102 du 27 juin 1964 portant institution d'un régime fiscal de longue durée applicable aux sociétés concessionnaires de gisements de minerai de cuivre en Mauritanie, la société est autorisée à amortir les immobilisations industrielles figurant à son bilan suivant les taux indiqués aux tableau constituant l'annexe A à la présente convention.

Ces taux pourront être modifiés, d'un commun accord entre les parties, dans le cas où il apparaîtrait en cours d'exploitation, qu'ils ne correspondent pas à la durée effective d'utilisation des immobilisations.

Les immeubles affectés au logement du personnel de la société et des familles de ce personnel pourront bénéficier d'un amortissement accéléré dans les conditions prévues à l'article 6 et 3 du Code des Impôts Directs de la Mauritanie, à vigueur à la date de départ du régime fiscal de longue durée.

Les déficits d'exploitation pourront être reportés dans les conditions prévues à l'article 12 du Code des Impôts Directs.

ART. 14. — Les frais d'établissement de la société, y compris les frais de charges de prospection, d'études et de recherches, ainsi que les frais de fonctionnement de la société

pendant la période d'équipement pourront être amortis, dans les conditions fixées par le Conseil d'Administration de la Société, sur les résultats des premiers exercices bénéficiaires.

ART. 15. — La Société est autorisée à procéder en franchise d'impôt à la réévaluation de son bilan dans les conditions qui seront éventuellement prévues par des lois ou règlements de la Mauritanie.

ART. 16. — Les rémunérations et salaires versés par la société au personnel employé en Mauritanie seront soumis à l'impôt sur les traitements et salaires et à l'impôt général sur le revenu, conformément aux dispositions en vigueur à la date de départ du régime fiscal de longue durée.

La République Islamique de Mauritanie s'engage à prendre toute mesure nécessaire pour éviter la double imposition des revenus du personnel de la société.

REGIME DE L'EAU

ART. 17. — La République Islamique de Mauritanie s'engage à prendre les mesures nécessaires pour permettre à la société d'exploiter les nappes d'eau souterraines situées dans la région de Bénichab.

ART. 18. — La République Islamique de Mauritanie transférera ou fera transférer à cet effet à la société les droits nécessaires pour une exploitation normale, ainsi que pour l'évacuation et la distribution de l'eau par les procédés techniques que la société jugera les plus appropriés; elle garantit la société contre tout recours émanant de quelque tiers que ce soit à l'encontre de ces droits.

DISPOSITIONS FINALES

ART. 19. — La non exécution par la société de n'importe lequel de ses droits et obligations sera excusée dans la mesure et aussi longtemps que l'exécution sera rendue impossible ou économiquement ruineuse en raison de la survenance ou de la continuation de tous cas de force majeure.

Chaque fois que, dans la présente convention, il est prévu à la charge de la société une obligation de résultat pendant une période déterminée, ladite période déterminée sera prolongée aussi longtemps que le cas de force majeure se prolongera.

Pour l'interprétation de la présente convention, la constatation du cas de force majeure sera faite par accord entre les parties.

A défaut d'accord entre elles, les parties s'engagent à soumettre à l'arbitrage ci-après prévu à l'article 24, l'existence ou la non-existence du cas de force majeure.

ART. 20. — La présente convention et son annexe sont conclues pour une durée de trente années à compter de la date de départ du régime fiscal de longue durée.

Elles seront automatiquement renouvelées aux mêmes conditions si la société le demande et si la convention conclue avec la société SOCUMA est renouvelée, dans les conditions prévues aux articles 31, 32 et 33 de ladite convention avec la société SOCUMA.

ART. 21. — Le droit de la société au bénéfice du régime fiscal de longue durée accordé par la loi n° 64.103 du 27 juin 1964 ou par tous autres loi, protocole ou convention, ainsi que

des dispositions de la présente convention, ne peut lui être retiré qu'en cas de manquement grave de sa part, non justifié par un cas de force majeure, à ses obligations.

Si la République Islamique de Mauritanie considère qu'un tel manquement s'est produit, elle pourra mettre la société en demeure d'exécuter ses obligations. Si à l'expiration d'un délai d'un an la mise en demeure est restée sans effet, de l'avis de la R.I.M., celle-ci pourra saisir le tribunal arbitral qui statuera dans les conditions fixées à l'article 24 ci-dessous.

Si de l'avis de la société, aucun manquement grave à ses obligations ne s'est produit, celle-ci pourra saisir le tribunal arbitral après réception de la mise en demeure, et soumettre le cas au tribunal arbitral qui statuera dans les conditions fixées à l'article 24 ci-dessous.

Si la société estime que la République Islamique de Mauritanie a failli à ses obligations aux termes de la présente convention ou de tous autres loi, protocole, convention ou permis se rapportant à l'exploitation des gisements, elle pourra mettre la République Islamique de Mauritanie en demeure d'exécuter ses obligations. Si, à l'expiration d'un délai d'un an, la mise en demeure est restée sans effet, de la l'avis de la société, celle-ci pourra saisir le tribunal arbitral qui statuera dans les conditions fixées à l'article 24 ci-dessous, et la République Islamique de Mauritanie s'engage à se conformer à la décision dudit tribunal arbitral quant à l'existence de ladite défaillance et aux droits de la société en découlant.

Le retrait d'agrément sera prononcé par décret en Conseil des Ministres pris conformément à la sentence arbitrale.

ART. 22. — Il est expressément convenu que l'annexe A (amortissements) à la présente convention fait partie intégrante de celle-ci et à la même force juridique.

Il en serait de même des autres annexes qui viendraient à être ajoutées par accord entre les parties.

ART. 23. — La présente convention ne s'applique aux activités de la société que dans la mesure où celles-ci ont pour objet la fourniture d'eau à la société SOCUMA ou à ces filiales agréées.

ART. 24. — Les parties conviennent de soumettre tous différends découlant de la présente convention à une procédure d'arbitrage.

Les parties recourront à cet effet aux services du Bureau de la Cour Permanente d'Arbitrage à la Haye. Elles acceptent le « Règlement d'arbitrage et de conciliation pour les conflits internationaux entre deux parties dont une seulement est un Etat » élaboré par le bureau en février 1962 étant précisé :

- que si les parties ne peuvent se mettre d'accord sur la désignation des membres du Tribunal arbitral, dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle l'une des parties aura notifié à l'autre sa décision de recourir à l'arbitrage, la ou les désignations nécessaires seront effectuées par le Secrétaire général de la Cour Permanente d'Arbitrage, conformément aux dispositions de l'article 6 dudit Règlement;
- que la langue à employer sera la langue française;
- que le Tribunal statuera ex æquo et bono.

ART. 25. — La présente convention sera soumise à l'approbation de l'Assemblée Nationale mauritanienne.

Fait à Nouakchott le 27 juin 1964.

Pour la République Islamique de Mauritanie

Le Président de la République
MOKTAR OULD DADDAAH

Pour la Société des Eaux de Bénichab

L'Administrateur délégué

P. C. Henschaw

Vice Président de la Homestake Mining Company

Loi n° 64.105 du 27-6-64 portant approbation d'accords et protocoles particuliers conclus et à conclure par le Gouvernement de la République Islamique de Mauritanie, en vue de la mise en exploitation du gisement du minerai de cuivre d'Ajoujt.

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER. — Sont approuvés les protocoles suivants passés par le Gouvernement :

a) Protocole général entre la Mauritanie, le B.R.G.M., la Société MICUMA et les Sociétés Homestake Mining Cy et Southfield Mines Ltd;

b) Protocole entre les actionnaires d'origine de la Société du Cuivre de Mauritanie (SOCUMA).

ART. 2. — Le Gouvernement est autorisé à assurer la participation pour 25% de l'Etat mauritanien au capital des Sociétés SOCUMA et SOCHAB dont les statuts ont été présentés à l'Assemblée Nationale.

ART. 3. — Le Gouvernement est autorisé à passer, avec les Sociétés SOCUMA et SOCHAB, les annexes complémentaires des conventions d'établissement (approvisionnement en eau, route Nouakchott-Akjoujt, wharf de Nouakchott).

ART. 4. — Le Gouvernement est autorisé à conclure un protocole d'accord avec les Sociétés Homestake et Southfield, conformément aux dispositions générales ci-jointes, approuvées par l'Assemblée.

ART. 5. — La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Nouakchott, le 27 juin 1964.

Le Président de la République
MOKTAR OULD DADDAAH

PROTOCOLE GENERAL

Les soussignés :

1.) La République Islamique de Mauritanie, ci-après appelée R.I.M., représentée par le Docteur Ba Bocar Alpha, ministre des Finances, du Travail et des Affaires Economiques;

2.) Le Bureau de Recherches Géologiques et Minières, ci-après appelé B.R.G.M., représenté par son Directeur général, Monsieur Nicolas;

3.) La Société des Mines de Cuivre de Mauritanie, ci-après appelée MICUMA, représentée par Monsieur le Gouverneur Général Chauvet, son Président;

4.) Homestake Mining Company, ci-après appelée Homestake, représentée par son Président, M. John K. Gustafson;

5.) Southfield Mines Ltd, ci-après appelée Southfield, représentée par M. Murray Watts, son Président, étant précisé que Homestake et Southfield agissent conjointement et solidairement.

Après avoir rappelé :

a) L'existence de l'accord en date du 31 octobre 1951 créant le Syndicat de l'Inchiri et du Protocole d'Akjoujt en date du 1^{er} avril 1953 prévoyant la création de MICUMA;

b) Qu'en 1963, la Société américaine Northfield Mines, et ultérieurement Homestake, ont engagé des négociations avec la R.I.M. en vue de l'exploitation, sous certaines conditions, du gisement d'Akjoujt par une société nouvelle à créer, ci-après appelée la Société Minière;

c) Que le 3 août 1963, un protocole a été conclu entre la R.I.M. et Northfield Mines dont les dispositions ont été reprises pour partie dans un projet de convention d'établissement dont bénéficiera la Société Minière, sous réserve de la réalisation de diverses conditions suspensives;

d) Qu'un accord de principe a été établi à Nouakchott et constatée dans le procès-verbal daté du 18 mars 1964;

e) Que les droits et obligations de Northfield Mines Inc ont été cédés par elle à Southfield Mines Ltd.

Ont arrêté et convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — Homestake-Southfield et la R.I.M. s'engagent à constituer ou à faire constituer la société minière au capital de 2.500.000 francs CFA, avant le 1^{er} juillet 1964, le capital étant souscrit à raison de 55% par Homestake-Southfield, de 25% par la R.I.M. et de 20% par le B.R.G.M. ou par les personnes physiques ou morales désignées par lui

ART. 2. — A compter du jour de la ratification par le Parlement de la R.I.M. de la convention d'établissement visée dans le préambule, et au plus tard à partir du 1^{er} juillet 1964, la société minière jouira gratuitement pendant un délai de 18 mois d'une option qui lui est consentie et garantie dans les conditions ci-dessous par la R.I.M., le B.R.G.M. et MICUMA chacun agissant pour ce qui le concerne

Pendant la durée de l'option, la société minière est autorisée à transférer librement à Homestake et Southfield pris conjointement ou séparément tout ou partie des droits et obligations qu'elle tiendra de l'option visée au présent article.

En conséquence, l'expression «société minière» utilisée ci-dessous s'appliquera en tant que de besoin à Homestake et Southfield ou à chacun d'entre eux.

ART. 3. — Pendant le délai d'option qui sera ainsi ouvert à la société minière, MICUMA d'une part, s'engage à mettre à la disposition de la société minière tous droits et biens lui appartenant dans la région d'Akjoujt et d'autre part, la R.I.M. et le B.R.G.M. en tant que membres du Syndicat de l'Inchiri ainsi que MICUMA s'engagent chacun en ce qui le concerne à mettre à la disposition de la société minière les informations techniques et économiques de toute nature concernant la zone de vingt cinq kilomètres de rayon autour du centre du permis d'exploitation n° 1, qui seraient de nature à intéresser la société minière et qui seraient demandées par cette dernière.

ART. 4. — La société minière pourra effectuer à ses frais sur le terrain couvert par le permis d'exploitation inscrit sur le registre du Service des Mines de Mauritanie sous le n° 1, ainsi que sur les minerais ou produits en provenant, tous les travaux qu'elle jugera nécessaire en vue de prendre partie sur la levée de l'option et de préparer la mise en exploitation éventuelle du gisement.

ART. 5. — La société minière pourra faire des installations, des matériels et des stocks de pièces de rechange et de produits consommables appartenant à MICUMA et existant à Akjoujt un usage normal en vue de la mise en exploitation.

ART. 6. — La société minière s'engage à supporter toutes les dépenses résultant de ses activités en Mauritanie y compris notamment les charges fiscales et taxes normalement supportées par le propriétaire, que ces activités soient exercées soit par elle-même, soit par des entrepreneurs, (à la seule exception de l'utilisation des installations et du matériel de MICUMA qui, comme il a été dit, lui est concédée gratuitement) et à couvrir ses frais de toute nature.

ART. 7. — La Société Minière s'engage à tenir les signataires du présent protocole général au courant de ses travaux et des études qu'elle pourra exécuter sur le traitement des minerais, au fur et à mesure de leur exécution.

Cependant, les procédés utilisés pour l'obtention de ces résultats ne seront pas communiqués, dans l'unique mesure où ils seraient ultérieurement susceptibles d'être brevetés et tant que leur divulgation serait de nature à empêcher l'obtention de brevets ou à la rendre plus difficile.

ART. 8. — Pendant le délai d'option visé à l'article 2 ci-dessus, les signatures du présent protocole général renoncent à toute réclamation et à tout recours contre la société minière et ses actionnaires sous la seule réserve que ladite société et ses actionnaires utilisent les informations, les installations et le gisement dans les conditions stipulées aux articles 4 et 5

Sous la même réserve, ils garantissent la société minière et ses actionnaires de MICUMA contre tout recours émanant soit des actionnaires de MICUMA non signataires du présent protocole; soit de créanciers non actionnaires de MICUMA et dont les créances sont enregistrées à ce jour dans les livres de cette société.

ART. 9. — Si la société minière lève l'option dans le délai qui lui est imparti, elle le notifiera à la R.I.M. par lettre recommandée avec accusé de réception. Ampliation de cette lettre sera envoyée le même jour à tous les signataires du présent protocole. Par cette lettre, la société minière se reconnaîtra débitrice des sommes visées à l'article 11 ci-dessous.

La levée de l'option entraînera les conséquences qui sont définies dans les articles 10 à 13 ci-dessous.

ART. 10. — En levant l'option, la société minière s'engage à réunir dans le délai prévu à l'article 11 ci-dessous, les moyens financiers nécessaires à l'indemnisation prévue audit article par la voie, d'une part, d'une augmentation de capital et, d'autre part, d'emprunts.

Homestake et Southfield se portent fort que, dans l'éventualité de la levée de l'option, ces moyens financiers seront réunis par la société minière.

ART. 11. — Lors de la levée de l'option, la société minière inscrira immédiatement dans ses livres, en contrepartie des droits cédés par MICUMA et ses actionnaires :

- une créance de dix-huit millions de francs au bénéfice de MICUMA. La société minière versera cette somme à MICUMA dans les trois mois suivant le jour de la levée de l'option;
- une créance de trois millions de francs au bénéfice du B.R.G.M. agissant pour lui-même et comme mandataire des autres actionnaires de MICUMA, à l'exception de la R.I.M. La ventilation de cette somme entre les ayants-droit s'effectuera par le B.R.G.M. et sous sa responsabilité.

Cette somme de trois millions de francs sera versée au B.R.G.M. en deux paiements effectués au cours de chacun des deux exercices fiscaux suivant celui au cours duquel seront achevés d'une part, le remboursement des emprunts souscrits par la société minière pour contribuer au financement de la mise en exploitation du gisement et d'autre part, l'amortissement intégral du capital de la société, dans la mesure où ces emprunts et ce capital représenteront le total des investissements tels qu'ils auront été évalués au moment de la levée de l'option. Cette créance ne sera pas productive d'intérêts.

La R.I.M. ne sera pas partie prenante dans la répartition des sommes de 18 millions et 3 millions de francs à laquelle procèderont MICUMA puis le B.R.G.M.

La R.I.M. renonce en effet aux droits qu'elle possède sur MICUMA au titre de sa participation au capital soit 2 millions de francs et de ses avances d'actionnaires soit 974.990 francs.

ART. 12. — Contre paiement des dix huit millions de francs visés à l'article 11 ci-dessus, MICUMA transférera à la société minière la pleine propriété des droits et biens mobiliers et immobiliers, nette de tous nantissements, hypothèques et charges, qui lui appartiennent actuellement en Mauritanie ainsi que celle du dossier technique et économique intéressant la zone de vingt cinq kilomètres de rayon autour du centre du permis n° 1.

De son côté, la R.I.M. recouvrera de plein droit la libre disposition des droits miniers qui lui appartiennent et notamment du permis d'exploitation n° 1.

Les abandons de recours et garanties stipulés à l'article 8 ci-dessus deviendront alors définitifs et irrévocables.

ART. 13. — Dès que le règlement à MICUMA par la société minière de dix huit millions de francs aura été effectué, comme il a été dit à l'article 11 ci-dessus, le protocole d'Akjoujt sera automatiquement annulé et MICUMA procèdera à sa dissolution anticipée et à sa liquidation.

La décision de dissolution sera immédiatement notifiée par MICUMA au B.R.G.M. et à la R.I.M.

De même, il sera alors procédé à la dissolution du Syndicat de l'Inchiri. L'accord syndical du 31 octobre 1951 sera réputé annulé.

ART. 14. — Dans le cas où la société minière ne procèdera pas, dans les délais qui lui sont impartis, à la levée de l'option qui lui est consentie, les dispositions des articles 10 à 13 ci-dessus deviendraient caduques. Le protocole d'Akjoujt et l'accord syndical de l'Inchiri seront maintenus en vigueur ainsi que les droits et obligations des actionnaires de MICUMA notamment les droits qu'ils détiennent au titre de leurs avances à MICUMA.

Les parties, autres que Homestake et Southfield déclarent qu'elles associeront alors leurs efforts dans le but de mettre le gisement en exploitation, éventuellement avec des concours extérieurs publics ou privés.

La société minière pourra retirer le matériel qu'elle a amené à Akjoujt, mais sera tenue de remettre à MICUMA, contrepartie de l'option gratuite qui lui est consentie, dossiers de ses travaux et études, sous la réserve portée à l'article 7 ci-dessus en ce qui concerne les procédés brevetables.

Toutefois les procédés brevetables seront communiqués à MICUMA si Homestake-Southfield ont renoncé à les faire breveter, ou si leur demande de brevet a été refusée.

Homestake-Southfield s'engagent à donner à MICUMA si la société minière ne procède pas à l'exploitation, une licence non exclusive et non transférable d'exploitation de brevets qui auraient été pris par elles sur des découvertes effectuées à l'occasion des travaux faits pendant la durée de l'option sur le terrain couvert par le permis d'exploitation n° 1 ou les minerais en provenance. Cette licence sera accordée aux conditions les plus favorables qui seraient accordées par Homestake-Southfield à des tiers autres que des sociétés affiliées à Homestake ou Southfield ou dans lesquelles Homestake ou Southfield détiennent des participations majoritaires.

La société minière devra également soit remplacer soit rembourser à leur valeur comptable les pièces de rechange produits consommables appartenant à MICUMA et utilisés par elle pendant la période de l'option.

ART. 15. — Tous différends entre les signataires du présent protocole relatifs à son application ou à son interprétation seront réglés conformément au règlement d'arbitrage de Chambre de Commerce Internationale.

ART. 16. — Le présent protocole général est conclu sous les conditions suspensives :

1.) de son approbation par :

- L'Assemblée Générale extraordinaire de MICUMA;
- Les Conseils d'Administration de Homestake, Southfield et du B.R.G.M., ainsi que par les autorités de tutelle de ce dernier;
- Les autorités mauritanies habilitées.

2.) de la création de la société minière avant le 1er juillet 1964.

Les signataires du présent protocole général pourront compter de Homestake et de Southfield préciser qu'ils

saisiront leurs Conseils d'Administration respectifs que lorsque les négociations en cours entre elles et avec la R.I.M. auront abouti.

Fait à Paris, le 28 avril 1964.

Pour la R.I.M.
Dr. Ba Bocar Alpha.

Pour le B.R.G.M.
M. Nicolas.

Pour MICUMA
Gr. Chauvet

Pour Homestake
John K. Gustafson

Pour Southfield
Murray Watts.

PROTOCOLE DES ACTIONNAIRES D'ORIGINE DE SOCUMA

1.) La République Islamique de Mauritanie, ci-après appelée R.I.M., représentée par le Dr. Ba Bocar Alpha, ministre des Finances du Travail et des Affaires Economiques;

2.) Homestake Mining Company, ci-après appelée Homestake, représentée par son président, M. John M. Gustafson;

3.) Southfield Mines Ltd, ci-après appelée Southfield, représentée par M. Murray Watts, son président, étant précisé que Homestake et Southfield agissent conjointement et solidairement;

4.) Le Bureau de Recherches Géologiques et Minières, ci-après appelé B.R.G.M., représenté par son directeur général, Monsieur Nicolas;

Après avoir exposé que :

— Par un protocole dit « Protocole Général », en date de ce jour, intervenu entre eux et MICUMA, il a été convenu que serait constituée une société, dite SOCUMA, au capital de 2.500.000 CFA, réparti à concurrence de :

55% au groupe Homestake-Southfield,

25% à la R.I.M.,

20% au B.R.G.M.

— Cette société jouira d'une option de 11 mois, à compter du jour de la ratification, par le parlement de la R.I.M., de la convention d'Etablissement dont elle bénéficiera et, au plus tard, à compter du 1er juillet 1964.

— Si SOCUMA lève cette option dans le délai qui lui est imparti, elle mettra le gisement de cuivre et d'or d'Akjoujt en exploitation et MICUMA lui transférera la pleine propriété des droits et biens mobiliers et immobiliers qui lui appartiennent actuellement en Mauritanie, ainsi que celle du dossier technique et économique intéressant la zone de 25 kilomètres de rayon autour du centre de permis d'exploitation inscrit au registre du service des Mines de la R.I.M. sous le n° 1.

— Il est nécessaire de fixer les modalités selon lesquelles les actionnaires de la MICUMA (autres que la R.I.M. et le B.R.G.M.) pourront participer à SOCUMA.

Ont arrêté et convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — Si SOCUMA décide de lever l'option visée au précédent préambule, la souscription à l'augmentation de capital nécessitée par la mise en exploitation du gisement ne sera clôturée que trois mois à compter du jour où cette augmentation aura été décidée par le Conseil d'Administration de SOCUMA.

ART. 2. — Si, lors de la levée d'option, et en raison d'augmentations de capital antérieures, que le B.R.G.M. n'aurait pas suivies, cet établissement détient moins de 20% du capital de SOCUMA, le groupe Homestake-Southfield lui transférera immédiatement, pour leur valeur nominale, les actions, et gratuitement les droits de souscription y attachés, qui seront nécessaires pour que le B.R.G.M. puisse reprendre une participation de 20% dans ledit capital.

ART. 3. — Par ailleurs, si la R.I.M. ne désire pas conserver 25% dans le capital de SOCUMA tel qu'il se présentera après l'augmentation de capital nécessitée par la mise en exploitation du gisement, elle mettra gratuitement à la disposition du B.R.G.M. ceux de ses droits de souscription qu'elle n'entend pas utiliser.

ART. 4. — La masse des droits que détiendra ainsi le B.R.G.M., tant par lui-même que par les cessions éventuelles visées aux articles 2 et 3 ci-dessus, sera utilisée par le B.R.G.M. et, s'ils le désirent, par les autres actionnaires de MICUMA, la R.I.M. exceptée.

ART. 5. — Le B.R.G.M. pourra donc céder à ces actionnaires de MICUMA les droits de souscription qu'il détiendra ainsi, étant entendu qu'une fois réalisée l'augmentation de capital de SOCUMA nécessitée par la mise en exploitation du gisement, les participations de la R.I.M., du B.R.G.M. et des autres actionnaires de MICUMA ne sauraient dépasser au total 45% du capital de SOCUMA.

ART. 6. — Si la R.I.M., le BRGM et les autres actionnaires de MICUMA n'utilisent pas intégralement les droits qui leur sont ainsi accordés, le groupe Homestake-Southfield utilisera pour son compte les droits laissés ainsi disponibles.

ART. 7. — Le présent protocole est conclu sous la condition suspensive de son approbation par les Conseils d'Administration de Homestake, de Southfield et du B.R.G.M. et par les autorités mauritanies habilitées.

Fait à Paris, le 28 avril 1964.

Pour la R.I.M.
Ba Bocar Alpha

Pour Homestake
J. K. Gustafson

Pour le B.R.G.M.
Nicolas

Pour Southfield
Murray Watts

PROTOCOLE D'ACCORD

Entre :

La République Islamique de Mauritanie, représentée par le Dr. Bâ Bocar Alpha, ministre des Finances, du Travail et des Affaires économiques, ci-après désignée « le Gouvernement » :

d'une part,

La Société Homestake Mining Company, société de droit californien dont le siège est à San Francisco (Etats-Unis d'Amérique).

Et :

La Société Southfield Mines Ltd, société de droit canadien, dont le siège est à Toronto (Canada), agissant conjointement et solidairement aux fins des présentes ci-après désignées « les sociétés »,

d'autre part,

il a été rappelé que :

a) le 3 août 1963, un protocole d'accord a été conclu entre le Gouvernement et la Société Northfield Mines Inc. à laquelle ont succédé les Sociétés ;

b) le 28 avril 1964, un protocole général (le protocole général) a été conclu entre le Gouvernement, le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (B.R.G.M.), la Société des Mines de Cuivre de Mauritanie et les Sociétés ;

Il est maintenant arrêté et convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — Le Gouvernement et les Sociétés s'engagent à faire en sorte que le gisement soit mis en exploitation par la Société du Cuivre de Mauritanie (SOCUMA), dans un délai de 48 mois à compter de l'entrée en vigueur de la convention d'établissement (annexe A ci-joint), d'une manière efficace et rentable le gisement du minerai d'Akjoujt tel qu'il est défini par le permis d'exploitation inscrit au registre du service des Mines de la République Islamique de Mauritanie sous le numéro 1.

Le Gouvernement soumettra au Parlement mauritanien lors de sa plus prochaine session la convention d'établissement ainsi que les lois dites de régime fiscal de longue durée (annexe B ci-jointe) et d'agrément (annexe C ci-jointe).

ART. 2. — Le Gouvernement fera procéder en temps utile au renouvellement du permis d'exploitation inscrit sur le registre du service des Mines de Mauritanie sous le numéro 1 dont la durée de validité vient à l'expiration pendant le délai d'option visée à l'article 2 du protocole général (l'option), accordé à la société minière visée à l'article 1 du protocole général.

ART. 3. — Le gouvernement garantit SOCUMA et les sociétés contre tous recours émanant de tiers et relatifs à la validité ou aux conditions d'utilisation des droits miniers qui seraient exploités par SOCUMA en application du protocole général.

ART. 4. — Les sociétés et le Gouvernement s'engagent à faire prendre en charge par SOCUMA, lors de son échéance du paiement du principal du prêt dit ICA visé à l'article 26 du projet de la convention d'établissement.

Le gouvernement s'engage à faire son affaire du paiement des intérêts dudit prêt.

Les sociétés s'engagent à faire leurs meilleurs efforts possibles aux fins de trouver, aux conditions les plus favorables

du marché financier normal, les sommes nécessaires au remboursement du prêt ICA. L'amortissement de ce prêt par la SOCUMA s'effectuera conformément aux dispositions prévues par l'article 26 de la Convention d'Etablissement.

ART. 5. — Le gouvernement s'engage à conserver en tout état de cause 15 % du capital de SOCUMA et à s'efforcer de demeurer actionnaires à concurrence de 25 %.

Les Sociétés s'engagent à conserver pendant les 48 mois qui suivront la date de ratification de la Convention d'Etablissement 40 % au moins du capital de SOCUMA, par elles ou par leurs filiales.

De même, les Sociétés s'engagent à ne jamais remettre en cause le présent protocole à l'occasion de l'entrée de nouveaux actionnaires dans la SOCUMA, telle qu'elle sera constituée avant le 1er juillet 1964.

ART. 6. — Les prêts qui seront éventuellement accordés par ses actionnaires à SOCUMA ne devront pas porter intérêt à un taux supérieur à 6 % l'an, sauf accord du Gouvernement.

ART. 7. — Le Gouvernement et les Sociétés estiment actuellement, mais ne peuvent garantir l'exactitude de leur estimation, que le coût total du projet (c'est-à-dire de la construction des installations et des aménagements annexes ainsi que les fonds de roulement nécessaires à l'exploitation du minerai) s'élèvera à l'équivalent de 35.000.000 \$ des Etats-Unis et pensent qu'il sera possible de couvrir ce coût à raison d'un quart par des apports en capital à la SOCUMA dont le capital devrait donc être porté, en une ou plusieurs fois, à l'équivalent de 8.750.000 \$ des Etats-Unis et de trois quarts des emprunts à long terme et à moyen terme.

ART. 8. — Les Sociétés s'engagent à faire leurs meilleurs efforts afin d'aider le Gouvernement à se procurer les fonds estimés actuellement à l'équivalent de 2.175.000 \$ des Etats-Unis au maximum, dont il aura besoin pour libérer sa souscription aux diverses augmentations de capital de la SOCUMA visées à l'article 7 ci-dessus ; ces fonds devront porter intérêt à un taux raisonnable, qui ne saurait être supérieur de 2,5 % au taux d'escompte de la Banque de France pratiqué lors de leur octroi, et être prêté pour un minimum de cinq années.

ART. 9. — Les sociétés s'engagent à faire leurs meilleurs efforts aux fins de réunir les emprunts visés à l'article 7 ci-dessus au taux le plus favorable du marché financier du moment et assurant une exploitation économique rentable à la SOCUMA.

Au cas d'emprunts devant être contractés auprès d'organismes internationaux, le gouvernement envisagerait favorablement d'appuyer les efforts des sociétés.

ART. 10. — La SOCUMA et les Sociétés concluront avant le 1er juillet 1964 un accord d'assistance technique dont les clauses et conditions auront été préalablement approuvées par le gouvernement.

ART. 11. — Les sociétés s'obligent à acheter au Gouvernement et au B.R.G.M. et ce, pendant la période d'option et pendant les trois mois suivant la levée de l'option, les actions que ceux-ci détiendraient dans ladite société et dont ils désireraient se défaire, sous réserve des dispositions de l'article 5 ci-dessus. Cette acquisition s'effectuera à un prix équivalent à la valeur alors libérée de la valeur nominale.

ART. 12. — Les parties au présent protocole s'engagent à r leur souscription au capital de SOCUMA tel que prévu article 7 ci-dessus dans les 18 mois suivant l'exercice de option, compte tenu des dispositions de l'article 5 du présent protocole.

La part des frais d'établissement de SOCUMA, tels que fixés par l'article 26 de la Convention d'Etablissement, qui sera supportée par les Sociétés et par le Gouvernement, sera créditée dans leurs comptes courants respectifs et sera convertie en actions de SOCUMA comme partie des contribuables desdites parties à l'augmentation de capital de SOCUMA. Toutefois, la conversion en actions de la part des frais d'établissement susvisés devra être approuvée et autorisée par Conseil d'administration de SOCUMA, statuant à la majorité des sept neuvièmes (7/9).

ART. 13. — Dans le cas où la SOCUMA ne procéderait pas à la levée de l'option, les Sociétés s'engagent à donner au Gouvernement une licence non exclusive et non transférable d'exploitation des brevets qui auraient été pris par elles sur ces découvertes effectuées à l'occasion de travaux faits pendant la durée de l'option sur le terrain couvert par le permis d'exploitation n° 1 ou les minerais en provenance. Cette licence sera accordée aux conditions les plus favorables qui seraient acceptées par les sociétés à des tiers, autres que des sociétés affiliées à l'une d'entre elles ou dans lesquelles l'une d'entre elles détient des participations majoritaires.

ART. 10. — La SOCUMA et les sociétés concluront avant le 1er juillet 1964 un accord d'assistance technique dont les causes et conditions auront été préalablement approuvées par le gouvernement.

ART. 11. — Les sociétés s'obligent à acheter au gouvernement et au B.R.G.M. et ce, pendant la période d'option et pendant les trois mois suivant la levée de l'option, les actions que ceux-ci détiendraient dans ladite société et dont ils désireraient défaire, sous réserve des dispositions de l'article 5 ci-dessus. Cette acquisition s'effectuera à un prix équivalent à la valeur libérée de la valeur nominale.

ART. 12. — Les parties au présent protocole s'engagent à fixer leur souscription au capital de SOCUMA tel que prévu à l'article 7 ci-dessus dans les 18 mois suivant l'exercice de l'option, compte tenu des dispositions de l'article 5 du présent protocole.

La part des frais d'établissement de SOCUMA, tels que fixés par l'article 26 de la convention d'établissement, qui sera supportée par les sociétés et par le gouvernement, sera créditée dans leurs comptes courants respectifs et sera convertie en actions de SOCUMA comme partie des contribuables desdites parties à l'augmentation de capital de SOCUMA.

Toutefois, la convention en action de la part des frais d'établissement susvisés devra être approuvée et autorisée par Conseil d'administration de SOCUMA, statuant à la majorité des sept neuvièmes (7/9).

ART. 13. — Dans le cas où la SOCUMA ne procéderait pas à la levée de l'option, les sociétés s'engagent à donner au Gouvernement une licence non exclusive et non transférable d'exploitation des brevets qui auraient été pris par elles sur ces découvertes effectuées à l'occasion de travaux faits pendant la durée de l'option sur le terrain couvert par le permis d'exploitation n° 1 ou les minerais en provenance. Cette licence sera accordée aux conditions les plus favorables qui seraient acceptées par les sociétés à des tiers, autres que des sociétés affiliées à l'une d'entre elles ou dans lesquelles l'une d'entre elles détient des participations majoritaires.

ART. 14. — Les Sociétés feront connaître au Gouvernement aussitôt que possible et, en tout état de cause, avant la levée de l'option, leur plan complet de financement et le tiendront au courant des diverses solutions que pourraient suggérer leurs banquiers.

ART. 15. — La société d'exploitation de la nappe d'eau de Bénichab (SOCHAB) sera créée par le Gouvernement et les sociétés concomitamment à la création de la société minière et son capital de un million de francs CFA sera souscrit et libéré à raison de 55 % par les Sociétés, 25 % par le Gouvernement et 20 % par les autres actionnaires. Au cas où ces autres personnes refuseraient de participer à la SOCHAB, le Gouvernement se substituerait à elles. Si l'option est levée, le financement de la SOCHAR (estimé devoir s'élever au total à l'équivalent de quatre millions de dollars des Etats-Unis) sera assuré à raison de 55 % par les Sociétés, de 25 % par le Gouvernement et de 20 % par d'autres actionnaires. Au cas où ces autres actionnaires se refuseraient à assurer ce financement, le Gouvernement se substituerait à eux.

ART. 16. — Le gouvernement s'engage à racheter à compter de l'année 1984, à leur juste prix, expertisé par arbitrage en cas de contestation, les actions des sociétés dans la SOCHAB, si le minerai se trouvant à l'intérieur du permis n° 1 visé à l'article 13 ci-dessus, s'avérait inexploitable par SOCUMA alors que les sociétés, ou l'une d'entre elles, dirige et contrôle les activités d'exploitation de SOCUMA.

ART. 17. — Les parties conviennent de soumettre tous différends découlant du présent protocole d'accord à une procédure d'arbitrage.*

Les parties recourront à cet effet aux services du Bureau de la Cour Permanente d'Arbitrage à la Haye. Elles acceptent le « règlement d'arbitrage et de conciliation pour les conflits internationaux entre deux parties dont une seulement est un Etat » élaboré par le bureau en février 1962, étant précisé :

— que si les parties ne peuvent se mettre d'accord sur la désignation des membres du tribunal arbitral, dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle l'une des parties aura notifié à l'autre sa décision de recourir à l'arbitrage, la ou les désignations nécessaires seront effectuées par le secrétaire général de la Cour Permanente d'Arbitrage, conformément aux dispositions de l'article 6 dudit règlement ;

— que la langue à employer sera la langue française ;
— que le tribunal arbitral statuera ex-æquo et bono.

ART. 18. — Le présent protocole d'accord est conclu sous les conditions suspensives suivantes :

a) ratification par le Conseil d'administration de la société Homestake Mining Company ;

b) ratification par le Conseil d'administration de la société Southfield Mines Ltd ;

c) ratification par les autorités habilitées du Gouvernement de la Convention d'Etablissement (annexe A) et du présent protocole d'accord ;

d) entrée en vigueur du protocole général.

ART. 19. — Le présent protocole d'accord entrera en vigueur quand toutes les conditions énumérées à l'article 18 ci-dessus auront été remplies.

Fait à Nouakchott, le 27 juin 1964.

Pour la Homestake Mining Company,

Le Vice-Président.

M. C. HENSHAV.

Pour la République Islamique de Mauritanie,

Le Ministre des Finances, du Travail et des Affaires Economiques :

Dr. BA Bocar Alpha.

Pour la Southfield Mines Ltd,
T.G. GRIFFES.

CONTRAT D'ASSISTANCE TECHNIQUE ENTRE HOMESTAKE MINING COMPANY ET SOCUMA

Entre les soussignés :

La Société Homestake Mining Company, société anonyme régie par les lois de l'Etat de Californie, dont le principal établissement est à San Francisco — 100, Bush Street, dûment représentée aux présentes par M. John K. Gustafson, son Président,

d'une part,

et la Société du Cuivre de Mauritanie (SOCUMA), société anonyme de droit mauritanien, au capital de 2.500.000 F. CFA dont le siège social est à Akjoujt (République Islamique de Mauritanie) dûment représentée aux présentes par son Président, le Dr. Bâ Bocar Alpha,

d'autre part,

il a été exposé que :

SOCUMA va effectuer ou faire effectuer divers études, essais de recherches sur le périmètre couvert par le permis d'exploitation inscrit au registre du Service des Mines de la République Islamique de Mauritanie sous le n° 1.

Si, à l'issue de ces travaux, il lui apparaît que le gisement d'Akjoujt peut être mis en exploitation d'une manière efficace et rentable et que la Convention d'Etablissement entre en vigueur, conformément à ses dispositions, SOCUMA levera l'option et réalisera en République Islamique de Mauritanie les investissements nécessaires à l'exploitation des gisements de minerai d'Akjoujt.

En ce qui concerne l'équipement et la mise en exploitation éventuels de la mine, il apparaît désirable à SOCUMA de s'assurer d'ores et déjà le concours d'une société minière importante possédant un état-major, un bureau d'études et des cadres ainsi que l'expérience acquise dans de nombreuses exploitations minières.

SOCUMA a donc demandé à Homestake, qui a accepté, de lui assurer une collaboration intime dont la nature, l'objet et les modalités sont précisés par le présent contrat.

Aux termes du protocole général, daté du 28 avril 1955, SOCUMA peut transférer à Homestake pour la durée de l'option certains droits relatifs à l'option de SOCUMA.

En conséquence, le Conseil d'Administration de SOCUMA ayant été consulté aux termes de l'article 26 des statuts de SOCUMA et ayant autorisé la conclusion de la présente convention,

il a été arrêté et convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — SOCUMA charge Homestake d'effectuer aux U.S.A., en Mauritanie ou ailleurs les études, recherches et essais nécessaires pour lui permettre de décider dans les délais prévus de la mise en exploitation du gisement, étant précisé toutefois que SOCUMA sera seule responsable envers tous tiers quant au respect de ses obligations aux termes du protocole général.

Pour la réalisation de sa mission d'assistance technique, Homestake agira comme conseiller technique, comme prévu ci-après.

En vue de renforcer la direction du service minier de SOCUMA, ainsi que la liaison entre les deux sociétés, Homestake aidera SOCUMA à obtenir les services d'un cadre compétent et expérimenté relevant directement du Conseil d'administration de SOCUMA.

SOCUMA restera maître de l'œuvre et assurera notamment la coordination entre la mine, la route et le port de Nouakchott.

Homestake conservera la liberté entière et totale de se livrer à d'autres activités de quelque sorte qu'elles soient en Mauritanie ou partout ailleurs, que lesdites activités soient en concurrence avec celles de SOCUMA ou non, sans avoir à consulter SOCUMA ou à avoir à lui offrir une participation dans lesdites activités, étant spécifié cependant que Homestake s'interdit de se livrer à toutes activités industrielles, commerciales ou minières qui seraient concurrentielles, dans un rayon de 25 kms du gisement d'Akjoujt autrement qu'en association avec SOCUMA. Il est de plus précisé que Homestake ne prend aucun engagement de fiducie ou autres envers SOCUMA ou envers les actionnaires de cette dernière qui l'empêcherait de se livrer à des activités concurrentielles ou d'en recueillir le bénéfice.

ART. 2. — La mission de Homestake comme conseiller technique concerne la mise en exploitation du gisement d'Akjoujt, conformément à ses obligations incluses dans la convention d'établissement. Elle consiste d'une manière générale à aider SOCUMA à développer la capacité de production du gisement et la commercialisation de ses produits aux meilleures conditions de qualité, coût et prix qui pourront être raisonnablement obtenues et aussi rapidement qu'il sera possible.

L'assistance technique fournie par Homestake à SOCUMA couvrira deux phases :

a) la première phase (ci-après appelée « phase d'option ») commencera à la date du présent contrat et se terminera à la date à laquelle surviendra pour la première fois l'un des événements suivants :

1) entrée en vigueur de la convention d'établissement, conformément à ses termes ;

2) expiration de la période d'option sans que l'option soit exercée par SOCUMA ;

3) notification écrite remise à Homestake et aux autres parties au protocole général que SOCUMA n'exercera pas l'option qui lui a été donnée.

b) la deuxième phase (ci-après appelée « phase de construction ») commencera au moment de l'exercice par SOCUMA de l'option de commencer l'exploitation et prendra fin à date à laquelle aura lieu la première expédition commerciale au sens de l'article 19 de la Convention d'Etablissement.

ART. 3. —

A. — Activités d'Homestake durant la phase d'option :

Durant la phase d'option, Homestake effectuera aux Etats-Unis, en Mauritanie ou ailleurs, les études, recherches et essais nécessaires pour qu'une décision puisse être prise de savoir si SOCUMA devrait exercer l'option et commencer l'exploitation du gisement. Homestake mettra à la disposition de SOCUMA les résultats des travaux et des études effectués par elle pendant la période d'option, conformément au protocole général, et aura des entretiens avec SOCUMA et donnera des conseils de telle façon que cette dernière soit mesure de décider si l'option doit être exercée avant l'expédition de la phase d'option.

B. — Assistance technique générale.

Sauf, si le Conseil d'administration de SOCUMA juge plus appropriée une autre assistance que celle d'Homestake, Homestake donnera à SOCUMA, au cours de la phase de construction, les conseils et l'assistance technique les plus complets pour la construction des installations nécessaires et leur équipement et pour l'exploitation et la commercialisation des produits, produits dérivés et sous-produits du gisement.

Homestake mettra à la disposition de SOCUMA dans la mesure où ce sera nécessaire, les services de son personnel expérimenté et complétant dans les domaines technique, ministériel et administratif, y compris ses bureaux et ses administrateurs, le cas échéant, en Mauritanie, en Californie, et ailleurs, afin que SOCUMA reçoive le bénéfice complet de l'expérience, know-how en matière minière et compétence en matière administrative de Homestake.

ART. 4. — En rémunération de l'assistance technique qu'elle apportera à SOCUMA pendant les deux phases d'option et de construction, Homestake recevra de celle-ci le remboursement des frais de toute nature encourus par Homestake en rapport avec l'activité de SOCUMA et notamment le remboursement des salaires et rémunérations payés à ses dirigeants et à son personnel pour la partie de l'activité de ceux-ci se rapportant à SOCUMA. Ces salaires et rémunérations seront majorés forfaitairement de 35 % pour tenir compte des charges y afférentes supportées par Homestake (impôts, sécurité sociale, retraite, etc...)

Pendant la phase d'option, le remboursement des frais engagés (majoration comprise) sera crédité au compte de Homestake dans les livres de SOCUMA. Ces frais seront traités comme frais d'établissement.

Pendant la phase de construction, lorsque Homestake interviendra, le remboursement sera effectué en dollars U.S. sous forme de versements trimestriels.

ART. 5. — Le présent contrat prendra effet à compter de la date de signature et prendra fin à la date de la première expédition commerciale de concentrés, telle que définie à l'article 19 de la convention.

Les parties se consulteront pour la mise au point éventuelle d'un contrat d'assistance technique pour la période de production.

ART. 6. — Au cas où, pour une cause fortuite, imprévue et résultant d'un cas de force majeure, surviendrait pour l'une des deux parties contractantes une impossibilité d'exécution du présent contrat, soit totale, soit partielle, l'effet du présent contrat se trouverait suspendu aussi longtemps et pour autant que l'impossibilité subsistera, à la condition que la cause motivant son inexécution soit notifiée à l'autre partie.

ART. 7. — Tous différends entre Homestake et SOCUMA relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent contrat seront réglés par arbitrage à Paris, conformément au règlement d'arbitrage de la Chambre de Commerce Internationale. Les arbitres pourront, s'ils le jugent bon, prononcer la résiliation du contrat.

Fait à Nouakchott, le 15 juin 1964 et à San Francisco.

Société du cuivre de Mauritanie :
Le Président,

Dr. BA Bocar Alpha.
Homestake Mining Company :
Le Président,
John K. GUSTAFSON.

II. — DECRETS, ARRETES, DECISIONS, CIRCULAIRES

Ministère de la Construction, des Travaux Publics et des Transports :

Actes réglementaires :

Décret n° 64.089 du 26-5-64 déterminant les règlements d'application de la loi n° 62.137 du 3 juillet 1962 portant Code de l'aviation civile.

PREMIERE PARTIE. — NAVIGATION AERIENNE

Titre premier. — Des aéronefs

CHAPITRE PREMIER. — DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE PREMIER. — Définition.

Aux fins du présent code, ainsi que des actes pris pour son exécution, est réputé aéronef tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air, qu'il soit plus léger ou plus lourd que l'air.

ART. 2. — Aéronefs d'Etat et aéronefs civils.

Les aéronefs se divisent en aéronefs d'Etat, tels que les aéronefs militaires, de douanes, de police et en aéronefs civils.

Les aéronefs civils utilisés d'une manière permanente ou temporaire pour un service public sont réputés aéronefs d'Etat.

Sauf dispositions contraires, le présent code ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.

CHAPITRE II. — IMMATRICULATION DES AERONEFS

ART. 3. — *Registre d'immatriculation.*

Le Service de l'Aviation Civile tient à jour, sous l'autorité du ministre chargé des Transports, le registre mauritanien d'immatriculation sur lequel doivent être inscrits :

a) les aéronefs mauritaniens d'Etat, à l'exception des aéronefs militaires ;

b) les aéronefs civils qui sont la propriété de personnes physiques ou morales de nationalité mauritanienne ou d'étrangers domiciliés en Mauritanie ou dont les aéronefs ont leur port d'attache habituel en Mauritanie.

Tout aéronef immatriculé sur le registre mauritanien acquiert la nationalité mauritanienne.

ART. 4. — *Demande d'inscription.*

L'immatriculation est demandée au Service de l'Aviation Civile par le propriétaire de l'aéronef.

A cette demande doivent être jointes les pièces suivantes :

a) une pièce établissant la qualité de propriétaire du requérant ;

b) si le requérant est étranger, une attestation qu'il est domicilié en Mauritanie, ou une déclaration qu'il entend baser normalement son aéronef en Mauritanie ;

c) une copie du certificat de navigabilité visé à l'article 15 en état de validité ;

d) et, en outre, s'il s'agit d'un aéronef importé, un certificat d'acquittement des droits de douane et autres taxes, sauf exemption par décret et une attestation officielle que cet aéronef n'est pas inscrit sur un registre étranger ou que cette inscription a été radiée.

Toutefois, si au moment de la demande, l'aéronef régulièrement importé n'a pas été radié d'un registre étranger, le Service de l'Aviation Civile peut délivrer au propriétaire un permis provisoire de circulation, valable jusqu'à notification de la radiation, sans que cette validité puisse excéder 60 jours.

ART. 5. — *Immatriculation.*

Si les conditions énumérées aux articles 3 et 4 sont remplies, le Service de l'Aviation Civile immatricule l'aéronef et délivre au propriétaire un certificat d'immatriculation conforme au modèle établi par la réglementation internationale en vigueur.

Le registre et le certificat d'immatriculation mentionnent notamment :

a) la date d'immatriculation ;

b) les marques d'immatriculation ;

c) les caractéristiques de l'aéronef (nom du constructeur, type, numéro de série) ;

d) les nom et adresse du propriétaire ;

e) le port d'attache de l'appareil.

En outre, les documents relatifs à chaque aéronef sont conservés dans les dossiers qui complètent le registre.

Les taxes à percevoir pour les formalités relatives à l'immatriculation des aéronefs sont fixées conformément aux positions du titre VI de la partie II du présent code.

ART. 6. — *Modification et radiation.*

Toute modification des caractéristiques de l'aéronef, tout changement de propriétaires ou de port d'attache sont notifiés sans délai au Service de l'Aviation Civile pour inscription à leur date respective sur le registre d'immatriculation et notation correspondante sur le certificat, sauf en ce qui concerne le changement de propriétaire qui donne lieu à la délivrance d'un nouveau certificat, si le propriétaire répond aux conditions de l'article 3 et en fait la demande.

Un aéronef est radié du registre, soit à la demande du propriétaire inscrit qui renvoie le certificat, soit d'office dans les cas suivants :

a) si les conditions définies aux articles 3 et 4 ne sont plus remplies ;

b) si le nouveau propriétaire ne demande pas le transfert d'immatriculation ;

c) dans le cas d'un aéronef acquis par un étranger, si le maintien de l'immatriculation n'a pas été demandé ou a été refusé ;

d) si l'aéronef est totalement détruit ou présumé perdu conformément à la loi.

La radiation est notifiée au propriétaire inscrit ; un certificat de radiation est délivré à toute personne qui en fait la demande.

Sauf en cas de vente forcée, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être radiée du registre ni transférée dans un autre Etat sans main levée préalable des droits inscrits ou sans consentement des titulaires. Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, le fonctionnaire chargé de la tenue de registre d'immatriculation doit refuser toute radiation.

ART. 7. — *Publicité.*

Le registre d'immatriculation est public et toute personne peut en obtenir copie certifiée conforme, aux conditions fixées par le Service de l'Aviation Civile.

Chapitre III. — MARQUES.

ART. 8. — *Marques de nationalité et d'immatriculation.*

Tout aéronef doit porter les marques de nationalité d'immatriculation qui figurent sur son certificat d'immatriculation.

La marque de nationalité des aéronefs inscrits sur le registre mauritanien se compose du chiffre 5 et de la lettre (5 T.).

La marque d'immatriculation de ces aéronefs, séparée par un tiret de la marque de nationalité, consiste en un groupe de trois lettres attribué à chaque aéronef par le directeur de l'Aviation Civile.

ART. 9. — Mode de fixation.

Les marques de nationalité et d'immatriculation sont peintes sur l'aéronef ou apposées par tout autre moyen assurant le même degré de fixité. Le pilote commandant de bord est tenu de veiller à ce que les marques soient constamment propres et toujours visibles.

En outre, une plaque de métal à l'épreuve du feu doit être fixée en un endroit bien apparent près de l'entrée principale ; sur cette plaque sont inscrites les marques de nationalité et d'immatriculation, ainsi que le nom et l'adresse du propriétaire.

ART. 10. — Emplacement des marques.

Les marques de nationalité et d'immatriculation sont disposées ainsi qu'il suit :

a) *Ailes* : Les marques apposées sur les aéronefs doivent apparaître une fois sur la surface supérieure de la voilure et une fois sur la surface inférieure de la voilure. Elles sont disposées sur la moitié droite de la surface supérieure et sur la moitié gauche de la surface inférieure de la voilure, à moins qu'elles ne s'étendent sur toute la surface supérieure et sur toute la surface inférieure de la voilure.

Dans la mesure du possible, elles sont disposées à égale distance des bords d'attaque et de fuite de l'aile, le haut des lettres étant dirigé vers le bord d'attaque de l'aile.

b) *Fuselage* : (ou structure en tenant lieu) et *empennage vertical* : Les marques doivent apparaître soit de chaque côté du fuselage (ou de la structure en tenant lieu) entre les ailes et les plans de queue, soit sur les moitiés supérieures des plans verticaux de queue. Lorsque les marques sont disposées sur un empennage à plan vertical unique, elles doivent apparaître sur les côtés extérieurs des plans extérieurs.

c) *Cas spéciaux* : Si un aéronef ne comporte pas les éléments correspondant à ceux mentionnés en a) et b), les marques doivent apparaître de manière telle que l'aéronef puisse être facilement identifié.

Un arrêté du ministre chargé des Transports fixera les conditions dans lesquels des dérogations aux prescriptions du présent article pourront être accordées.

ART. 11. — Dimensions des marques.

Les lettres de nationalité et d'immatriculation doivent avoir toutes la même hauteur.

a) *Ailes* : La hauteur des marques apposées sur les ailes des aéronefs doit être d'au moins 50 centimètres ;

b) *Fuselage* (ou structure en tenant lieu) en empennage vertical : Les marques apposées sur le fuselage (ou sur la structure en tenant lieu) des aéronefs ne doivent pas atteindre le contour apparent du fuselage (ou de la structure en tenant lieu). La hauteur des lettres doit être aussi grande que possible sans être inférieure à 15 centimètres ni supérieure aux quatre cinquièmes de la hauteur moyenne du fuselage. Les marques apposées sur les plans verticaux de queue des aéronefs devront laisser une marge d'au moins 5 centimètres le long des bords des plans verticaux :

c) *Cas spéciaux* : Si un aéronef ne comporte pas les éléments correspondant à ceux mentionnés en a) et b) ci-dessus, les dimensions des marques doivent être suffisantes pour que l'aéronef puisse être facilement identifié.

ART. 12. — Types de caractères à employer pour les marques.

Les chiffres doivent être en caractère arabes sans ornementation.

Les lettres doivent être des lettres majuscules en caractères romains, sans ornementation.

La largeur de chaque caractère (sauf la lettre I) et la largeur des tirets doivent être des deux tiers de la hauteur d'un caractère.

Les caractères et les tirets doivent être en traits pleins et de couleur blanche ou noire, de façon à trancher sur la couleur du fond. L'épaisseur des traits sera le sixième de la hauteur d'un caractère.

Chaque caractère doit être séparé du caractère qui le précède ou le suit immédiatement par un espace égal au quart de la largeur d'un caractère.

Un tiret doit être considéré comme un caractère.

ART. 13. — Autres inscriptions.

Le nom d'un aéronef, ou le nom et l'emblème du propriétaire peuvent être inscrits sur l'aéronef, à condition que leur emplacement, la dimension, le type et la couleur des lettres et signes ne puissent empêcher une facile identification des marques de nationalité et d'immatriculation, ni créer de confusion avec ces marques.

Sauf autorisation écrite du directeur de l'Aviation Civile, aucune publicité ni aucune inscription autre que celles précisées par le présent chapitre ne doit apparaître sur une surface extérieure d'un aéronef.

CHAPITRE IV. — NAVIGABILITE.**ART. 16. — Conditions de navigabilité.**

Les conditions de navigabilité des aéronefs et l'équipement nécessaire à leur exploitation, la nature et l'ampleur des contrôles destinés à constater leur aptitude au vol, ainsi que la périodicité et les conditions des contrôles ultérieurs en vue du maintien de cette aptitude, sont fixés par arrêté du ministre chargé des Transports, compte tenu des exigences de la sécurité et de la réglementation internationale en vigueur et eu égard à la catégorie de chaque aéronef, aux caractéristiques de sa construction et à l'usage auquel il est destiné.

ART. 15. — Délivrance et validation de certificat.

Sur rapport établi après contrôle de la navigabilité d'un aéronef par un agent désigné ou un organisme agréé par le ministre chargé des Transports, le directeur de l'Aviation Civile, à la demande du propriétaire ou de l'utilisateur de cet aéronef, délivre ou renouvelle un certificat de navigabilité, si les justifications présentées le satisfont.

Si un aéronef a un certificat de navigabilité en cours de validité délivré par un Etat étranger, le directeur de l'Aviation Civile, à la demande du propriétaire ou de l'utilisateur de cet aéronef, délivre un nouveau certificat de navigabilité ou valide l'ancien, pourvu que ce dernier réponde aux conditions de navigabilité établies par la réglementation internationale en vigueur.

ART. 16. — Certificat.

Le certificat de navigabilité, conforme au modèle établi par la réglementation internationale en vigueur, contient les

mentions suivantes : marques, description et catégorie de l'aéronef, date extrême de validité du certificat et, en outre, visas périodiques ou mentions attestant que l'entretien est effectué au moyen d'une vérification permanente.

Les autres données techniques concernant l'aéronef et notamment l'équipement et l'équipage minimum nécessaire, ainsi que les limites d'emploi, figurent dans un manuel de vol, lorsque la tenue d'un tel manuel est prescrite.

ART. 17. — Modification, réparation, entretien.

Aucune modification ou réparation importante ne pourra être effectuée sur un aéronef mauritanien pourvu d'un certificat de navigabilité en cours de validité, si ce n'est sur instruction ou avec l'approbation du directeur de l'Aviation Civile ; cet aéronef ne peut être remis en service avant que son aptitude au vol ait été dûment constatée par un représentant qualifié d'un organisme agréé.

L'entretien courant des aéronefs ne peut être effectué que par des personnes pourvues d'une licence spéciale ou sous la surveillance de telles personnes.

Les personnes ou organismes auxquels incombe la responsabilité de certifier qu'un aéronef est apte au vol doivent avoir les qualifications prévues à l'article 33 du présent code.

ART. 18. — Suspension de validité.

Le directeur de l'Aviation Civile peut suspendre la validité d'un certificat de navigabilité ou subordonner son renouvellement à certaines conditions, lorsque l'aéronef ne satisfait plus aux conditions techniques requises, ou est employé dans les conditions non conformes à celles définies par le certificat, ou a subi une avarie grave, ou a fait l'objet d'une modification non approuvée, ou n'a pas été modifié comme prescrit, ou n'a pas été entretenu conformément au manuel d'entretien.

Toutefois, pendant la suspension de validité du certificat, le directeur de l'Aviation Civile peut, sous réserve de limites d'emploi prescrites pour la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord, autoriser un vol de cet aéronef jusqu'au lieu de remise en état de navigabilité, ainsi que les essais en vol consécutifs.

ART. 19. — Irresponsabilité du Gouvernement.

Le Gouvernement de Mauritanie n'assume aucune responsabilité pour les dommages que pourraient subir un aéronef et ses accessoires pendant le contrôle. Il appartient au propriétaire ou à l'utilisateur d'assurer, s'il le désire, l'aéronef contre de tels dommages.

Le Gouvernement mauritanien n'assume non plus aucune responsabilité pour tous dommages ou défauts pouvant provenir des matériaux employés, de la construction, de l'entretien, de toute modification ou réparation d'un aéronef, du fait du contrôle exercé, même si l'agent ou l'organisme de contrôle n'a élevé aucune objection.

ART. 20. — Frais de contrôle.

Les frais de contrôle de l'aptitude au vol en vue de la délivrance ou du maintien de validité d'un certificat de navigabilité sont à la charge des propriétaires des aéronefs contrôlés.

CHAPITRE V. — STATUT JURIDIQUE DE L'AERONEF

ART. 21. — Définitions.

Aux fins du présent chapitre, un aéronef comprend la

cellule, les moteurs, hélices, appareils radio-électriques, instruments, équipements, garnitures et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent partie avec lui ou soient temporairement séparées.

Les pièces de rechange d'un aéronef comprennent toutes les parties composant les aéronefs et plus généralement tous objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue de leur remplacement.

ART. 22. — Nature juridique.

Les aéronefs sont des biens meubles soumis aux règles de droit commun sous réserve des règles spéciales énumérées dans les articles ci-après.

ART. 23. — Inscription.

Toute mutation de propriété d'un aéronef par acte écrit, tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété, toute constitution, modification ou extinction d'hypothèque, ainsi que tout procès-verbal de saisie conservatoire ou de saisie exécution ne produisent effet à l'égard des tiers que par inscription au registre d'immatriculation.

Toute mutation de propriété par décès doit être inscrite au registre à la requête du nouveau propriétaire.

Les formalités d'inscription font l'objet d'un arrêté ministériel.

ART. 24. — Hypothèque.

Les aéronefs peuvent être hypothéqués par la convention des parties.

ART. 25. — Objet.

L'hypothèque peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire, condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire à des pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués, à condition que les dites pièces soient individualisées.

Ces pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet d'une publicité, effectuée à la place, par voies d'affiches, avertissement dûment les tiers de nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées, mentionnant leur registre où l'hypothèque est inscrite, que le nom et l'adresse de son titulaire. Un inventaire quant à la nature et le nombre des dites pièces est annexé au document inscrit.

Lorsque ces pièces de rechange sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

ART. 26. — Constitution.

L'hypothèque est à peine de nullité constituée par l'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels l'hypothèque, la créance pour la sûreté de laquelle l'hypothèque est consentie et la somme pour laquelle l'hypothèque est consentie. Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endos emporte la validation du droit hypothécaire.

La mention dans l'acte de vente d'un aéronef que tout ou partie du prix reste dû au vendeur entraîne, sauf stipulation contraire, hypothèque à son profit en garantie de la somme indiquée comme restant due à condition que le vendeur requière l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par arrêté interministériel.

ART. 27. — Subrogation.

En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de la créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

Avant tout paiement l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires. Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état.

ART. 28. — Rang.

S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence, nonobstant la différence des heures de l'inscription.

ART. 29. — Durée de validité.

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

ART. 30. — Etendue de la garantie.

L'inscription hypothécaire garantit au même rang que le capital trois années d'intérêts.

ART. 31. — Extinction et radiation.

Les hypothèques sur aéronefs s'éteignent

- a) par l'extinction de l'obligation principale ;
- b) par la renonciation du créancier à son hypothèque ;
- c) par la préemption de l'inscription prévue à l'article 29 ;
- d) par la vente forcée de l'aéronef grevé ;
- e) par l'aliénation volontaire de l'aéronef grevé.

Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

ART. 32. — Droit de suite.

Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs suivent leur gage en quelques mains qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 33 et 36 ci-après.

ART. 33. — Crédances privilégiées.

Sont seules privilégiées sur aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

- a) les frais de justice exposés pour parvenir à la vente et la distribution de son prix, dans l'intérêt commun des créanciers ;
- b) les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;
- c) les frais indispensables engagés pour sa conservation.

ART. 34. — Priviléges.

Les priviléges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 27. Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe

Ils s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait connaître amiablement son montant, ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet.

Ils s'éteignent encore :

- a) par l'extinction de l'obligation principale ;
- b) par la renonciation du créancier à son privilège ;
- c) par la vente forcée de l'aéronef grevé ;
- d) en cas d'aliénation volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard un mois après publication de l'aliénation au *Journal Officiel*, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur, au domicile élu par lui-même dans la publication.

ART. 35. — Ordre.

Les créances visées à l'article 33 sont privilégiées dans l'ordre de leur rémunération au dit article. Elles sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Les créances de même rang viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance.

ART. 36. — Autres priviléges.

Les priviléges autres que ceux énumérés à l'article 33 ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces priviléges. Toutefois, en cas de vente en Mauritanie d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signée à Genève le 19 juin 1948, les droits prévus à l'article 1er de ladite convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article VII de la dite Convention.

ART. 37. — Droit de préférence.

Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférentiels à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Toutefois, si un aéronef hypothéqué cause un dommage au tiers à la surface sur le territoire mauritanien, les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants-droit saisissant l'aéronef cause du dommage ou tout autre aéronef ayant le même propriétaire.

ART. 38. — Saisies.

La saisie conservatoire et la saisie exécution des aéronefs sont pratiquées selon la procédure fixée par arrêté interministériel.

Sous réserve des dispositions légales relatives aux infractions en matière de douanes, ne peut faire l'objet de saisie conservatoire un aéronef de ligne non régulière lorsque celui-ci est prêt à partir, à condition que l'Etat d'immatriculation de

l'aéronef réserve sur son territoire le même traitement aux aéronefs mauritaniens.

En ce qui concerne les autres aéronefs sur lesquels une saisie conservatoire peut être pratiquée, main levée immédiate est accordée, moyennant le dépôt d'une garantie suffisante.

ART. 39. — Cession.

La cession volontaire de propriété d'un aéronef doit être constatée par écrit.

La vente forcée d'aéronef est faite conformément à la procédure fixée par arrêté interministériel.

Titre II. — Du personnel aéronautique.

CHAPITRE PREMIER. — DISPOSITIONS GENERALES

ART. 40. — Catégories de personnel.

Le personnel aéronautique visé au présent code comprend, d'une part, le personnel navigant, composé des membres de l'équipage de conduite et du personnel complémentaire, et, d'autre part, le personnel technique à terre.

ART. 41. — Licences et qualifications.

Nul ne peut exercer une fonction en qualité de membre de l'équipage de conduite d'un aéronef mauritanien, ni exercer une fonction technique à terre, s'il n'est titulaire d'une licence en cours de validité, correspondant à ses fonctions.

Sur la licence peuvent être portées certaines mentions appelées qualifications, accordant au titulaire certains priviléges ou subordonnant l'exercice de la licence à certaines conditions ou restrictions.

ART. 42. — Autorité compétente.

Le directeur de l'Aviation Civile délivre, renouvelle ou valide licences et qualifications conformément aux dispositions du présent code et des arrêtés pris pour son exécution par le ministre chargé des Transports.

CHAPITRE II. — LICENCES ET QUALIFICATIONS

ART. 43. — Licences de pilote.

Les licences dont les pilotes d'aéronefs peuvent être titulaires sont les suivantes :

a) licence d'élève pilote, qui permet à son titulaire de recevoir une instruction pratique en vol et d'augmenter son habilité jusqu'au niveau nécessaire pour obtenir une licence d'une catégorie supérieure ou de s'entraîner en vue du renouvellement d'une licence de pilote qui a cessé d'être valide ;

b) licence de pilote privé d'avion qui permet à son titulaire de conduire tout avion qui n'est pas exploité contre rémunération ;

c) licence de pilote privé d'hélicoptère qui permet à son titulaire de conduire tout hélicoptère qui n'est pas exploité contre rémunération ;

d) licence de pilote professionnel d'avion qui permet à son titulaire de conduire, en tant que pilote commandant de bord, un avion utilisé pour des services privés ou de travail aérien, ou pour des services non réguliers sur des aéronefs dont le poids maximum n'excède pas 5.700 kilogrammes, et en tant que co-pilote, un aéronef utilisé pour un transport aérien ;

e) licence de pilote professionnel de 1^{re} classe d'avion, qui permet à son titulaire d'exercer les priviléges du pilote professionnel et en outre de conduire, en tant que pilote professionnel et en outre de conduire, en tant que pilote commandant de bord, tout avion dont le poids maximum ne dépasse pas 14.000 kilogrammes, pour tout transport, et tout avion dont le maximum est entre 14.000 kilogrammes et 20.000 kilogrammes, à condition que ce dernier ne transporte pas de passagers contre rémunération ;

f) licence de pilote professionnel d'hélicoptère qui permet à son titulaire de conduire, en tant que pilote commandant de bord, un hélicoptère utilisé pour des services privés ou de travail aérien, ou pour des services non réguliers sur des hélicoptères dont le poids maximum n'excède pas 5.700 kilogrammes, et en tant que co-pilote, un hélicoptère utilisé pour un transport aérien ;

g) licence de pilote de ligne qui permet à son titulaire d'exercer les priviléges de pilote professionnel de 1^{re} classe et de conduire, en tant que commandant de bord, tout avion de transport aérien régulier ;

h) licence de pilote de ligne — hélicoptère qui permet à son titulaire d'exercer les priviléges de pilote professionnel d'hélicoptère et de conduire, en tant que commandant de bord, tout hélicoptère de transport aérien régulier ;

i) licence de pilote de planeur, qui permet à son titulaire suivant la classe de sa licence, de conduire un planeur transportant ou non des passagers.

ART. 44. — Qualification de pilote.

Les qualifications qui peuvent être mentionnées sur une licence de pilote sont les suivantes :

a) qualification de type spécifiant le type d'aéronef utilisé pour les épreuves de la licence. Une qualification de type peut être exigée pour remplir les fonctions de co-pilote ;

b) qualification de vol aux instruments, qui permet au titulaire de conduire un aéronef conformément aux règles de vol aux instruments (IFR) ;

c) qualification d'instructeur de vol, qui permet au titulaire de donner l'instruction de vol dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé des Transports ;

d) qualification de vol rasant, qui permet au titulaire d'effectuer des travaux agricoles aériens.

ART. 45. — Autres membres du personnel de conduite.

Les navigateurs, mécaniciens navigants, radio-navigants, qui constituent avec les pilotes le personnel de conduite des aéronefs, doivent être titulaires de licences leur permettant d'exercer les fonctions correspondantes, à bord de tout aéronef.

La licence de radio-navigateur ne peut être délivrée qu'au titulaire d'un certificat d'opérateur radio-télégraphiste délivré par l'Office des Postes et Télécommunications.

La qualification de radio-téléphonie ne peut être délivrée qu'au titulaire du certificat général d'opérateur radio-téléphoniste délivré par l'Office des Postes et Télécommunications. La qualification de radio-téléphonie mentionnée sur une licence de radio-navigateur, permet à son titulaire d'assurer à bord les communications téléphoniques dans les langues dont il a justifié une connaissance suffisante.

ART. 46. — Personnel à terre.

Les licences de contrôleur de la circulation aérienne, pour lesquelles il existe trois sortes de qualifications, contrôle d'aérodrome, contrôle d'approche et contrôle régional, permettent

leur titulaires d'exercer les fonctions correspondant à la qualification qui y est mentionnée.

Les licences de mécanicien d'entretien d'aéronef, dont il peut exister deux catégories, permettent à leurs titulaires, soit l'établir, après préparation ou modification peu importante, une fiche d'entretien ou certificat de sécurité de vol, soit l'attester, après révision, réparation ou modification, qu'un aéronef est apte au vol. Les priviléges attachés à ces licences peuvent être délégués à un organisme agréé.

Les licences d'agent technique d'exploitation permettent à leurs titulaires d'être employés dans le cadre d'une méthode éprouvée de surveillance de vols.

La licence de mécanicien radio d'aéronef permet à son titulaire d'attester, après installation, vérification, réparation, émission ou modification, que les appareils radio-électriques de bord d'un aéronef sont en état de fonctionnement. Les priviléges attachés à cette licence peuvent être délégués à un organisme agréé.

La licence d'opérateur-radio de station aéronautique permet à son titulaire de remplir les fonctions d'opérateur dans une station terrestre du service aéronautique. Les alinéas 2 et 3 de l'article 45 sont applicables à la licence d'opérateur-radio de station aéronautique.

ART. 47. — Personnel complémentaire.

Aucune licence n'est exigée du personnel complémentaire navigant, tels que stewards, hôtesses, qui peuvent cependant être titulaires de qualifications ou certificats, comme un certificat de sécurité et sauvetage.

ART. 48. — Conditions à remplir et examen.

Les conditions d'âge, d'aptitude physique et mentale, de connaissances théoriques et pratiques, d'expérience et d'habileté que doivent remplir les candidats aux licences, qualifications et certificats énumérés aux articles précédents, ainsi que les examens et épreuves qu'ils doivent subir, sont fixés par arrêté du ministre chargé des Transports en conformité des dispositions de la réglementation internationale en vigueur.

Tout candidat doit payer un droit d'examen, conformément aux dispositions du titre VI de la partie II du présent code.

ART. 49. — Délivrance et renouvellement des licences.

Le directeur de l'Aviation Civile délivre aux candidats qui ont subi avec succès les examens et épreuves prévues, une licence établie, en ce qui concerne le format, la couleur, les mentions et annotations, conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur, et rédigée en langue française.

Les licences sont renouvelées sur demande présentée dans les limites maxima de validité fixées par arrêté du ministre chargé des Transports, à condition que le requérant possède toujours la compétence requise et que son aptitude physique et mentale soit jugée satisfaisante.

Les qualifications restent valides pendant la durée de validité des licences sur lesquelles elles sont mentionnées.

ART. 50. — Validation.

Lorsqu'une licence ou une qualification a été délivrée par l'autorité compétente d'un Etat étranger, le directeur de l'Aviation Civile peut, soit reconnaître et valider licence et qualification, soit délivrer une nouvelle licence et y mentionner la même qualification, s'il est établi que les conditions de leur délivrance sont au moins équivalentes aux conditions minima fixées par la réglementation internationale en vigueur.

CHAPITRE III. — COMMANDANT DE BORD

ART. 51. — Commandant de bord.

Les fonctions de commandant de bord sont normalement exercées par un pilote.

En cas d'empêchement, de disparition ou de décès du pilote commandant de bord, le commandement de l'aéronef est assuré par les autres membres de l'équipage suivant l'ordre de la liste d'équipage.

Les fonctions, droits, obligations et responsabilités du pilote commandant de bord sont définis par le présent code et les arrêtés d'exécutions.

Le directeur de l'Aviation Civile peut, en toute circonsistance prendre le commandement de tout aéronef immatriculé mauritanien ou désigner une personne qualifiée pour prendre le dit commandement.

CHAPITRE IV. — DUREE DE TRAVAIL EN VOL

ART. 52. — Durée de travail.

La durée de travail du personnel aéronautique professionnel de transport public et de travail aérien est fixée par arrêté du ministre chargé des Transports.

ART. 53. — Carnet de vol.

Tout titulaire d'une licence de personnel navigant doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est fixé par arrêté du ministre chargé des Transports, sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols qu'il effectue.

Ce carnet doit être communiqué aux services de contrôle, sur leur demande, et au Service de l'Aviation Civile au moment de la délivrance du renouvellement ou de la validation d'une licence.

Aux fins du présent article, le temps de vol est le temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

Titre III. — Des aérodromes.

CHAPITRE PREMIER. — DISPOSITIONS GENERALES

ART. 54. — Définition.

Aux fins du présent code et de tous actes pris pour son exécution, est considéré comme aérodrome, toute surface définie sur terre ou sur l'eau, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les manœuvres des aéronefs, et comportant le cas échéant, pour les besoins du trafic ou le service des aéronefs, des bâtiments, des installations et du matériel.

ART. 55. — Obligation.

Hors le cas de force majeure ou d'opérations d'assistance et de sauvetage, un aéronef ne peut atterrir ou prendre le départ que sur un aérodrome régulièrement établi ou sur un terrain spécialement autorisé pour un tel usage.

CHAPITRE II. — CREATION D'AERODROMES**ART. 56. — Aérodromes d'Etat.**

Le ministre chargé des Transports crée, entretient ou modifie, en se conformant aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur, les aérodromes, aides et facilités nécessaires pour les services aériens nationaux ou internationaux.

La procédure d'expropriation et d'occupation temporaire est applicable à la création et à l'extension d'aérodromes.

ART. 57. — Aérodromes sous licences.

Sur demande du propriétaire d'un terrain, le ministre chargé des Transports peut, après enquête technique, délivrer une licence d'aérodrome permettant l'utilisation de ce terrain comme aérodrome.

La licence comportera telles conditions que le ministre estimera nécessaires pour assurer le respect des dispositions de la réglementation internationale en vigueur et aussi la sécurité des aéronefs utilisant l'aérodrome.

Le propriétaire d'un aérodrome sous licence ne peut modifier l'aire de manœuvre sans une autorisation du directeur de l'Aviation Civile.

ART. 58. — Aérodromes autorisés.

Le directeur de l'Aviation Civile peut autoriser, sous certaines conditions spécifiées dans l'autorisation, l'usage comme aérodrome de tout autre lieu, par des aéronefs de certains types, ou utilisés pour certains services aériens.

ART. 59. — Affectation d'aérodrome.

Un arrêté pris sur proposition conjointe des ministres chargés des Transports et de la Défense nationale, fixe les affectations des aérodromes d'Etat, l'affectataire principal étant chargé du contrôle d'aérodrome et d'approche de la circulation aérienne.

ART. 60. — Aérodromes publics.

Le ministre chargé des Transports désigne, par arrêté, les aérodromes d'Etat et les aérodromes sous licence qui sont ouverts à la circulation aérienne publique, c'est-à-dire qui peuvent être utilisés par tous les aéronefs qui présentent des caractéristiques techniques correspondant aux spécifications d'aérodromes adoptées par la réglementation internationale en vigueur.

L'utilisation de tels aérodromes peut toutefois être soumise à des restrictions et même être temporairement interdite, si les conditions de sécurité ou d'ordre public le justifient.

L'ouverture d'aérodromes à usage public, les restrictions ou interdictions temporaires, font l'objet de publication d'information aéronautique ou de NOTAMS.

CHAPITRE III. — SERVITUDES AERIENNES**ART. 61. — Servitudes aériennes.**

Afin d'assurer la sécurité de la circulation aérienne, il est institué, aux abords des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, ainsi qu'aux abords des aides à la navigation

aérienne, des installations de sécurité et de télécommunications aéronautiques, et, le long des routes aériennes, des servitudes spéciales dites servitudes aériennes.

ART. 62. — Dégagement et balisage.

Les servitudes aériennes comprennent :

a) des servitudes de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des aides à la navigation aérienne ou des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;

b) des servitudes de balisage comportant l'obligation de pourvoir, ou de laisser pourvoir, certains obstacles ou emplacements, de dispositifs visuels radio-électriques, destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification.

Les modalités d'établissement des servitudes visées ci-dessus seront fixées par arrêté du ministre chargé des Transports, conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur.

ART. 63. — Plan de dégagement.

Pour chaque aérodrome ou autre installation visée à l'article 61, il est établi par le Service de l'Aviation Civile un plan de dégagement qui, après enquête, est homologué par le Président de la République, sur proposition du ministre chargé des Transports.

Dès publication au *Journal Officiel* du décret d'homologation, les servitudes ainsi instituées grevrent les fonds.

A l'intérieur de la zone fixée par le plan de dégagement, peut être ordonnée la suppression ou la modification des constructions, clôtures, plantations et autres obstacles dangereux pour la circulation aérienne et dont la hauteur excède celle prévue au plan ; l'établissement de ces servitudes de dégagement donne lieu à une indemnité proportionnelle au préjudice causé. La procédure d'expropriation est applicable, s'il y a lieu.

Dans la zone visée au paragraphe précédent, il est interdit, sauf autorisation écrite du ministre chargé des Transports, d'élever des constructions nouvelles, de surélever des constructions anciennes, d'effectuer des plantations ou installations contrevenant au plan de dégagement.

ART. 64. — Autres servitudes.

Hors des zones grevées de servitudes de dégagement, toute installation qui, par sa hauteur, pourrait constituer un obstacle ou un danger pour la circulation aérienne, nécessite une autorisation spéciale du ministre chargé des Transports, qui peut soumettre cette installation à telles conditions d'implantation, de hauteur et de balisage compatibles avec la sécurité aérienne.

ART. 65. — Bialisage.

Par arrêté du ministre chargé des Transports, peuvent être prescrits :

a) le balisage de jour et de nuit ou le balisage de jour ou de nuit de tous obstacles qu'il juge dangereux pour la circulation aérienne, y compris les parties inutilisables de l'aire de mouvement d'un aérodrome ;

b) l'établissement de dispositifs visuels ou radio-électriques d'aides à la navigation aérienne qu'il juge utile pour la sécurité de la navigation aérienne ;

c) la suppression ou la modification de tout dispositif visuel susceptible de créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Pour la réalisation des balisages visés au paragraphe a) du présent article, l'Administration dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage des arbres, d'ébranchage et d'installation sur murs extérieurs et toitures.

Les frais d'installation, de fonctionnement et d'entretien des balisages aéronautiques sont à la charge de l'Etat, sauf pour les lignes de transport d'énergie électrique dont le balisage est à la charge des exploitants.

CHAPITRE IV. — EXPLOITATION

ART. 66. — Gestion.

Les aérodromes créés par l'Etat sont gérés par le Service de l'Aviation Civile qui a, en outre, le contrôle et la surveillance de tous autres aérodromes dont la gestion est effectuée conformément aux termes de la licence.

ART. 67. — Aérodromes internationaux.

Le ministre chargé des Transports, en accord avec les Ministères des Finances et de l'Intérieur, désigne par arrêté, parmi les aérodromes ouvertes à la circulation aérienne publique, d'une part, des aérodromes appelés internationaux sur lesquels sont installés, soit en permanence, soit dans certaines conditions, des services d'immigration, de police, de santé, de quarantaine agricole et de douane, et, d'autre part, des aérodromes frontières où doivent obligatoirement atterrir, à leur entrée sur le territoire mauritanien ou à leur sortie de ce territoire, tous aéronefs qui ne sont pas expressément dispensés de cette obligation aux termes du présent code.

Par décret du Président de la République, il peut également être établi sur le territoire mauritanien des aérodromes francs.

ART. 68. — Aérodromes contrôlés.

Le ministre chargé des Transports désigne par arrêté, parmi les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, ceux sur lesquels sera assuré un service de contrôle de la circulation d'aérodrome et, le cas échéant, un service de contrôle d'approche.

Sur ces aérodromes, le mouvement des personnes et véhicules du service sur l'aire de manœuvre est contrôlé afin d'éviter tous risques pour ceux-ci et pour les aéronefs atterrissant, roulant au sol ou décolant.

ART. 69. — Interdiction de circulation.

Sur l'aire de manœuvre des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, il est interdit à toute personne et à tout véhicule de pénétrer ou de séjourner, et aussi de laisser pénétrer ou séjourner des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture. Les contrevenants pourront être déchus de tout droit à indemnité à raison des accidents survenus alors qu'ils se trouvaient en infraction aux dispositions du présent article.

ART. 70. — Commandant d'aérodromes.

Le ministre des Transports nomme, pour chaque aérodrome relevant du Service de l'Aviation Civile, un commandant d'aérodrome choisi parmi le personnel de la navigation aérienne.

Tout commandant d'aérodrome a autorité sur tous agents et services chargés sur cet aérodrome de la sécurité de la circulation aérienne, de l'exploitation technique, de l'exploitation commerciale et de l'entretien courant des installations et

locaux. D'une manière générale, il a le contrôle de toutes les activités s'exerçant sur l'aérodrome et coordonne les activités de tous autres services qui y sont implantés.

Sur les aérodromes internationaux et aérodromes frontières, le commandant d'aérodrome coordonne les activités administratives des services d'immigration, de police, de douane et de santé, qui restent subordonnées à leur administration respective et exercent leurs fonctions en toute indépendance.

Sur les aérodromes sous licence, ouverts à la circulation aérienne publique, un commandant d'aérodrome, nommé par le ministre chargé des Transports, sur proposition du directeur de l'Aviation Civile, exerce des fonctions analogues sur tout le personnel en service sur l'aérodrome.

CHAPITRE V. — RENSEIGNEMENTS SUR LES AÉRODROMES

ART. 71. — Information aéronautique.

Tous renseignements concernant les aérodromes et leurs caractéristiques, les aides à la navigation aérienne, les installations de télécommunications, figurent dans les publications d'information aéronautique et font l'objet, en cas de besoin, de NOTAM.

La classification des aérodromes est faite conformément aux caractéristiques définies par la réglementation internationale en vigueur.

Titre IV. — Services auxiliaires de la navigation aérienne.

ART. 72. — Services auxiliaires.

Sont considérés comme services auxiliaires de la navigation aérienne, tous services chargés de garantir sa sécurité, sa régularité et son efficacité, tels que le contrôle de la circulation aérienne, les radio-communications aéronautiques, les informations météorologiques, les services de recherches et sauvetage et l'information aéronautique.

ART. 73. — Services de la circulation aérienne.

Le ministre chargé des Transports, crée, modifie ou supprime les organes destinés à assurer, conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur, les services de la circulation aérienne au-dessus du territoire mauritanien ; il fixe par arrêté, conformément aux recommandations de conférences aéronautiques régionales, les limites des portions d'espace, région d'information de vol, région de contrôle, routes et voies aériennes, dans lesquelles sont assurés des services d'information de vol, de contrôle et d'alerte.

Les limites de ces diverses portions d'espace, les centres de contrôle ou d'information de vol ainsi que toutes indications concernant le fonctionnement de ces divers services de la circulation aérienne, font l'objet de publication d'information aéronautique ou de NOTAM.

ART. 74. — Météorologie.

Les conditions relatives à la fourniture, par les services de météorologie nationale, des informations météorologiques nécessaires pour assurer une circulation aérienne sûre, économique et régulière, sont fixées par arrêté du ministre chargé des Transports.

Seules seront utilisées pour la préparation, la conduite et

le contrôle des vols, les observations, prévisions et autres informations météorologiques fournies par lesdits services.

ART. 75. — Télécommunications.

Le ministre chargé des Transports prend les mesures qu'il estime nécessaire pour l'établissement d'un réseau national de télécommunications et d'aides à la navigation aérienne ; il veille à ce que les propriétaires et utilisateurs d'aéronefs civils se conforment aux prescriptions de sécurité établies par le présent code et les arrêtés d'exécution.

Tout système et équipement de radio-communications et d'aide à la navigation aérienne existant ou à créer sont soumis au contrôle du Service de l'Aviation Civile ; les propriétaires de tels équipements et les organismes chargés du transport aérien doivent se conformer aux indications du Service de l'Aviation Civile, en vue d'améliorer, par une distribution adéquate de l'équipement existant, les systèmes de télécommunications aéronautiques et d'aides à la navigation le long des routes aériennes nationales et internationales.

ART. 76. — Recherches et sauvetage.

Le ministre chargé des Transports, en coopération avec tous les autres ministères et services intéressés, assure un service de recherches et sauvetage dans le but d'assister les aéronefs en difficulté ou accidentés ou de retrouver les aéronefs, conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur.

Les aéronefs des entreprises de transport et tous autres aéronefs doivent, dans la mesure de leurs possibilités, participer aux opérations de recherches et sauvetage. Le directeur de l'Aviation Civile peut, s'il l'estime nécessaire, réquisitionner tous aéronefs, véhicules et embarcations.

Les frais de recherche et sauvetage sont à la charge du propriétaire de l'aéronef en cause.

ART. 77. — Information aéronautique.

Le Service de l'Aviation Civile créera, quand il l'estimera utile, un bureau NOTAM international pour la Mauritanie. Ce bureau sera chargé, conformément à la réglementation internationale en vigueur, d'élaborer, de publier et de tenir à jour une publication d'information aéronautique (AIP) et d'émettre des notices aux navigateurs aériens (NOTAM).

Le Service de l'Aviation Civile échangera ses publications d'information aéronautique avec celles des services similaires des Etats intéressés et diffusera les NOTAM conformément aux recommandations des conférences aéronautiques régionales.

Le siège du bureau NOTAM international pour la Mauritanie sera fixé par le directeur de l'Aviation Civile.

ART. 78. — Centres d'information d'aérodromes.

Sur tous les aérodromes internationaux de la Mauritanie, et sur d'autres aérodromes, s'il est nécessaire, sont créés des centres d'information aéronautique chargés, sous le contrôle du directeur de l'Aviation Civile, de fournir aux équipages et exploitants tous renseignements utiles pour la préparation des vols et essentiels pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne sur les tronçons de route partant de l'aérodrome.

Titre V. — Conditions et règles de la circulation aérienne

CHAPITRE PREMIER. — CONDITIONS DE LA CIRCULATION AERIENNE

ART. 79. — *Conditions générales.*

Aucun aéronef ne peut survoler le territoire mauritanien s'y poser ou en partir s'il ne remplit pas les conditions suivantes :

- a) porter les marques de nationalité et d'immatriculation conformément aux dispositions du chapitre III du titre I de la première partie du présent code ;
- b) être en état de navigabilité conformément aux dispositions du chapitre IV du titre I de la première partie du présent code ;
- c) être conduit par un personnel de conduite pourvu de licences et qualifications appropriées en état de validité ;
- d) être muni des documents énumérés à l'article 80 ci-après :
- e) se conformer pour le vol et les manœuvres aux règles de circulation fixées par le chapitre II du présent titre.

Le directeur de l'Aviation Civile peut toutefois dispenser de certaines des conditions ci-dessus un aéronef qui, en territoire mauritanien, effectue des vols d'essai ou des expériences ou est conduit à une station d'entretien, de révision ou de réparation.

ART. 80. — *Documents de bord.*

Sous réserve de la dispense prévue au paragraphe 2 de l'article 79 ci-dessus, tout aéronef, quand il effectue un vol, est muni des documents suivants :

- a) certificat d'immatriculation ;
- b) certificat de navigabilité ;
- c) fiche d'entretien ;
- d) licences du personnel de conduite ;
- e) carnet de route ;
- f) le cas échéant, licence de la station de radio-communication de bord ;
- g) s'il transporte des passagers, liste nominative indiquant les points d'embarquement et de débarquement ;
- h) s'il transporte du fret, les lettres de transport et le manifeste.

ART. 81. — *Carnet de route.*

Le carnet de route, qui spécifie les marques de l'aéronef, le nom du constructeur, les nom, nationalité et domicile du propriétaire et le port d'attache, comporte pour chaque voyage les mentions suivantes : date, noms et fonctions des membres de l'équipage de conduite, lieu et heure de départ, heures d'arrivée et de départ à chacune des escales, durée et nature du vol (privé, travail aérien, transport non régulier ou régulier), incidents ou observations, signature du commandant de bord et le cas échéant, visas des autorités de douane, d'immigration ou aéronautique.

Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route.

ART. 82. — *Appareils radio-électriques.*

Tout aéronef qui assure un service de transport aérien public et tel autre aéronef désigné par le directeur de l'Avia-

civile doit être équipé des appareils radio-électriques correspondant aux conditions d'exploitation de l'aéronef. L'équipement minimum de radio-communications et de radio-électrique sera fixé par arrêté du ministre chargé des Transports. Une licence permettant l'installation et l'utilisation des appareils radio-électriques à bord des aéronefs est délivrée par le ministre chargé des Transports. Seul le titulaire d'une licence de radio-navigant visée à l'article 45 peut utiliser ces appareils.

Les communications radio-télégraphiques et radio-téléphoniques échangées avec les aéronefs doivent être limitées à la sécurité et à la régularité du trafic aérien. Toute correspondance privée est interdite sauf dérogation prévue par arrêté du ministre chargé des Transports pris en accord avec le ministre des Finances, s'il y a lieu à perception de taxes.

Lorsqu'un aéronef mauritanien effectue un vol à l'étranger les appareils radio-électriques doivent être utilisés conformément aux règlements en vigueur dans l'Etat survolé.

Lorsqu'un aéronef étranger survole le territoire mauritanien ou y atterrit, les appareils radio-électriques de bord doivent être munis d'une licence délivrée par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation et ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage de conduite, titulaires d'une licence appropriée.

ART. 83. — Equipements spéciaux.

L'équipement de secours, de signalisation et de survie dont tout aéronef doit être muni, sauf pour un vol local, c'est-à-dire un vol effectué à l'intérieur d'un cercle de vingt (20) kilomètres centré sur l'aérodrome, est déterminé, pour chaque catégorie d'aéronef, par arrêté du ministre chargé des Transports.

ART. 84. — Publication des listes d'équipement et d'homologation.

Les listes d'équipements visés aux articles 82 et 83 doivent faire l'objet de publications d'information aéronautique.

Ces équipements doivent être d'un type homologué ou faire l'objet d'un certificat d'exploitation en état de validité.

ART. 85. — Entrée et sortie.

Tout aéronef étranger, arrivant sur le territoire mauritanien ou le quittant, doit atterrir sur un aérodrome frontière, au moins qu'il ne soit expressément dispensé de cette obligation par un article du présent code.

Lors de l'arrivée ou du départ d'un aéronef, en quelque lieu que ce soit, les autorités compétentes et en particulier le commandant d'aérodrome ont le droit de visiter l'aéronef et l'examiner les certificats et documents prévus à l'article 80 ci-dessus.

Tout aéronef, arrivant sur le territoire mauritanien ou le quittant, et pendant son séjour, doit se conformer aux dispositions du présent code et de toutes autres dispositions en vigueur en Mauritanie, en particulier à celles concernant l'admission des équipages, des passagers du fret, et les formalités d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine.

Le directeur de l'Aviation Civile spécifie dans les publications d'information aéronautique les renseignements à fournir, à l'arrivée et au départ, par les équipages et les passagers, qui doivent se conformer à ces prescriptions. Les passagers peuvent également être requis de montrer leurs billets de passage.

ART. 86. — Zones prohibées - réglementées - dangereuses.

Pour des raisons de nécessité militaire ou d'ordre public, le ministre chargé des Transports peut déclarer zone prohibée ou zone réglementée une partie quelconque du territoire mauritanien ; il peut également déclarer zone dangereuse une région au-dessus de laquelle certaines activités peuvent constituer un danger pour la sécurité de la circulation aérienne.

Aucun aéronef ne doit survoler une zone prohibée. Au-dessus des zones réglementées ou dangereuses, les aéronefs doivent se conformer aux restrictions et modalités prévues.

Les limites des zones prohibées, réglementées et dangereuses, ainsi que les restrictions et modalités de survol des deux dernières catégories, font l'objet de publications d'information aéronautique ou de NOTAM.

Si un pilote commandant de bord s'aperçoit que l'aéronef se trouve au-dessus d'une zone interdite au-dessus d'une zone réglementée ou dangereuse, en contravention des conditions prescrites, il doit s'en éloigner, faire rapport au service le plus proche de contrôle de la circulation aérienne et atterrir à l'aérodrome par ce service.

Les mesures d'interdiction ou de restriction de survol édictées par le présent code peuvent être suspendues par le ministre chargé des Transports, pour faciliter les opérations de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse, conformément à la réglementation internationale en vigueur.

ART. 87. — Zone d'instruction de vol.

Aucun aéronef ne doit survoler les zones désignées par le ministre chargé des Transports comme zones d'instruction ou d'entraînement de vol, ou zones réservées au vol rasant ou au vol acrobatique.

Les limites de ces zones font l'objet de publications d'information aéronautique.

ART. 88. — Itinéraires de survol.

Le survol du territoire mauritanien par les catégories d'aéronefs désignés par le directeur de l'Aviation Civile, est soumis à des itinéraires définis par arrêté du ministre chargé des Transports.

L'établissement et les modifications de ces itinéraires font l'objet de publications d'information aéronautique.

ART. 89. — Photographie.

Le ministre chargé des Transports peut interdire ou réglementer le transport et l'usage d'appareils photographiques à bord des aéronefs, pendant le survol de tout ou partie du territoire mauritanien.

La prise de photographie verticale ne peut être effectuée que par le titulaire d'une licence ou autorisation de travail aérien, mentionnant spécialement la photographie aérienne ou les levés topographiques.

ART. 90. — Transports interdits.

Le transport de munitions ou de matériel de guerre ne peut être effectué par aucun aéronef au-dessus du territoire mauritanien, même par un aéronef mauritanien à destination de l'étranger, sans une autorisation écrite du ministre chargé des Transports.

Le transport de tous autres articles susceptibles de mettre en danger la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord n'est effectué que conformément aux instructions du directeur de l'Aviation Civile.

CHAPITRE II. REGLES DE LA CIRCULATION AERIENNE

Section première. — Dispositions préliminaires

ART. 91. — Champ d'application.

Tout aéronef se trouvant sur le territoire mauritanien ou circulant au-dessus de ce territoire doit observer les règles de circulation aérienne qui font l'objet du présent chapitre, ainsi que le système de feux et signaux qui y est visé.

Les aéronefs mauritaniens qui se trouvent hors de la Mauritanie doivent aussi observer les dites règles et ledit système de feux et signaux, sauf prescriptions contraires de l'Etat survolé.

ART. 92. — Responsabilité du commandant.

Le pilote commandant de bord, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de la conduite de l'aéronef, conformément aux règles générales définies aux articles 93 à 108 ; sous réserve d'instructions contraires des services de contrôle de la circulation aérienne et les règles impératives du présent chapitre, il décide, après vérification des conditions météorologiques et autres circonstances, de conduire le vol, soit suivant les règles du vol à vue (V.F.R.), soit suivant les règles du vol aux instruments (I.F.R.). Il ne peut déroger à ces diverses règles que s'il le juge absolument nécessaire, pour des motifs de sécurité.

Le pilote commandant de bord, tant qu'il a le commandement de l'aéronef, décide en dernier ressort de son utilisation.

Le pilote commandant de bord est tenu, sous sa responsabilité, de se conformer aux instructions reçues des services compétents de contrôle de la circulation aérienne.

Aucune disposition du présent chapitre ne saurait exonérer le pilote commandant de bord, un membre quelconque de l'équipage, le propriétaire ou l'affréteur de l'aéronef, des conséquences d'une négligence dans la vigilance et les précautions requises en aviation ou spécialement dans un cas particulier.

Section II. — Préparation du vol

ART. 93. — Préparation par le commandant.

Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord prend connaissance de tout renseignement disponible utile pour le vol projeté. Pour un vol hors des abords immédiats de l'aérodrome et pour tout vol aux instruments (I.F.R.), il doit étudier les bulletins et prévisions météorologiques concernant la route à suivre et les escales, les aides à la navigation et l'état de ces facilités, ainsi que des aérodromes, les règles et procédures de contrôle relatives au vol envisagé.

Le pilote commandant de bord fournit à l'organe compétent de contrôle de la circulation aérienne, le présent chapitre le prescrit, tous les renseignements concernant tout ou partie d'un vol projeté, sous forme d'un plan de vol, soit avant le départ, soit au cours du vol.

ART. 94. — Plan de vol.

Un plan de vol est obligatoirement déposé avant tout vol aux instruments (I.F.R.) effectué dans un espace aérien contrôlé, sur des routes ou régions à service consultatif ou dans d'autres parties de l'espace aérien où les services de la circulation aérienne l'exigent.

Le ministre chargé des Transports peut aussi exiger, afin de faciliter le service d'alerte et les opérations de recherches et sauvetage, ou, comme préavis d'identification, dépôt d'un

plan de vol, avant tout survol du territoire de la Mauritanie, à l'exception toutefois des vols locaux au sens de l'article 83, ou en cas de franchissement de frontières. Cette prescription doit faire l'objet d'une publication d'information aéronautique ou d'un NOTAM.

Un plan de vol doit comprendre les renseignements ci-après :

- type de plan de vol,
- identification de l'aéronef,
- identification radio,
- identification du vol,
- type de l'aéronef,
- heure de départ,
- aérodrome de départ,
- route à suivre,
- aérodrome d'atterrissage prévu,
- vitesses vraies,
- niveaux de croisière,
- temps de vol prévu pour chaque tronçon de route,
- durée du vol prévue jusqu'au premier aérodrome d'atterrissage prévu,
- autonomie,
- fréquences radio d'émission et réception,
- aides de navigation et d'approche,
- nombre de personnes à bord,
- nom du pilote commandant de bord,
- identité de l'exploitant,
- équipement de secours et survie,
- renseignements divers.

Un plan de vol déposé pour un vol I.F.R. ou pour une partie d'un vol devant être effectuée en I.F.R. doit comporter les renseignements correspondants à tous les éléments visés au paragraphe 3 du présent article.

Un plan de vol déposé pour un V.F.R. ou pour une partie d'un vol devant être effectuée en V.F.R. doit comporter les renseignements correspondants aux éléments visés au paragraphe 3 jusqu'à la rubrique « autonomie » incluse.

Toutes les modifications au plan de vol déposé pour un vol I.F.R. et les modifications importantes à un plan de vol déposé pour un vol V.F.R. seront notifiées le plus tôt possible à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne.

Clôture d'un plan de vol :

a) Un compte rendu d'arrivée sera remis directement ou transmis par radio, le plus tôt possible après atterrissage, à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne de l'aérodrome d'arrivée, en principe le bureau de piste de l'aérodrome, pour tout vol ayant donné lieu au dépôt d'un plan de vol :

b) s'il n'existe pas d'organisme des services de la circulation aérienne à l'aérodrome d'arrivée, le compte rendu d'arrivée sera établi le plus tôt possible après l'atterrissage et communiqué par les moyens les plus rapides à l'organisme des services de la circulation aérienne ;

d) lorsque le pilote sait que les moyens de communications à l'aérodrome d'arrivée sont insuffisants et qu'il ne dispose pas d'autres moyens d'acheminement au sol du compte rendu d'arrivée, il doit, si possible, transmettre par radio, juste avant

terrissage, un message tenant lieu de compte rendu d'arrivée à l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne ; en principe, ce message est transmis à la station de communications air-sol qui dessert l'organisme des services de la circulation aérienne chargé de la région d'information de où se trouve l'aéronef.

Modèle du plan de vol :

Les formulaires de plan de vol seront conformes au type établi par l'O.A.C.I.

Section III. — Règles générales de circulation

ART. 95. — *Interdictions.*

Il est interdit de conduire un aéronef de façon négligente imprudente, susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses occupants, des personnes ou des biens à la surface.

Il est interdit d'exécuter des acrobaties lorsqu'il peut en résulter un danger pour la circulation aérienne ; sauf permission écrite du directeur de l'Aviation Civile, aucune acrobatie sera exécutée au-dessus des villes, de zones fortement peuplées, ou de rassemblements de personnes en plein air. Pour les vols acrobatiques, les aéronefs doivent être munis d'une toute personne à bord, de harnais et de parachutes, en état de fonctionnement et vérifiée par les organismes compétents.

Il est interdit à toute personne se trouvant sous l'influence d'alcool, de boissons alcooliques, de narcotiques ou de stupéfiants, de conduire un aéronef ou de faire fonction de membre d'équipage.

ART. 96. — *Hauteurs minima.*

Sauf autorisation du directeur de l'Aviation Civile, un aéronef ne peut voler au-dessus de villes, zones très peuplées ou rassemblements de personnes en plein air, ne peut être effectué qu'à une hauteur permettant, en cas d'urgence, l'atterrissement qui ne mette en danger ni les personnes, ni les biens à la surface.

Sous réserve du paragraphe I du présent article, un aéronef ne peut voler au-dessus des villes, zones très peuplées ou rassemblements de personnes, à des hauteurs inférieures à 1.000 mètres le jour et 1.000 mètres la nuit et, partout ailleurs, à des hauteurs inférieures à 250 mètres le jour et 500 mètres la nuit, hauteur calculée au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 600 mètres autour de l'aéronef.

Ces hauteurs minima ne s'appliquent pas :

- a) aux atterrissages et décollages ;
- b) aux cas de force majeure ;
- c) à des vols de travail aérien effectués conformément à l'autorisation générale ou spéciale du directeur de l'Aviation Civile ;
- d) à des vols d'entraînement au-dessus de zones désignées par l'effet par le directeur de l'Aviation Civile ;
- e) à des vols d'hélicoptères effectués conformément à une autorisation générale ou spéciale du directeur de l'Aviation Civile.

ART. 97. — *Jet.*

Aucun objet ou matière pouvant constituer un danger pour personnes et biens à la surface, ne sera jeté ou lancé d'un aéronef.

Sont exceptés de cette interdiction :

- a) le lest de sable fin ou d'eau ;

b) en cas de nécessité, les carburants ou autres objets devenus dangereux, le jet devant avoir lieu au-dessus d'une région où il ne peut constituer un danger ;

c) au cours d'opérations de sauvetage, des approvisionnements et objets d'équipement.

Le directeur de l'Aviation Civile peut aussi autoriser, en prescrivant les mesures de sécurité nécessaires, le largage d'objets de toute nature, y compris des envois postaux, en des endroits peu accessibles, ou en des circonstances spéciales, ainsi que le jet de produits divers, à l'occasion de travaux aériens agricoles.

ART. 98. — *Opérations diverses.*

Ne peuvent être effectuées qu'avec l'autorisation du directeur de l'Aviation Civile et conformément aux conditions fixées :

- a) la descente de personnes en parachute, sauf en cas de force majeure ;
- b) le remorquage d'objets ;
- c) l'enlèvement de personnes ou objets à la surface par un aéronef de vol.

Section IV. — Prévention des abordages

ART. 99. — *Vigilance nécessaire.*

La vigilance nécessaire du personnel de conduite d'un aéronef ne doit se relâcher à aucun moment, en vue de déceler les risques d'abordage ; aucune disposition du présent chapitre ne dispense le pilote commandant de bord de l'obligation de prendre les meilleures pour éviter un abordage.

ART. 100. — *Proximité.*

Aucune manœuvre en vol ne doit être effectuée à proximité d'un autre aéronef, à une distance telle qu'il puisse en résulter un risque d'abordage ; sous réserve du paragraphe 2 ci-après, aucun aéronef ne doit évoluer en l'air, à moins de 500 mètres horizontalement et 150 mètres verticalement d'un autre aéronef.

Des aéronefs ne voleront en formation qu'après entente préalable des commandants de bord et notification aux services de la circulation aérienne, et seulement de jour, et dans des conditions météorologiques de vol à vue (V.M.C.).

Pour permettre l'application des règles de la circulation aérienne, les pilotes d'hélicoptères en vol doivent, avant d'accomplir des manœuvres particulières à ce type d'aéronef (dérapage, vol stationnaire, marche arrière, etc...), s'assurer que ces manœuvres ne sont pas susceptibles de provoquer un danger ou une gêne pour les autres aéronefs.

ART. 101. — *Priorité de passage.*

L'aéronef qui a priorité de passage conserve son cap et sa vitesse et celui qui est obligé de lui laisser le passage doit éviter de passer au-dessus ou en dessous, ou de voler par le travers, à moins qu'il ne passe à bonne distance.

Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque, s'il y a risque d'abordage, chacun modifie son cap vers la droite.

Lorsque deux aéronefs suivent des routes convergentes à peu près à la même altitude, celui qui a l'autre aéronef à sa droite doit lui céder le passage, étant entendu que les aéronefs plus lourds que l'air cèdent le passage aux moins lourds que

l'air, les dirigeables aux planeurs et ballons, les planeurs aux ballons et les aéronefs motopropulsés aux aéronefs remorquant d'autres aéronefs ou objets.

L'aéronef, qu'un autre aéronef est en train de dépasser, a priorité de passage et l'aéronef dépassant, qu'il soit en montée, en descente ou en vol horizontal, doit lui laisser le passage en modifiant son cap vers la droite ; cette obligation subsiste tant qu'il n'a pas entièrement dépassé et distancé l'autre aéronef.

Au sens du précédent paragraphe, un aéronef dépassant est celui qui approche d'un autre aéronef par l'arrière, suivant une trajectoire formant un angle de moins de 70° avec le plan de symétrie de ce dernier, c'est-à-dire, dans une position telle, par rapport à l'autre aéronef, que de nuit il serait dans l'impossibilité de voir l'un quelconque des feux de navigation avant de cet aéronef.

Section V. — Circulation sur les aérodromes et à leurs abords

ART. 102. — Règle générale.

Tout pilote commandant de bord, manœuvrant un avion sur un aérodrome quelconque ou à ses abords, que ce soit ou non à l'intérieur de la zone de circulation de cet aérodrome, doit :

- a) surveiller la circulation d'aérodrome de façon à éviter toute collision ;
- b) s'intégrer dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolutions, ou se tenir complètement à l'écart ;
- c) effectuer tous virages à gauche au cours d'une approche en vue d'atterrir ou après décollage, sauf instruction différente prescrite par le directeur de l'Aviation Civile en ce qui concerne un aérodrome donné, ou reçue du contrôle de la circulation aérienne par radio, signaux optiques ou autres ;
- d) atterrir ou décoller, autant que possible, face au vent, sauf si la sécurité ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.

Au sens du présent article, la zone de circulation d'aérodrome est l'espace aérien, de dimensions définies, établi autour d'un aérodrome en vue de la protection de la circulation d'aérodrome.

ART. 103. — Atterrissage et décollage.

Un aéronef en vol ou manœuvrant au sol ou sur l'eau doit laisser le passage libre à tout aéronef en train d'atterrir ou en cours d'approche finale.

Lorsque deux aéronefs plus lourds que l'air s'approchent d'un aérodrome en vue d'atterrir, celui qui se trouve à l'altitude la plus élevée doit céder le passage à l'aéronef se trouvant à une altitude inférieure, sans que celui-ci puisse se prévaloir de cette règle pour se placer devant un autre aéronef effectuant son approche finale ou pour le dépasser ; toutefois, les aéronefs moto-propulsés, doivent céder le passage aux planeurs.

Un aéronef, sachant qu'un autre aéronef est contraint de faire un atterrissage d'urgence doit lui laisser le passage.

Un aéronef, sur le point de décoller, ne tentera pas de le faire tant qu'il existera un risque évident d'abordage avec d'autres aéronefs.

ART. 104. — Aérodromes contrôlés.

Sur les aérodromes où une tour de contrôle est en service,

le pilote commandant de bord d'un aéronef engagé dans la circulation d'aérodrome doit :

a) garder une écoute continue sur les fréquences autorisées pour les communications avec le contrôle de la circulation aérienne ou, si cela n'est pas possible, veiller à recevoir toutes instructions qui pourraient être transmises par signaux optiques et,

b) obtenir par radio ou signaux optiques, une autorisation préalable pour toute manœuvre, avant ou pendant la circulation au sol, l'atterrissement ou le décollage.

ART. 105. — Aérodrome et terrains sans pistes.

Sur les aérodromes et terrains d'atterrissement où il n'existe pas de pistes, ou lorsque la circulation des aéronefs n'est pas limitée à des pistes préparées, le pilote commandant de bord, doit, à l'atterrissement et au décollage, observer autant que possible les règles suivantes :

a) lors de l'atterrissement ou du décollage, un espace raisonnable doit être laissé à la droite d'un autre aéronef qui atterrit ou décolle ;

b) les manœuvres au sol doivent normalement être effectuées dans la direction de l'atterrissement ; toutefois, la zone d'atterrissement peut être traversée, à condition que tous les virages soient exécutés à gauche et que le passage soit laissé libre pour tout aéronef atterrissant ou décollant.

ART. 106. — Aire spéciale réservée aux hélicoptères.

Des procédures et les consignes d'utilisation, décrites dans les publications d'informations aéronautiques, sont établies pour la circulation des hélicoptères sur les aérodromes où existe une aire spéciale, réservée à leur usage.

ART. 107. — Suspension d'application des règles du présent chapitre.

Le directeur de l'Aviation Civile peu, en ce qui concerne certains aérodromes ou terrains d'atterrissement, suspendre en tout ou en partie, l'application des règles du présent chapitre.

ART. 108. — Manœuvre sur l'eau.

Tout aéronef en vol, manœuvrant près de la surface de l'eau, amerrissant ou décollant, doit, autant que possible, se tenir à distance de tous navires et éviter d'entraver leur navigation.

Tout aéronef sur l'eau doit se conformer au règlement international pour prévenir les abordages en mer « annexe à l'acte final de la Conférence de Londres de 1948, pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ».

En outre, les règles suivantes doivent être observées par tout aéronef, à l'égard d'autres aéronefs et des navires :

a) lorsque deux aéronefs et un navire approchent l'un de l'autre et qu'il y a risque d'abordage, les aéronefs doivent évoluer avec précaution et en tenant compte des circonstances, notamment des possibilités des aéronefs et du navire ;

b) lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un navire suivent des routes convergentes, l'aéronef qui a un autre aéronef ou d'un navire à sa droite, doit céder le passage et se tenir à distance ;

c) lorsqu'un aéronef se rapproche de face ou presque d'un autre aéronef ou d'un navire, il doit modifier son cap vers la droite et se tenir à distance ;

d) un aéronef ou un navire dépassé à la priorité de passage et l'aéronef dépassant doit modifier son cap vers la droite et se tenir à distance.

Section VI. — Vol à vue (V.F.R.)

ART. 109. — Interdiction.

Sauf autorisation du contrôle de la circulation aérienne, aucun aéronef en vol à vue (V.F.R.) ne doit décoller d'un aérodrome situé dans une zone de contrôle, ni y atterrir, ni pénétrer dans la zone ou le circuit de circulation d'un aérodrome, lorsque la visibilité au sol est inférieure à 8 kilomètres et le plafond inférieur à 450 mètres.

La visibilité au sol est appréciée par un observateur au sol accrédité à cet effet et, à défaut, par le pilote commandant de bord, sous sa responsabilité.

La visibilité en vol est appréciée à partir du poste de pilotage, par le pilote commandant de bord, qui doit tenir compte des conditions météorologiques, de l'éclat du soleil et de toute autre condition qui peut limiter la visibilité.

ART. 110. — Vols d'hélicoptères.

Les vols d'hélicoptères doivent être effectués suivant les règles de vol à vue (V.F.R.). Toutefois, certains vols peuvent être effectués suivant les règles de vol aux instruments (I.F.R.) avec une autorisation du directeur de l'Aviation Civile.

ART. 111. — Vol V.F.R. dans un espace contrôlé.

Sous réserve du paragraphe 2 du présent article, un vol à vue peut être effectué à l'intérieur d'un espace contrôlé, lorsque la visibilité en vol n'est pas inférieure à 8 kilomètres, à condition que l'aéronef reste à une distance des nuages égale ou supérieure à 1,5 kilomètres horizontalement et 300 mètres verticalement ; toutefois, à l'intérieur d'une zone de contrôle, un vol à vue peut être effectué dans des conditions différentes, avec une autorisation de l'organe du contrôle de la circulation aérienne.

La nuit, aucun vol à vue ne peut être effectué à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé, sans une autorisation expresse du directeur de l'Aviation Civile. Pour l'application de cette règle en Mauritanie, la nuit se définit par la période comprise entre l'heure du coucher du soleil plus 15 minutes et l'heure du lever du soleil moins 15 minutes.

Pour l'application du présent article et de l'article 122 ci-après, les heures du coucher de soleil et du lever, en un lieu déterminé, se calculent au moyen des éphémérides aéronautiques ou à l'aide d'un monogramme établit par un Service officiel d'information aéronautique.

ART. 112. — Vol V.F.R. hors de l'espace contrôlé.

Un vol à vue peut être effectué hors d'un espace contrôlé ;

a) à une hauteur inférieure à 200 mètres au-dessus de la surface, à condition que la visibilité en vol soit égale ou supérieure à 1,5 kilomètre et que l'aéronef reste hors des nuages et en vue du sol ou de l'eau : toutefois, un hélicoptère peut voler dans cette portion de l'espace, lorsque la visibilité en vol est inférieure à 1,5 kilomètre mais au moins égale à 800 mètres, à condition que sa vitesse permette au pilote commandant de bord de voir tout autre aéronef ou obstacle, en temps voulu pour éviter un abordage ; ou,

b) à une hauteur égale ou supérieure à 200 mètres au-dessus de la surface, à condition que la visibilité en vol soit égale ou supérieure à 8 kilomètres et que l'aéronef vole à une distance des nuages égale ou supérieure à 1,5 kilomètre horizontalement et 300 mètres verticalement ; si l'organe compétent de contrôle de la circulation l'autorise, un vol V.F.R. peut

aussi être effectué si la visibilité en vol est inférieure à 8 kilomètres, mais au moins égale à 1,5 kilomètre.

Tout vol V.F.R. en palier, à une hauteur égale ou supérieure à 900 mètres au-dessus de la surface, sera effectué à l'un des niveaux de croisière correspondant à la route magnétique de l'aéronef ou, dans les régions où le fonctionnement du compas n'est pas sûr, à un niveau de croisière fixé d'après sa route vraie.

ART. 113. — Poursuite en I.F.R. d'un vol V.F.R.

Un pilote commandant de bord qui effectue un vol à vue et désire continuer suivant les règles du vol aux instruments doit :

a) s'il a déposé un plan de vol, transmettre les modifications à y apporter ou,

b) dans le cas contraire, soumettre un plan de vol à l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne si le vol doit se poursuivre dans un espace aérien contrôlé, sur des routes ou des régions à service consultatif ou dans telles autres parties de l'espace aérien désignées par l'organe de contrôle ; une autorisation de cet organe doit en outre être obtenue avant de pénétrer en vol aux instruments (I.F.R.) dans un espace aérien contrôlé.

Section VII. — Vol aux instruments (I.F.R.)

ART. 114. — Interdiction.

Un pilote commandant de bord ne peut effectuer un vol aux instruments que si sa licence mentionne une telle qualification dûment délivrée ou validée par le directeur de l'Aviation Civile.

Un aéronef ne peut être piloté selon les règles de vol aux instruments s'il n'est pas équipé des instruments prescrits par le directeur de l'Aviation Civile et des appareils de radioguidage appropriés à la route à suivre.

ART. 115. — Vols d'hélicoptères.

Pour les vols d'hélicoptères effectués pendant les périodes d'obscurité, l'application de règles différentes des règles de vol aux instruments peut être autorisée dans des conditions prescrites par le directeur de l'Aviation Civile.

ART. 116. — Hauteur de vol.

Sauf autorisation spéciale du directeur de l'Aviation Civile, un vol aux instruments ne doit pas être effectué, sauf pour les atterrissages et les décollages, à une hauteur inférieure à 500 mètres au-dessus de l'obstacle le plus élevé dans un rayon de 8 kilomètres de l'aéronef en vol.

Toute autre hauteur qui pourrait être fixée par le directeur de l'Aviation Civile, pour certaines routes ou partie de routes, fera l'objet de publications d'informations aéronautiques ou de NOTAM.

ART. 117. — Vol I.F.R. en espace contrôlé.

A l'intérieur d'un espace contrôlé,

a) avant d'effectuer un vol ou une partie de vol I.F.R., une autorisation devra être obtenue de l'organe compétent de la circulation aérienne, après dépôt du plan de vol ;

b) pendant un vol I.F.R., aucune modification ne sera apportée au plan de vol, sauf dans les cas prévus.

Des comptes rendus de position indiquant l'heure et le niveau de croisière seront transmis à l'organe compétent de contrôle de la circulation aérienne, soit au moment du passage

au-dessus de points préétablis ou spécifiés, soit à des intervalles prescrits ; sera également notifié à cet organe le moment où l'aéronef quitte l'espace contrôlé correspondant ou atterrit.

Une écoute doit être assurée sur la fréquence radio appropriée et il devra être possible d'établir, en cas de besoin, une communication bilatérale avec l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne.

ART. 118. — *Interruption de communications radio-électriques.*

Si la liaison radio-électrique est interrompue, le pilote de l'aéronef doit :

a) dans des conditions météorologiques permettant un vol à vue, poursuivre son vol conformément aux règles de vol V.F.R. et atterrir à l'aérodrome le plus approprié et,

b) dans des conditions météorologiques ne permettant pas un vol à vue, poursuivre son vol en se conformant au plan de vol et en s'efforçant d'arriver à l'aérodrome d'atterrissement indiqué, à une heure aussi proche que possible de l'heure prévue.

ART. 119. — *Vol I.F.R. hors d'un espace contrôlé.*

Sauf au cours des montées et des descentes, un aéronef effectuant un vol I.F.R. hors de tout espace aérien contrôlé, volera à un niveau de croisière correspondant à sa route magnétique ou à sa route vraie comme il est spécifié à l'article 112.

ART. 120 — *Poursuite en V.F.R. d'un vol en I.F.R.*

Un pilote qui décide de poursuivre un vol I.F.R. en V.F.R., s'il a déposé un plan de vol, avise l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne que le vol I.F.R. est annulé et notifie les modifications à apporter au plan de vol.

Si le pilote se trouve dans des conditions météorologiques de vol V.F.R., il n'annulera pas son vol I.F.R. à moins qu'il ne prévoie que le vol se poursuivra pendant un temps assez long dans des conditions ininterrompues de vol à vue et qu'il n'ait l'intention de le poursuivre dans ces conditions.

ART. 121. — *Vol I.F.R. fictif.*

Un vol dans des conditions fictives de vol aux instruments ne peut être effectué que :

a) si l'aéronef est équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement et,

b) si le second poste de pilotage est occupé par un pilote compétent, agissant comme pilote de sécurité et disposant d'une vue suffisante dans toutes les directions ou communiquant avec un observateur à bord dont le champ de vision complète le sien de façon satisfaisante.

Section VIII. — Feux et signaux

ART. 122. — *Feux réglementaires.*

Entre le coucher et le lever du soleil ou pendant toute autre période que le directeur de l'Aviation Civile pourrait fixer entre le coucher et le lever du soleil, tous les aéronefs en vol ou évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome, ainsi que tous les aéronefs à flot, porteront des feux conformes aux prescriptions de la réglementation internationale en vigueur. Ils ne porteront aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux réglementaires.

ART. 123. — *Signaux.*

Les signaux utilisés pour la circulation aérienne et leur signification seront conformes aux prescriptions de la réglementation internationale en vigueur.

Tout pilote commandant de bord, dès qu'il aperçoit ou reçoit un de ces signaux, prend toute disposition nécessaire pour se conformer aux instructions correspondantes.

Les signaux ne seront utilisés qu'aux fins prévues et aucun autre signal qui risque d'être confondu avec ceux-ci ne sera utilisé.

Titre VI. — Des enquêtes sur les accidents d'aviation

ART. 124. — *Définition.*

Aux fins du présent titre est qualifié « accident d'aviation » tout événement lié à l'utilisation d'un aéronef civil, survenant entre le moment où une personne prend place à bord d'un aéronef avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes montées dans l'aéronef sont descendues, et au cours duquel :

a) une ou plusieurs personnes sont tuées ou grièvement blessées du fait qu'elles se trouvaient, soit dans l'aéronef, soit en contact direct avec celui-ci ou avec un objet qui y est fixé ; ou,

b) l'aéronef subit des dégâts importants.

ART. 125. — *Accident en Mauritanie.*

Tout accident survenant sur le territoire mauritanien est notifié sans délai et par les moyens les plus rapides au Service de l'Aviation Civile. Cette obligation incombe au pilote commandant de bord ou à un membre de l'équipage, et, à défaut, soit au commandant de l'aérodrome le plus voisin du lieu de l'accident, soit à l'autorité locale civile ou militaire. Doit être également prévenue l'autorité judiciaire dans le ressort de laquelle l'accident s'est produit.

L'autorité locale ou le commandant d'aérodrome, suivant le cas, prendra dès que possible toutes mesures utiles pour assurer sur place la garde de l'appareil et de son contenu et la conservation des indices nécessaires à l'enquête, et pour éviter tout pillage ou détérioration.

Un enquêteur, désigné par le directeur de l'Aviation Civile, procède, dès que possible, à une enquête de première information et envoie, dans les six jours après l'accident, un rapport au Service de l'Aviation Civile.

Les premiers renseignements à notifier, la conduite de l'enquête de première information, ainsi que la forme et le contenu du rapport font l'objet d'un arrêté du ministre chargé des Transports.

ART. 126. — *Commission d'enquête.*

Après examen du rapport d'enquête de première information, le ministre chargé des Transports peut, si l'accident revêt un caractère international ou si l'accident présente une gravité exceptionnelle, instituer une Commission d'enquête, dont il fixe la composition et les modalités de fonctionnement.

ART. 127. — *Publicité du rapport.*

Le ministre chargé des Transports peut, s'il l'estime utile ou nécessaire, rendre public tout ou partie du rapport de première information ou du rapport de la commission d'enquête.

ART. 128. — Sanctions.

S'il résulte du rapport d'enquête que l'accident a pour cause une infraction à la réglementation en vigueur en matière de navigation aérienne, le ministre chargé des Transports prend les sanctions administratives ou disciplinaires évoquées pour ce cas, sans préjudice des poursuites pénales éventuelles et des réparations civiles, s'il y a lieu.

ART. 129. — Accident en Mauritanie d'un aéronef étranger.

En cas d'accident survenu en Mauritanie à un aéronef étranger, le ministre chargé des Transports en informe l'Etat d'immatriculation dans les délais les plus courts et par les moyens les plus rapides, en lui notifiant tous renseignements à sa possession, complétés ultérieurement, si cela est nécessaire.

Si l'Etat d'immatriculation fait connaître son intention de faire représenter à l'enquête et demande que l'aéronef, son contenu, et tout indice soient conservés intacts jusqu'à l'arrivée de ce représentant, le directeur de l'Aviation Civile prend toutes dispositions possibles pour donner satisfaction à cette demande, y compris toutes facilités d'accès à l'aéronef, son contenu et aux preuves matérielles. Toutefois, si l'aéronef ou son contenu se trouve, en totalité ou en partie, dans une zone laquelle le Gouvernement mauritanien juge impossible de permettre l'accès, le directeur de l'Aviation Civile assurera le transport en un endroit où l'accès pourra être autorisé.

Le représentant accrédité par l'Etat d'immatriculation participe à l'enquête. Si le directeur de l'Aviation Civile l'estime désirable, ce représentant peut être délégué, pour tout ou partie, à la conduite de l'enquête.

Le rapport comportant les conclusions de l'enquête est dressé, dès que possible, par le ministre chargé des Transports et l'Etat d'immatriculation.

ART. 130. — Information judiciaire.

Si une information judiciaire est ouverte conformément aux dispositions du code de procédure pénale, l'enquêteur technique communique aux autorités judiciaires, sur leur demande, tous renseignements en sa possession au sujet de l'accident.

ART. 131. — Aéronef mauritanien accidenté hors de la Mauritanie.

Si un aéronef mauritanien a un accident hors du territoire mauritanien, sans préjudice de la notification qui serait faite par l'Etat où a eu lieu l'accident, le pilote commandant de bord ou, à défaut, un membre de l'équipage, si l'un ou l'autre est en état de le faire, ou encore le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur, doit aviser ou faire aviser immédiatement le Service de l'Aviation Civile.

Si l'Etat où a eu lieu l'accident est membre de l'O.A.C.I., le ministre chargé des Transports, aussitôt informé de l'accident, peut désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête conduite par cet Etat et peut demander que l'aéronef, son contenu et tout indice soient conservés intacts jusqu'à l'arrivée de ce représentant.

Si l'Etat où a eu lieu l'accident n'est pas membre de l'O.A.C.I., le ministre chargé des Transports s'efforce d'obtenir la participation d'un représentant à l'enquête.

Si l'accident a eu lieu en mer ou si le lieu de l'accident ne peut être établi avec certitude, le ministre chargé des Transports désigne un enquêteur chargé de réunir tous renseignements possibles et de lui faire un rapport.

ART. 132. — Echange de renseignements.

Pour les besoins d'une enquête conduite en Mauritanie le ministre chargé des Transports peut demander à tout Etat membre de l'O.A.C.I. les renseignements dont il dispose ; cet Etat, en fournissant des renseignements, a le droit de désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête et de recevoir copie des parties du rapport susceptibles de l'intéresser. De même, si un Etat membre de l'O.A.C.I. demande aux autorités mauritanienes, à l'occasion d'une enquête, des renseignements en leur possession, le directeur de l'Aviation Civile les fournit et peut désigner un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

DEUXIEME PARTIE. — SERVICES AERIENS**Titre premier. — Définitions et règles générales****ART. 133. — Catégories de services aériens.**

Pour l'application du présent code, les services que peuvent assurer les aéronefs rentrent dans l'une des trois catégories suivantes :

- a) services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux ;
- b) services de travail aérien ;
- c) services aériens privés.

ART. 134. — Transport public.

Les services aériens de transport public ont pour objet le transport contre rémunération de personnes, de fret ou de courrier.

Sont réputés services aériens réguliers de transport public, ceux qui assurent, par une série de vols accessibles au public, entre deux ou plusieurs points, fixés à l'avance suivant des itinéraires approuvés et conformément à des horaires pré-établis et publiés, ou avec une fréquence et une régularité telle que ces vols constituent une série systématique.

Sont réputés services aériens non réguliers de transport public, ceux qui ne réunissent pas toutes les caractéristiques énumérées au paragraphe ci-dessus.

Les services de transport aérien, soit réguliers, soit non réguliers, sont dits internationaux s'ils empruntent l'espace aérien de deux ou plusieurs Etats.

ART. 135. — Travail aérien.

Sont réputés services de travail aérien, tous vols exécutés pour autrui et ayant notamment pour objet : la prise de vues aériennes photographiques ou cinématographiques ; des relevés aérotopographiques ; le jet d'objets ou de matières pour des fins agricoles ou d'hygiène publique ; toutes formes de réclame, publicité ou propagande, telles que panneaux remorqués, écritures célestes, hauts-parleurs à bord ; des fins éducatives ou scientifiques, telles que exploration du sol ou du sous-sol, étude des ouragans et des cyclones, vols d'acridiens ou d'oiseaux migrateurs ; l'enseignement de vol dans les écoles d'aviation dûment autorisées, le transport de personnes, comme baptêmes de l'air au cours de manifestations publiques d'aviation.

ART. 136. — Services aériens privés.

Sont réputés services aériens privés, tous vols exécutés sans rémunération et ayant pour objet : le tourisme, le travail aérien, agricole ou autre, effectué pour le bénéfice exclusif du

propriétaire de l'aéronef ; le service particulier d'une entreprise autre qu'une entreprise de transport public, ou d'une personne, propriétaire de ou des aéronefs utilisés ; l'entraînement en vol de pilotes en vue d'obtenir une licence supérieure.

ART. 137. — *Entreprises.*

Les services aériens de transport public et de travail aérien ne peuvent être assurés que par des entreprises dument autorisées par le ministre chargé des Transports.

Les services aériens privés, autres que les aéro-clubs et les écoles d'aviation n'ont besoin d'aucune autorisation, à condition de se conformer aux dispositions du présent code.

Est réputée entreprise de transport public par air, toute personne physique ou morale qui effectue habituellement des transports par aéronefs contre rémunération.

Est réputée entreprise de travail aérien, toute personne physique ou morale qui effectue pour autrui contre rémunération, divers travaux à l'aide d'aéronefs.

ART. 138. — *Exploitant.*

Sont considérés comme exploitants d'aéronef destiné à l'un quelconque des services aériens énumérés à l'article 133 :

a) l'entreprise titulaire d'une autorisation d'exploitation de services de transport public ou de travail aérien ;

b) le propriétaire, inscrit sur le registre d'immatriculation, de l'aéronef qu'il utilise soit personnellement, soit par l'intermédiaire de préposés, à moins que ce registre ne mentionne le nom d'un exploitant ;

c) le frêteur d'un aéronef qui s'est réservé la conduite technique de l'aéronef et la direction de l'équipage sur lequel il conserve autorité ;

d) l'affréteur d'un aéronef si le contrat d'affrètement stipule qu'il assume toutes les obligations d'un exploitant et qu'il a le droit de donner des ordres à l'équipage pendant toute la durée de l'affrètement ;

e) le locataire d'un aéronef sans équipage, qui en assure la conduite technique avec un équipage de son choix.

ART. 139. — *Préposés.*

Est réputé préposé d'un exploitant, tout agent ou employé de cet exploitant, qui agit au nom et pour le compte de celui-ci, au cours de l'exercice de ses fonctions, que ce soit ou non dans les limites de ses attributions.

ART. 140. — *Autorisation.*

Pour obtenir une autorisation d'exploitation, une entreprise de transport public et de travail aérien doit fournir au ministre chargé des Transports toutes informations sur le service proposé et satisfaire aux conditions posées par le ministre en ce qui concerne les garanties techniques et financières d'une exploitation sûre et efficace, conformément aux dispositions du présent code.

L'autorisation n'est accordée que pour une période ne pouvant excéder une durée d'un an renouvelable, sauf en cas de services réguliers de transport public qui peuvent faire l'objet d'une autorisation ou d'une concession d'une durée fixée par contrat ; le renouvellement peut être refusé ou assorti de conditions particulières.

Au cas où une entreprise contreviendrait aux dispositions du présent code ou de l'autorisation, ou si l'intérêt public l'exige le ministre chargé des Transports peut prononcer la suspension ou le retrait de l'autorisation.

La demande d'autorisation ainsi que la forme de l'autorisation feront l'objet d'un arrêté du ministre chargé des Transports.

ART. 141. — *Cession de services.*

Une entreprise titulaire d'une autorisation relative à des services de transport public ou de travail aérien ne peut conclure avec une autre entreprise un accord pour que celle-ci assure tout ou partie du service autorisé, sans qu'un tel accord ne soit approuvé par le Ministre chargé des Transports.

ART. 142. — *Admission d'aéronefs étrangers.*

Les aéronefs immatriculés dans un Etat étranger ne peuvent exercer en Mauritanie l'activité contre rémunération qu'aux termes d'accords ou conventions conclus entre la Mauritanie et l'Etat d'immatriculation ou aux termes d'une autorisation spéciale et temporaire accordée par le Ministre chargé des Transports.

En l'absence d'accord, convention ou autorisation prévoyant le genre d'activités envisagées, un aéronef immatriculé dans un Etat étranger doit, pour entrer en Mauritanie, formuler une demande d'autorisation quinze jours avant la date prévue pour son atterrissage et obtenir cette autorisation.

En ce qui concerne les aéronefs immatriculés dans un Etat étranger qui désirent entrer en Mauritanie aux fins de tourisme ou d'autres activités ne donnant pas lieu à rémunération, ainsi que tous aéronefs immatriculés dans un Etat étranger qui désirent seulement survoler le territoire mauritanien sans y atterrir ou faire seulement des escales techniques, ces aéronefs doivent, sous réserve d'accords internationaux ou d'autorisations accordées conformément au présent code :

a) donner préavis de leur intention, soit directement au Service de l'Aviation Civile, soit par voie diplomatique, au moins 24 heures avant le départ de l'aéronef de l'étranger; le préavis doit mentionner : marques de nationalité et d'immatriculation, type d'aéronef, nom du pilote, aérodrome d'escalier technique s'il y a lieu, heure probable d'arrivée; la notification d'un plan de vol aux services de contrôle de la circulation aérienne dans le même délai tiendra lieu de préavis; préavis ou notification de plan de vol dispense de l'obligation d'atterrir à un aérodrome douanier frontière, prévue à l'article 8 du présent code;

b) remplir les conditions prévues à l'article 79 du présent code;

c) se conformer aux dispositions des lois et règlements mauritaniens en matière de douanes, immigration, police et hygiène;

d) être assurés pour dommage aux tiers à la surface, conformément aux dispositions du titre VII de la présente partie.

ART. 143. — *Contrôle.*

Les entreprises mauritaniennes de services de transport public et de travail aérien sont soumises, en ce qui concerne l'exploitation technique et commerciale ainsi que les conditions de travail, au contrôle du Service de l'Aviation Civile.

Ce contrôle peut être exercé, en vol et au sol, par tout agent de ce Service muni d'un ordre de mission, ainsi que par le Directeur de l'Aviation Civile.

Les entreprises doivent, sur demande des agents chargés du contrôle, leur communiquer tous documents nécessaires à l'exercice de leur mission.

Le ministre chargé des Transports peut déléguer certaines ses attributions de contrôle à un organisme technique habilité à cet effet.

ART. 144. — Réquisition.

Sans préjudice des dispositions en vigueur, en cas de calamité publique ou de nécessité impérieuse, le gouvernement peut réquisitionner les aéronefs des entreprises mauritanienes de transport public aérien et de travail aérien, qui doivent mettre à sa disposition les équipages de personnel évidant et le personnel à terre nécessaire pour leur utilisation.

Titre II. — Services aériens de transport public

CHAPITRE PREMIER. — TRANSPORTS INTERIEURS ET INTERNATIONAUX

ART. 145. — *Transports intérieurs.*

Les services aériens de transport public, entre deux points quelconques du territoire mauritanien, sont assurés par des entreprises mauritanienes et par la Société comme AIR AFRIQUE.

ART. 146. — *Transports internationaux.*

Les services aériens internationaux de transport public intérieur, en provenance ou à destination de la Mauritanie, peuvent être assurés par des entreprises mauritanienes ou étrangères.

L'admission d'entreprises étrangères sur des services réguliers ou non réguliers est autorisée par le Ministre chargé des transports, conformément aux termes des conventions et accords multilatéraux ou bilatéraux, conclus par la Mauritanie.

Les entreprises étrangères dont l'Etat d'origine n'a pas conclu avec la Mauritanie d'accord aérien, peuvent cependant obtenir autorisation pour l'exploitation de services réguliers internationaux sur certaines lignes, à condition que l'Etat d'origine de ces entreprises accorde la réciprocité aux entreprises mauritanienes, et à condition qu'un nouveau service ne soit pas de nature à causer une concurrence ruineuse pour les entreprises mauritanienes.

Dans le cas de services étrangers non réguliers, l'autorisation ne sera pas accordée, si le service envisagé constitue une concurrence déloyale aux entreprises qui assurent des services réguliers de transport aérien.

ART. 147. — *Itinéraires.*

Les itinéraires des services aériens réguliers de transport public et les points desservis par des services aériens non réguliers doivent être approuvés par le ministre chargé des transports.

Les entreprises mauritanienes de services réguliers de transport public ont un droit de préférence pour effectuer les vols non réguliers spéciaux ou affrétés, entre des points situés sur leurs propres itinéraires.

Si une entreprise de services aériens non réguliers de transport public demande l'autorisation d'effectuer des vols entre des points desservis par une entreprise mauritanienne de services réguliers de transport public, l'autorisation ne sera donnée que si cette dernière n'est pas en mesure d'assurer le même service.

Il est interdit à une entreprise de services aériens non réguliers de transport public d'effectuer régulièrement des vols, entre des points desservis par une entreprise de services réguliers, à des jours fixes de la semaine ou avec une régularité telle qu'ils peuvent constituer une série de vols réguliers.

ART. 148. — *Modification d'itinéraire.*

Aucune entreprise de services aériens réguliers de transport public ne peut modifier un itinéraire ou abandonner l'exploitation d'une route ou d'un tronçon de route, sans en avoir obtenu au préalable l'autorisation du ministre chargé des Transports, qui peut consulter les intéressés.

Toutefois, le ministre chargé des Transports peut autoriser, si cela est conforme à l'intérêt public, la suspension et la modification temporaire de services aériens.

ART. 149. — *Horaires.*

Les horaires d'exploitation des services aériens réguliers de transport public, fixant des heures de départ et d'arrivée à chaque terminus et à chaque escale, doivent être approuvés par le Service de l'Aviation Civile, mais, si dans les quatorze jours de leur soumission au dit service, aucune observation n'a été formulée, l'exploitation peut commencer conformément à ces horaires.

ART. 150. — *Tarifs.*

Toute entreprise de services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux, doit soumettre ses tarifs pour passagers et taux de fret au ministre chargé des Transports qui, en accord avec le ministre des Finances, les approuve avec ou sans modification ou en prescrit d'autres jugés plus appropriés ou plus raisonnables.

Les tarifs pour passagers et taux de fret, ainsi approuvés, doivent être appliqués par toutes les entreprises exploitant les mêmes routes ou tronçons de routes, et aucune entreprise ne peut demander des prix différents de ceux résultant des tarifs et taux approuvés.

Si une entreprise mauritanienne de services aériens intérieurs ne se conforme pas aux dispositions du présent article, le ministre chargé des Transports peut interdire aux aéronefs d'une telle entreprise l'accès des aérodromes mauritaniens.

Au cas où une entreprise assurant des services aériens internationaux ne se conforme pas à la présente disposition en ce qui concerne les tarifs ou taux afférents à des transports internationaux, la difficulté serait réglée conformément, soit aux termes d'accords internationaux en vigueur, soit aux termes de l'autorisation accordée à cette entreprise.

ART. 151. — *Publication de services.*

Les entreprises de services aériens réguliers de transport public doivent imprimer, publier et porter à la connaissance du public, les itinéraires, horaires, tarifs de passage et taux de fret concernant leurs divers services, ainsi que toutes conditions fixées par le ministre chargé des Transports pour leur mise en application.

Il est interdit à quiconque, autre qu'une entreprise de services aériens réguliers de transport public, d'annoncer publiquement, par un moyen quelconque, qu'il est disposé à transporter, contre rémunération, des personnes ou du fret des points déterminés et suivants des horaires fixés.

ART. 152. — *Aéronefs utilisés.*

Tous les aéronefs utilisés par des entreprises mauritanienes de transport public doivent être immatriculés en Mauritanie.

Toutefois, au cas où, par manque d'équipement dûment prouvé une entreprise est obligée de louer ou d'affrêter temporairement un aéronef immatriculé à l'étranger, le Directeur de l'Aviation Civile peut autoriser l'emploi d'un tel aéronef par cette entreprise; un permis provisoire de circulation d'une durée maximum de six mois renouvelable lui sera accordé.

ART. 153. — Taxis aériens.

Les entreprises qui assurent des services aériens non réguliers par taxis aériens sont assimilés à des entreprises de travail aérien, à condition que les aéronefs utilisés n'aient pas une capacité supérieure à six sièges passagers ou à 600 kilogrammes pour les transports de fret; toutefois l'article 147 leur est applicable, ainsi que les pénalités prévues par la loi en cas d'infraction au dit article.

Les tarifs de transport sont fixés d'un commun accord entre l'entreprise et le passager ou l'expéditeur.

ART. 154. — Transport du courrier.

Le ministre chargé des Transports conclut, avec les entreprises aériennes de transport public, des contrats pour le transport du courrier, conformément aux dispositions des Conventions d'Union Postale Universelle.

ART. 155. — Statistiques.

Toute entreprise mauritanienne de services aériens réguliers ou non réguliers, doit fournir au Service de l'Aviation Civile, à certaines dates, des statistiques relatives au trafic, heures de vol, kilomètres parcourus, passagers et fret transportés, ainsi que des informations concernant le coût d'exploitation, la situation financière, les recettes et leur origine.

Les informations ainsi fournies qui intéressent la situation de l'entreprise ne doivent pas être divulguées publiquement.

CHAPITRE II. — CONTRATS DE TRANSPORT, D'AFFRETEMENT ET DE LOCATION.

ART. 156. — Textes applicables.

Sous réserve des dispositions du présent chapitre et de celles du Titre VII de la partie II du présent code, les règles relatives aux transports par terre et par eau, sont applicables aux transports par air.

ART. 157. — Contrat de transport.

Tout transport public par air donne lieu à un contrat, par lequel une personne physique ou morale, appelée transporteur, s'engage, moyennant un certain prix, à conduire par air, d'un point à un autre, soit des personnes avec ou sans bagages enregistrés, soit les objets reçus d'un expéditeur pour être remis à une personne appelée destinataire.

ART. 158. — Forme du contrat.

Le contrat de transport de personnes par air est constaté par la délivrance d'un billet de passage. Le transport de bagages enregistrés peut être constaté, soit sur le billet de passage, soit par un bulletin de bagages distinct.

Le contrat de transport d'objets par air est constaté par une lettre de transport aérien.

S'il s'agit d'un transport international de personnes, de bagages enregistrés ou d'objets, le titre formant contrat de transport doit indiquer au moins les points de départ et de destination et, au cas où deux points sont en Mauritanie, une

escale à l'étranger et préciser que le transport est régi par Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et ses modifications ultérieures.

Le billet de passage, le bulletin de bagages et la lettre de transport aérien font foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence de titre ou l'irrégularité des mentions n'affecte ni l'existence, la validité du contrat de transport.

ART. 159. — Affrètement.

Le contrat d'affrètement est un contrat par lequel une personne appelée frêleur, qui a la disposition d'un aéronef cède moyennant rémunération à une autre personne appelée affréteur, l'utilisation de tout ou partie de la capacité de l'aéronef, soit pour un certain nombre de kilomètres, soit pour un certain temps.

Si le frêleur conserve la conduite technique de l'aéronef et la direction de l'équipage sur lequel il conserve autorité, le frêleur est considéré comme exploitant de l'aéronef et l'affréteur comme le transporteur, à conditions que le nom de ce dernier figure sur les divers documents constituant les contrats de transport.

Si l'affréteur assume toutes les obligations d'un exploitant aux termes du contrat d'affrètement et a le droit de donner des ordres à l'équipage pendant toute la durée de l'affrètement, l'affréteur est considéré comme exploitant et transporteur.

ART. 160. — Location.

Le contrat de location est un contrat par lequel le locateur cède, moyennant rémunération à une autre personne appelée locataire, l'utilisation de la capacité totale d'un aéronef sans équipage, soit pour un voyage ou une série de voyages, soit pour un certain nombre de kilomètres à parcourir, pour un certain temps.

Le locataire qui assume la conduite technique de l'aéronef avec un équipage de son choix est considéré comme l'exploitant de l'aéronef et le transporteur pour tous les contrats de transport auxquels il est partie.

ART. 161. — Forme des contrats.

Les contrats de location et affrètement doivent faire l'objet d'un écrit.

Tout contrat de location et les contrats d'affrètement d'une durée supérieure à trente jours ne produisent effet à l'égard des tiers que par inscription au registre d'immatriculation.

CHAPITRE III. — CONDITIONS TECHNIQUES D'EXPLOITATION DES SERVICES AERIENS DE TRANSPORT PUBLIC.

ART. 162. — Application du chapitre.

Les articles du présent chapitre s'appliquent à tout exploitant d'entreprise mauritanienne de services aériens de transport public et à son personnel.

ART. 163. — Organisation du service.

Tout exploitant doit posséder une organisation appropriée, comprenant un personnel expérimenté, des ateliers équipements et autres installations et services, dans la mesure et aux lieux fixés par le Directeur de l'Aviation Civile, de maintenir les aéronefs qu'il utilise en parfait état de vol.

cas où les équipements, installations et services du territoire national sont insuffisants, le Directeur de l'Aviation Civile a à ce que l'exploitant effectue l'entretien de ses aéronefs dans un pays qui se conforme à la réglementation internationale en matière de navigabilité.

ART. 164. — *Manuel d'entretien.*

Tout exploitant doit fournir au personnel d'entretien et constamment à jour, un manuel d'entretien contenant renseignements essentiels sur les méthodes d'entretien diverses parties de l'aéronef, des instruments, de l'équipement et des accessoires, sur rédaction des fiches d'entretien, la fréquence des opérations de contrôle, de révision et d'inspection. Copie du manuel est soumise au Directeur de l'Aviation Civile.

Le personnel d'entretien de l'exploitant doit se conformer aux prescriptions du manuel.

ART. 165. — *Instruction du personnel d'entretien.*

Tout exploitant doit veiller à ce que le personnel d'entretien reçoive une instruction appropriée et périodique sur les méthodes d'entretien à appliquer spécialement lors de la mise en service de matériel nouveau; le programme d'entraînement est soumis à l'approbation du Directeur de l'Aviation Civile.

ART. 166. — *Etats d'entretien.*

Tout exploitant doit tenir, pour les divers éléments des aéronefs en service, des états complets indiquant le temps d'utilisation, le temps écoulé depuis la dernière révision depuis la dernière inspection; ces états, qui sont à la disposition du Directeur de l'Aviation Civile pour vérification, sont servis pendant quatre vingt dix jours, à partir du retrait du service de l'élément auquel ils se rapportent.

ART. 167. — *Manuel d'exploitation.*

Tout exploitant doit fournir à son personnel d'exploitation autre de guide et tenir constamment à jour, un manuel d'exploitation contenant des renseignements complets sur la conduite des vols et, notamment, les renseignements suivants : instructions indiquant la responsabilité du personnel, composition de l'équipage de conduite pour chaque tronçon de route, procédures d'urgence en vol, altitude minima de sécurité pour chaque route, minima météorologique pour chaque aérodrome éventuel, de dégagement ou de secours, circonstances d'écoute radio, équipement de navigation nécessaire, instructions détaillées pour le calcul des quantités de carburant et de lubrifiant nécessaires pour chaque route, guide, routier et toute autre information prescrite par le Directeur de l'Aviation Civile.

Le contenu du manuel d'exploitation est sujet à l'approbation préalable du Directeur de l'Aviation Civile.

Chaque membre du personnel d'exploitation employé par l'exploitant doit se conformer entièrement aux instructions relatives à ses fonctions, telles qu'elles sont prévues dans le manuel d'exploitation.

ART. 168. — *Relevés de vol.*

Tout exploitant doit tenir à jour les relevés des temps de vol de chaque membre du personnel d'exploitation employé par lui.

ART. 169. — *Vérification de l'aptitude du personnel.*

Tout exploitant d'une entreprise de services réguliers de

transport public doit organiser un système de vérification, approuvé par le Directeur de l'Aviation Civile, pour s'assurer du maintien de la compétence des membres de son personnel d'exploitation.

Ce système doit comprendre deux épreuves par an, à des intervalles de plus de quatre mois.

ART. 170. — *Qualification de commandant de bord pour une route déterminée.*

Un exploitant ne doit pas confier à un pilote les fonctions de commandant de bord d'un aéronef utilisé pour un service de transport public, sur une certaine route ou tronçon de route, à moins que ce pilote n'ait montré à l'exploitant ou à un pilote qualifié pour cette route et désigné par l'exploitant, qu'il possède une connaissance complète du terrain, des conditions météorologiques, des installations et facilités de navigation aérienne, des emplacements des facilités de recherches et de sauvetage existant le long de cette route et aussi, à moins qu'il n'ait démontré sa compétence, pour utiliser les dispositifs d'approche aux instruments sur les aéronefs qu'il est appelé à utiliser.

Le pilote ayant satisfait aux épreuves ci-dessus restera qualifié pendant douze mois à partir de la date à laquelle il aura effectué un vol en qualité de pilote entre les points extrêmes de la route.

ART. 171. — *Service à l'étranger.*

Tout exploitant assurant un service hors du territoire mauritanien doit s'assurer que :

a) ses employés, agents et préposés savent qu'ils doivent, à l'étranger, se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats dans lesquels les aéronefs sont utilisés;

b) les pilotes connaissent les règlements et procédures en vigueur dans les régions qu'ils doivent traverser, et, en particulier, ceux concernant les aérodromes et facilités à utiliser;

c) les autres membres de l'équipage de conduite connaissent les règlements et procédures se rapportant à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'aéronef.

ART. 172. — *Commandant de bord.*

Pour chaque vol, l'exploitant désigne un pilote comme commandant de bord.

Le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité de l'aéronef, des membres de l'équipage, des personnes et du fret transportés. Il assure le maintien de la discipline de tous à bord et prend toutes mesures nécessaires à cet effet.

Si le pilote commandant de bord a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a commis une infraction à bord ou si une personne compromet, par ses actes la sécurité de l'aéronef, de l'équipage, des passagers et du fret, il a le droit d'imposer ou de faire imposer les mesures de coercition nécessaires pour garantir la sécurité. Il peut remettre cette personne aux autorités de la première escale, en même temps qu'un rapport contenant les éléments de preuve qu'il a pu réunir.

Le pilote commandant de bord peut empêcher l'embarquement de personnes en conditions physiques susceptibles de porter préjudice à l'ordre et à la sécurité pendant le vol; il peut aussi débarquer de telles personnes.

Le pilote commandant de bord établit les actes de naissance ou de décès survenus à bord pendant le vol et les consigne sur le carnet de route, ainsi que tous autres incidents ayant pu se produire.

ART. 173. — Système de contrôle.

L'exploitant doit établir, pour chaque type d'aéronef, un système de contrôle, fixant les opérations et manœuvres à faire par le pilote commandant de bord et les autres membres de l'équipage avant et pendant le décollage, pendant le vol, lors de l'atterrissage et en cas de nécessité.

Le pilote commandant de bord doit veiller à l'exécution en détail de ce système de contrôle.

ART. 174. — Préparation du vol et plan de vol.

Le pilote commandant de bord prépare son vol et établit un plan de vol conformément au chapitre II, titre V de la première partie du présent code.

ART. 175. — Vérification avant tout vol.

Le pilote commandant de bord vérifie, avant tout vol :

- a) que l'aéronef est en état de navigabilité;
- b) qu'il est doté des instruments et de l'équipement appropriés pour le vol considéré;
- c) qu'une fiche d'entretien a été délivrée;
- d) que le poids de l'aéronef est dans les limites prescrites et permet d'effectuer un vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues;
- e) que la charge est répartie à bord et arrimée de manière à ne pas compromettre la sécurité du vol;
- f) que les quantités de carburant et de lubrifiant sont suffisantes pour le vol envisagé et que les réserves de carburant et lubrifiant sont emportées;
- g) que le personnel navigant requis est à bord et en état de remplir ses fonctions;
- h) que les instructions de contrôle de la circulation aérienne ont été observées;
- i) que cartes et plans pour la route à suivre sont à bord.

Aucun vol de caractère international ne sera entrepris avant que le pilote commandant de bord ait rempli une fiche de préparation certifiant qu'il a vérifié tous les points spécifiés ci-dessus. L'exploitant doit conserver ces fiches de préparation pendant six mois.

ART. 176. — Carburant et lubrifiant.

Un aéronef ne doit pas commencer un vol, soit à l'intérieur de la Mauritanie, soit à destination ou en provenance de la Mauritanie, sans avoir à bord du carburant et du lubrifiant en quantité suffisante pour effectuer ce vol en toute sécurité, conformément aux dispositions de la réglementation internationale en vigueur.

ART. 177. — Poids au décollage, en vol et à l'atterrissage.

Le poids d'un aéronef, au début du décollage, en vol ou à l'atterrissage ne doit pas dépasser les maxima correspondants fixés par le certificat de navigabilité, ou les maxima fixés pour certains aérodromes ou routes, si ces maxima sont inférieurs, compte tenu des conditions météorologiques, de l'altitude, des dimensions et de la pente des pistes des aérodromes, ou des conditions météorologiques et des altitudes aux abords des routes.

Le poids d'un aéronef au décollage, déduction faite du poids de carburant à utiliser pendant le vol, ne doit pas dépasser les maxima ci-dessus à l'atterrissage sur l'aérodrome de destination ou sur un aérodrome de dégagement.

Le chargement d'un aéronef pendant le vol doit être distribué de telle sorte que le centre de gravité de l'aéronef reste dans les limites fixées par le certificat de navigabilité.

ART. 178. — Minima météorologiques d'aérodromes.

Le Directeur de l'Aviation Civile fixe les minima météorologiques des aérodromes.

Un aéronef ne doit pas décoller d'un aérodrome lorsqu'un des éléments constitutifs des minima est inférieur à celui qui a été fixé.

Un aéronef ne doit :

a) ni atterrir, ni effectuer une approche dans le but d'atterrir si un des éléments constitutifs des minima d'atterrissement est inférieur à celui fixé pour cet aérodrome, sauf en cas de nécessité;

b) ni poursuivre son vol en direction de l'aérodrome d'atterrissement prévu par le plan de vol, à moins que les rapports météorologiques les plus récents indiquent qu'aux heures d'arrivée prévues à cet aérodrome, ou au moins à un aérodrome de dégagement, les conditions météorologiques à l'un ou l'autre de ces aérodromes sont égales ou supérieures aux minima prévus.

ART. 179. — Givrage.

Un aéronef ne doit pas décoller en vue d'un vol pendant lequel il peut se trouver dans des conditions de givrage, moins d'être convenablement pourvu d'un équipement d'antigivrage ou de dégivrage, prescrit par le Directeur de l'Aviation Civile.

ART. 180. — Essais de sécurité.

Avant de conduire l'aéronef en position de décollage, pilote commandant de bord vérifie si les appareils de radiocommunication sont en bon état de fonctionnement.

Immédiatement avant le décollage, le pilote commandant de bord :

- a) essaie les commandes à leur pleine limite et effectue tous autres essais pour être sûr qu'elles fonctionnent convenablement;
- b) s'assure que toutes les portes et ouvertures sont bloquées;
- c) essaie le ou les moteurs, conformément aux prescriptions du fabricant et vérifie, pendant cet essai, les divers appareils associés aux moteurs;
- d) essaie les divers instruments de vol.

Au cas où un essai indiquerait un défaut ou une irrégularité de fonctionnement, l'aéronef ne devra pas décoller avant qu'une vérification ait été faite par une personne démunie qualifiée à cet effet.

ART. 181. — Pilote aux commandes.

Dès qu'un moteur a été mis en marche avant un vol et jusqu'à ce que tous les moteurs aient été arrêtés, un pilote doit être aux commandes.

Si deux pilotes sont prévus, ils doivent rester aux commandes pendant le décollage, l'atterrissage et pendant les conditions de turbulence en vol.

ART. 182. — Admission au poste d'équipage.

Personne ne doit entrer, et les membres du personnel de conduite ne doivent permettre à personne d'entrer, pendant le vol, dans le poste de pilotage, si ce n'est avec une autorisation du pilote commandant de bord.

Toutefois, à moins que le pilote commandant de bord estime cela puisse mettre en danger la sécurité de l'aéronef, personne dûment autorisée par le Directeur de l'Aviation Civile peut y pénétrer aux fins d'examen, d'inspection ou de contrôle, soit de l'aéronef et de son équipement, soit d'un membre du personnel de conduite, soit d'une installation à bord.

ART. 183. — *Conduite de vol.*

Le pilote commandant de bord doit conduire le vol conformément aux dispositions du présent code.

ART. 184. — *Observations météorologiques en vol.*

Le pilote commandant de bord doit transmettre, dans la veille et aux heures prescrites, les observations météorologiques effectuées en vol.

Il signalera, dès que possible, les conditions météorologiques dangereuses rencontrées en vol, avec tous les détails susceptibles d'être utiles pour la sécurité d'autres aéronefs.

ART. 185. — *Documents à fournir.*

Le pilote commandant de bord de tout aéronef à destination ou en provenance de la Mauritanie doit produire, aux autorités compétentes de l'aérodrome d'entrée ou de sortie, les documents prévus par la réglementation internationale en vigueur et établie conformément aux dispositions de celle-ci.

Le ministre chargé des Transports en accord, suivant le conseil avec le ministre de l'Intérieur, le ministre des Finances, le ministre de la Santé ou le ministre de l'Agriculture, peut :

- 1) dispenser les aéronefs visés au paragraphe I ci-dessus la présentation de l'un ou de l'autre de ces documents ou dispenser la présentation de documents simplifiés, et,
- 2) fixer, par arrêté, les formalités à remplir en ce qui concerne l'admission et le congé des passagers, bagages, et

ART. 186. — *Incidents de vol et défauts.*

À la fin d'un vol, et dans les cas urgents en cours de vol, le pilote commandant de bord signale, de la manière prescrite à une personne désignée par le Directeur de l'Aviation Civile, les incidents survenus en vol et les défauts constatés dans l'aéronef et son équipement, les aérodromes, les aides à la navigation et autres installations aéronautiques.

ART. 187. — *Interdiction de transport de passagers.*

Quorsqu'un aéronef est utilisé pour des épreuves de licence privée, de licence supérieure, de qualification de vol ou pour des essais de l'aéronef et des moteurs, il est interdit de transporter des passagers autres que les instructeurs ou le personnel de révision ou d'inspection.

Titre III. — Travail aérien.

ART. 188. — *Entreprises.*

Les services de travail aérien peuvent être assurés par des entreprises mauritanianennes ou étrangères, dûment autorisées conformément à l'article 149 du présent code.

ART. 189. — *Aéronefs utilisés.*

Les entreprises mauritanianennes doivent utiliser des aéronefs immatriculés en Mauritanie; toutefois, en cas d'insuffisance d'équipement, elles peuvent louer ou affrêter des aéronefs immatriculés à l'étranger.

Avant toute utilisation, tout aéronef destiné à un travail en Mauritanie doit obtenir une licence d'exploitation qui est délivrée par le Directeur de l'Aviation Civile, si celui-ci considère l'aéronef apte au travail envisagé.

La validité d'une licence d'exploitation délivrée à un aéronef immatriculé en Mauritanie peut être d'un an. La validité d'une licence délivrée à un aéronef immatriculé à l'étranger sera limitée à trois mois renouvelable; toutefois si un tel aéronef conserve un port d'attache en Mauritanie pendant plus de six mois, il devra, sous réserve de l'examen de cas particuliers, être immatriculé en Mauritanie.

Si, pour une cause quelconque, le certificat de navigabilité d'un aéronef ayant obtenu une licence cesse d'être valable, la validité de la licence cesse également.

ART. 190. — *Interdiction.*

Les aéronefs immatriculés à l'étranger et utilisés en Mauritanie à des services de travail aérien ne pourront être employés à aucune autre activité rémunérée, tant qu'ils resteront en Mauritanie; toute contravention à cette disposition entraînera l'annulation de la licence d'exploitation.

ART. 191. — *Personnel.*

Les pilotes d'aéronefs utilisés pour certains travaux aériens qui nécessitent des vols à des hauteurs inférieures aux minima fixés au titre V de la première partie du présent code, devront être munis d'un certificat de vol rasant, délivré par le Directeur de l'Aviation Civile.

ART. 192. — *Responsabilité.*

Les exploitants de services de travail aérien sont responsables péquainairement des dommages et préjudices causés à des personnes ou, bien

ART. 193. — *Règles complémentaires.*

Un arrêté du ministre chargé des Transports, pris en accord avec le Ministre de l'Agriculture, fixera les règles particulières au travail aérien agricole, notamment en ce qui concerne les conditions de délivrance de certificats de vol rasant, les caractéristiques minima des aérodromes à utiliser, les conditions techniques d'exécution des vols.

Titre IV. — Services aériens privés.

ART. 194. — *Conditions de circulation.*

Les propriétaires et exploitants de services privés, définis à l'article 136 du présent code, autres que les aéro-clubs et les écoles d'aviation, n'ont besoin d'aucune autorisation spéciale pour circuler en Mauritanie ou au-dessus de la Mauritanie, à condition que ces aéronefs soient immatriculés en Mauritanie, que les certificats de navigabilité et les licences du personnel soient en état de validité, que les livres de bord soient tenus à jour et qu'ils se conforment à toutes les dispositions concernant la sécurité de la circulation aérienne, prévues par le présent code.

ART. 195. — *Interdictions.*

Les aéronefs de services privés ne peuvent en aucun cas assurer des services de transport public.

Les aéronefs de tourisme destinés au service personnel de leur propriétaire ne peuvent effectuer d'opérations aériennes commerciales.

Les aéronefs destinés au service particulier d'une entreprise industrielle ou commerciale ne peuvent effectuer, entre deux points de la Mauritanie desservis par une entreprise de transport aérien régulier, des vols à jours fixes de la semaine et avec une fréquence telle qu'ils puissent constituer une série de vols réguliers.

ART. 196. — Aéronefs étrangers.

Les propriétaires ou exploitants d'aéronefs utilisés à des services privés qui désirent, soit atterrir en Mauritanie, soit y effectuer seulement des escales techniques, doivent se conformer aux dispositions de l'article 142 du présent code.

Les propriétaires d'aéronefs étrangers de services privés qui désirent séjourner pendant une certaine période en Mauritanie à des fins purement touristiques, pourront obtenir du Directeur de l'Aviation Civile un permis provisoire dont la durée ne pourra excéder six mois.

Tout aéronef de services privés en usage en Mauritanie pendant plus de six mois doit, obligatoirement, être immatriculé sur le registre mauritanien.

Titre V. — Aéro clubs et écoles d'aviation.

CHAPITRE PREMIER. — DES AERO-CLUBS.

ART. 197. — Constitution.

Les aéro-clubs sont des associations constituées conformément à la loi régissant le droit d'association.

ART. 198. — Agrément.

Les aéro-clubs peuvent obtenir l'agrément du ministre chargé des Transports, suivant une procédure et à des conditions fixées par arrêté.

Les activités des aéro-clubs sont soumises à la surveillance et au contrôle du Service de l'Aviation Civile.

L'agrément peut à tout moment être retiré à un aéro-club qui ne se conforme pas aux dispositions réglementaires en vigueur.

ART. 199. — Subventions et avantages.

Les aéro-clubs régulièrement constitués et agréés peuvent obtenir des subventions, des avantages et des exemptions, notamment de taxes et redevances sur les aérodromes, à l'occasion tant de leurs activités que de certaines manifestations aériennes.

ART. 200. — Exemptions à l'importation.

Ne sera soumise à aucune taxe, l'importation d'aéronefs, moteurs, équipement, rechanges, matériels, combustibles et lubrifiants destinés à l'usage exclusif des aéro-clubs agréés.

CHAPITRE II. — ECOLES D'AVIATION ET CENTRES D'ENTRAINEMENT.

ART. 201. — Agrément.

L'instruction, l'entraînement, le perfectionnement à terre et en vol du personnel aéronautique ne peuvent avoir lieu que dans des écoles ou des centres ayant reçu l'agrément du ministre chargé des Transports, sur justification de leur capacité technique; ces écoles et centres doivent disposer d'une

organisation technique et d'un personnel de surveillance garantissant un bon enseignement par des instructeurs qualifiés et avoir le droit d'utiliser un aérodrome.

Les aéro-clubs peuvent être agréés comme écoles d'aviation ou centres d'entraînement.

Les écoles et les centres agréés fonctionnent sous le contrôle et la surveillance du Service de l'Aviation Civile qui doit, préalablement, approuver les programmes d'études et d'enseignement.

ART. 202. — Instructeurs.

Les instructeurs à terre doivent être agréés par le Directeur de l'Aviation Civile, s'ils ont été reconnus compétents pour enseigner l'une des matières théoriques requises pour obtenir une des licences de personnel aéronautiques.

Les instructeurs de vol doivent avoir la qualification correspondante prévue à l'article 44 du présent code. En cas de besoin, le Directeur de l'Aviation Civile peut agréer, comme instructeur de vol, un membre du personnel de conduite ayant une qualification d'instructeur en cours de validité obtenue dans un pays étranger qui se conforme aux normes internationales en matière de licences de personnel.

ART. 203. — Examens et épreuves.

Les résultats des examens et épreuves passés dans les écoles et centres agréés en vue de la délivrance des licences, qualifications et certificats, visés au titre II de la première partie du présent code, seront acceptés par le Directeur de l'Aviation Civile qui aura cependant le droit de faire procéder à un nouvel examen ou à une nouvelle épreuve, s'il l'estime nécessaire.

ART. 204. — Rapports.

Les directeurs d'écoles et de centres doivent adresser périodiquement au Service de l'Aviation Civile, des rapports sur leur activité; les incidents doivent être signalés sans délai.

ART. 205. — Retrait d'agrément.

L'agrément donné à une école ou à un centre pourra être retiré à tout moment, si des irrégularités ont été constatées dans l'enseignement ou les examens et épreuves.

Titre VI. — Droits, taxes et redevances

ART. 206. — Barèmes de base, tarifs, réductions et exemptions.

Les barèmes de base et les tarifs, ainsi que les réductions et exemptions éventuelles des droits, taxes et redevances prévus au présent titre, sont fixés par arrêté du ministre chargé des Transports, après avis du ministre des Finances.

ART. 207. — Aéronefs.

Des taxes sont perçues sur les aéronefs à l'occasion :

a) des formalités d'inscription au registre d'immatriculation;

b) de la délivrance et du renouvellement du certificat de navigabilité.

ART. 208. — Personnel aéronautique.

Tout candidat à un examen du personnel aéronautique est tenu d'acquitter un droit d'examen.

ART. 209. — Aérodromes.

Sur tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les redevances suivantes peuvent être perçues :

- a) redevance d'atterrissage;
- b) redevance supplémentaire d'usage des dispositifs d'éclairage;
- c) redevance d'abri commun;
- d) redevance de stationnement;
- e) redevance d'usage des installations aménagées sur les établissements pour la réception des passagers et des marchandises;
- f) redevance d'occupation d'immeubles du domaine public;
- g) redevances perçues sur les passagers et le frêt;
- h) redevances perçues sur les visiteurs.

ART. 210. — Aides et services de route.

L'usage des aides et services de route peut donner lieu à perception d'une redevance.

ART. 211. — Bénéficiaires.

Les droits, taxes et redevances prévus au présent titre sont perçus au profit de l'Etat.

Toutefois, lorsqu'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique n'est pas exploité par l'Etat, le Président de la République peut, sur proposition du ministre des Finances ou du ministre chargé des Transports, autoriser la perception de certaines redevances au profit de l'exploitant de l'aérodrome, conformément aux barèmes et tarifs visés à l'article 206 du présent titre.

ART. 212. — Perception.

Les droits, taxes et redevances revenant à l'Etat sont perçus par un comptable public.

Lorsqu'ils sont perçus au comptant, leur encaissement peut être assuré par un régisseur.

Titre VII. — Responsabilité.**CHAPITRE PREMIER. — RESPONSABILITES DU TRANSPORTEUR PAR AERONEF.****ART. 213. — Dommages aux personnes.**

Le transporteur aérien, contractuel ou de fait, est responsable dans les conditions fixées par la Convention signée à Tsovio le 12 octobre 1929 et la convention signée à Guadara le 18 septembre 1961, et par toute convention les modifiant et applicables en Mauritanie, même si le transport n'est pas international au sens de ses conventions.

Le transporteur par aéronef est responsable des dommages et préjudices résultant de mort, blessure ou lésion subie par une personne transportée, à condition que le fait qui a causé le dommage se soit produit à bord de l'aéronef ou au cours d'opérations d'embarquement ou de débarquement.

Aux fins du présent code, le terme comprend toute lésion corporelle, organique ou fonctionnelle, y compris celles affectant les facultés mentales.

ART. 214. — Dommages aux bagages non enregistrés.

Le transporteur par aéronef est responsable des dommages et préjudices résultant de perte, destruction ou avarie de

bagages dont la personne a conservé la garde, à condition que le fait qui a causé le dommage se soit produit entre le moment où la personne est montée à bord de l'aéronef et le moment où elle en est descendue.

ART. 215. — Dommages aux bagages enregistrés et frêt.

Le transporteur par aéronef est responsable des dommages et préjudices résultant de la perte, destruction ou avarie de bagages enregistrés ou de frêt, à condition que le fait qui a causé le dommage se soit produit pendant le temps où les bagages enregistrés ou le frêt ont été sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord, ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissement en dehors d'un aérodrome.

ART. 216. — Dommages pour retard.

Le transporteur par aéronef est également responsable des dommages résultant d'un retard dans le transport par aéronef de personnes, bagages ou fret.

ART. 217. — Cas de non responsabilité.

La responsabilité du transporteur par aéronef est écartée s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il était impossible de le faire.

La responsabilité du transporteur par aéronef peut être écartée ou atténuée s'il prouve qu'une faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué.

La réception par le destinataire de bagages enregistrés ou de frêt sans protestation de sa part constitue présomption, sauf preuve contraire, que les bagages ou le frêt ont été livrés en bon état, conformément au titre de transport.

ART. 218. — Limites de responsabilité.

Sous réserve des dispositions de l'article 240 :

a) la responsabilité du transporteur par aéronef envers chaque personne transportée est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs; toutefois, une limite supérieure peut être fixée par accord entre le transporteur et la personne transportée;

b) la responsabilité du transporteur, en ce qui concerne les bagages conservés sous la garde de personnes transportées, est limitée à la somme de cinq mille francs par personne;

c) la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les bagages enregistrés et le frêt est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf si une déclaration de valeur a été faite par l'expéditeur;

d) les sommes indiquées en francs au présent article, ainsi qu'aux articles 225 et 228 ci-après, sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties en monnaie nationale en chiffre rond, et la conversion s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur or de ladite monnaie, à la date du jugement.

ART. 219. — Nullité de clause.

A l'exception de clauses relatives aux dommages pouvant résulter de la nature ou d'un vice propre des objets transportés, toute autre clause, tendant à exonérer le transporteur par aéronef de la responsabilité ou à établir une limite inférieure à celles fixées par le présent code, est nulle et de nul effet; toutefois la nullité de la clause n'entraîne pas la nullité du contrat de transport.

ART. 220. — Transporteurs successifs.

Au cas où un transport par aéronef, exécuté par plusieurs transporteurs successifs, est considéré comme un transport unique par convention entre les parties, chaque transporteur étant ainsi réputé partie au contrat, le recours pour dommage aux personnes ne peut être exercé que contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait cause du dommage, sauf si le premier transporteur a assumé par contrat la responsabilité pour tout le transport et le recours pour dommage à des bagages enregistrés ou à du fret pourra être exercé, non seulement contre le transporteur ayant effectué la partie du transport au cours de laquelle la destruction, la perte, l'avarie ou le retard s'est produit, mais encore par l'expéditeur contre le premier transporteur et le destinataire contre le dernier, tous ces transporteurs étant solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

ART. 221. — Transporteur de fait.

Le transporteur de fait qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur partie au contrat, effectue tout ou partie du transport, sans être un transporteur successif au sens de l'article 220, est solidairement responsable avec le transporteur contractuel, pour le transport qu'il effectue. Toutefois, la responsabilité du transporteur de fait ne peut pas être engagée, sans son consentement, au delà des limites fixées par l'article 218, nonobstant toute stipulation aggravant la responsabilité du transporteur contractuel prévue à cet article.

CHAPITRE II. — RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT A L'EGARD DES TIERS A LA SURFACE

ART. 222. — Responsabilité et réparation.

L'exploitant de tout aéronef qui exerce une activité aéronautique en Mauritanie ou qui survole la Mauritanie est responsable, dans les conditions fixées par la convention signée à Rome le 7 octobre 1952 et par toute convention la modifiant et applicable en Mauritanie, que le vol soit intérieur ou international.

Il est responsable des dommages causés aux personnes et biens de tiers à la surface par un aéronef qu'il utilise personnellement ou par l'intermédiaire de ses préposés agissant au cours de l'exercice de leurs fonctions, que ce soit ou non dans les limites de leurs attributions.

Toute personne qui subit un dommage à la surface, dans les conditions fixées par le présent code, a droit à réparation, si elle prouve que le dommage provient d'un aéronef en vol ou d'une personne ou d'une chose tombant de celui-ci. Toutefois, il n'y a pas lieu à réparation si le dommage n'est pas la conséquence directe du fait qui l'a produit ou s'il résulte du seul passage de l'aéronef conformément aux règles de la circulation aérienne.

ART. 223. — Responsabilité solidaire.

Au cas où un exploitant en tant qu'affréteur ou locataire d'un aéronef, n'en a pas la disposition exclusive pendant une période de plus de quatorze jours, le propriétaire, affréteur ou locataire est solidairement responsable avec l'exploitant des dommages survenus pendant cette période.

Si le dommage est causé par le fait d'une personne utilisant un aéronef sans le consentement de l'exploitant, ce dernier, à moins qu'il ne prouve qu'il a apporté les soins requis pour

éviter cet usage, est solidairement responsable avec l'autre ou les autres, chacun d'eux étant tenu dans les conditions limites prévues par le présent code.

ART. 224. — Exceptions.

La personne dont la responsabilité serait engagée dans les termes du présent chapitre n'aura pas l'obligation de répondre au dommage :

a) si le dommage est la conséquence directe d'un acte de guerre armé ou de troubles civils ou si cette personne a été privée de l'usage de l'aéronef par un acte de l'autorité publique; ou

b) si elle prouve que le dommage est dû exclusivement à la faute de la personne ayant subi le dommage ou de ses préposés. Si cette faute n'a pas été qu'en partie la cause du dommage, la réparation sera réduite dans la mesure où cette faute a contribué au dommage. Toutefois, si en cas de faute de préposés la personne qui a subi le dommage prouve que ceux-ci ont agi en dehors des limites de leurs attributions, il n'y a pas lieu à réduction, ni à exonération.

ART. 225. — Limites de responsabilité.

Le montant de la réparation ne pourra, sous réserve de l'article 240, excéder par aéronef et par événement :

a) une somme de cinq cent mille francs pour un aéronef dont le poids est égal ou inférieur à 1.000 kilogrammes;

b) une somme de cinq cent mille francs, plus quatre cent francs par kilogramme au-dessus de 1.000 kilogrammes, pour un aéronef dont le poids est supérieur à 1.000 kilogrammes et égal ou inférieur à 6.000 kilogrammes;

c) une somme de deux millions cinq cent mille francs pour deux cent cinquante francs par kilogramme au-dessus de 6.000 kilogrammes, pour un aéronef dont le poids est supérieur à 6.000 kilogrammes et égal ou inférieur à 20.000 kilogrammes;

d) une somme de six millions de francs plus cent cinquante francs par kilogramme excédent 20.000 kilogrammes, pour un aéronef dont le poids est supérieur à 20.000 kilogrammes et inférieur à 50.000 kilogrammes;

e) une somme de dix millions cinq cent mille francs, plus cent francs par kilogramme excédent 50.000 kilogrammes, pour un aéronef dont le poids est supérieur à 50.000 kilogrammes.

Par « poids » il faut entendre le poids maximum de l'aéronef autorisé au décollage par le certificat de navigabilité.

La responsabilité, en cas de mort ou de lésion, ne peut pas excéder cinq cent mille francs par personne tuée ou blessée.

CHAPITRE III. — RESPONSABILITE DU FAIT D'ABORDAGE ENTRE AERONEFS.

ART. 226. — Lorsque le dommage est la conséquence d'un abordage ou d'une gêne dans les évolutions dû à la faute de deux ou plusieurs aéronefs, chacun des exploitants est responsable à l'égard des autres en proportion de la gravité de la faute qu'ils ont respectivement commise et cette gravité ne peut être établie, le montant du dommage est partagé également entre les exploitants.

ART. 227. — A moins que l'un des exploitants n'ait été fautif, ceux-ci supportent à parts égales toutes les indemnités versées par l'un d'eux, en vertu d'une obligation légale, pour tout dommage causé par l'abordage ou la gêne dans les évolutions; toutefois, au résultat d'une action en répétition, un exploitant n'est pas tenu d'effectuer un paiement qui aurait

pour conséquence de mettre à sa charge une indemnité supérieure aux limites de responsabilité ou de le priver d'une exception qu'il aurait été en droit d'invoquer en ce qui concerne les personnes ou les biens à la surface ou transportés à bord de son aéronef.

ART. 228. — Limite de responsabilité.

Sous réserve des dispositions de l'article 240, un exploitant d'aéronef impliqué dans un abordage n'encourt pas une responsabilité supérieure aux limites suivantes :

a) pour la perte de l'autre aéronef ou le dommage subi par celui-ci, la valeur marchande avant l'abordage ou le coût des réparations ou du remplacement, le chiffre retenu étant le plus petit;

b) pour le non usage de cet aéronef, 10% de la valeur retenue pour cet aéronef au paragraphe (a) ci-dessus;

c) pour la mort de personnes à bord de cet autre aéronef, pour blessures ou retard subi par elles, deux cent cinquante mille francs par personne;

d) pour tous objets que chaque personne à bord avait sous sa garde, cinq mille francs par personne;

e) pour destruction, perte ou dommages de tous autres biens à bord, y compris bagages enregistrés et courrier, deux cent cinquante francs par kilogramme.

ART. 229. — Dommages au sol par abordage.

En cas de dommages à des personnes ou bien à la surface résultant d'un abordage entre deux ou plusieurs aéronefs en vol, les exploitants de ces aéronefs sont solidialement responsables de ces dommages jusqu'aux limites prévues à l'article 225, mais aucun exploitant n'est responsable pour une somme supérieure à la limite applicable à son aéronef.

ART. 230. — Gêne dans les évolutions.

Aux fins du présent chapitre, les dommages résultant d'une gêne causée à un autre aéronef par les évolutions d'un aéronef sont assimilés aux dommages causés par abordage.

CHAPITRE IV. — ASSURANCES ET GARANTIES.

ART. 231. — Assurance pour dommages aux tiers.

Tout aéronef civil, qui assure en Mauritanie un des services aériens énumérés à l'article 133 du présent code, ou qui survole le territoire mauritanien, qu'il soit immatriculé en Mauritanie ou à l'étranger, doit être assuré en ce qui concerne la responsabilité de son exploitant pour dommages causés aux tiers à la surface.

Pour les aéronefs immatriculés en Mauritanie, l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurances, société ou assureur, agréé par le ministre des Finances. Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurances agréée par l'Etat d'immatriculation.

ART. 232. — Montant de l'assurance.

La somme assurée en vue de permettre la réparation des dommages causés aux personnes et aux biens à la surface ne doit pas être inférieure aux limites de responsabilité de l'exploitant fixées à l'article 225 d'après le poids de l'aéronef.

ART. 233. — Garantie.

A la place d'une assurance contractée conformément à

l'article 231 ci-dessus, une garantie fournie par l'Etat d'immatriculation ou par une banque autorisée par celui-ci sera considérée comme satisfaisante.

ART. 234. — Attestation..

Une attestation d'assurance ou de garantie établie conformément à un modèle agréé doit être présentée à toute requérance des agents de l'aéronautique ou de la force publique.

ART. 235. — Assurance des passagers.

Outre l'obligation de s'assurer en ce qui concerne la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface, les entreprises de services aériens de transport public doivent également s'assurer en ce qui concerne leur responsabilité pour dommages aux personnes transportées.

ART. 236. — Montant de l'assurance.

La somme assurée en vue de permettre la réparation des dommages causés aux personnes transportées ne doit pas être inférieure aux limites de responsabilité du transporteur fixées à l'article 218.

ART. 237. — Affectation des garanties.

Les garanties et assurances prévues par le présent code et destinées à garantir la réparation de dommages résultant de responsabilités contractuelles ou extracontractuelles sont affectées spécialement et par préférence au paiement des indemnités correspondantes.

ART. 238. — Assurance en vigueur.

Le Service de l'Aviation Civile veillera à ce que les assurances prescrites au présent chapitre restent en vigueur pendant toute la période de validité de la concession ou de l'autorisation d'exploitation.

CHAPITRE V. — REGLES COMMUNES.

ART. 239. — Conventions internationales.

La responsabilité des entreprises de transport public par aéronef, mauritanienne ou étrangères, ainsi que la responsabilité de tout exploitant d'aéronef, lorsqu'il s'agit de vol international, sont régies par les conventions internationales en vigueur en Mauritanie.

A défaut de convention internationale en vigueur, la responsabilité des personnes visées au paragraphe précédent sera, en ce qui concerne les dommages ou accidents survenus en Mauritanie, régie par le présent code et toutes lois mauritanienes applicables.

ART. 240. — Responsabilité illimitée.

Les limites de responsabilité fixées par les articles 213, 225 et 228 ne s'appliquent pas si il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de l'exploitant ou de leurs préposés, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement; dans le cas de préposés, la preuve doit également être faite que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Les limites de responsabilité fixées aux articles 225 et 228 ne s'appliquent pas si la personne responsable s'est emparée d'un aéronef d'une manière illicite et l'a utilisé sans le consentement de la personne qui a le droit d'autoriser cet usage.

ART. 241. — Tribunal compétent.

Les actions en responsabilité pour dommage aux personnes, bagages ou frêt transportés peuvent être portées devant le tribunal, soit du domicile du transporteur, soit du siège principal de son établissement, soit du lieu où il possède un établissement par lequel le contrat a été conclu, soit du lieu de destination.

Les actions en responsabilité pour dommages aux tiers à la surface ou résultant d'abordage sont portées devant un tribunal de l'Etat où le fait, cause de dommages, s'est produit.

ART. 242. — Ayants-droit.

En cas de décès d'une personne responsable aux termes du présent titre, l'action en réparation s'exerce contre ses ayants-droit.

ART. 243. — Retard.

En cas de dommage causé à une personne transportée, par suite de retard dans le transport, la réclamation doit être faite dans les trente jours suivant la date où s'est produit le retard.

ART. 244. — Dommages à bagages et fret.

En cas de dommages à des bagages enregistrés ou au fret transporté, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation écrite dès la découverte du dommage, et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour le fret à dater de leur réception ; en cas de retard, la protestation doit être faite dans les vingt et un jours à dater de leur mise à la disposition du destinataire.

A défaut de protestation dans les délais ci-dessus, toute action contre le transporteur est irrecevable, sauf le cas de fraude de celui-ci.

ART. 245. — Prescription.

Se prescrivent par deux ans :

a) les actions en paiement de rémunération dues pour recherches, assistance et sauvetage ; le délai court du jour où les opérations sont terminées;

b) les actions en responsabilité pour dommages causés aux personnes, bagages et frêt transportés et aux membres d'équipage, sous réserve des dispositions de l'article 244 ci-dessus ; le délai court du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination;

c) les actions en responsabilité pour dommages à des personnes ou biens à la surface ; le délai court où est survenu le fait qui a produit le dommage;

d) les actions en responsabilité pour dommages résultant d'un abordage ; le délai court du jour de l'abordage ; les actions en répétition entre exploitants peuvent s'exercer pendant six mois supplémentaires à compter du jour où l'exploitant a eu le droit d'exercer son recours.

ART. 246. — Suspension ou interruption de prescription.

Les causes de suspension et d'interruption de prescription du droit commun sont applicables aux actions en responsabilité en matière d'aéronautique civile.

Toutefois, aucune action en responsabilité en matière d'aéronautique civile n'est recevable à l'expiration de trois ans à partir du jour où est survenu le fait qui a causé le dommage.

TITRE VIII. — DISPOSITIONS FINALES**ART. 247. — Repression des infractions.**

Les infractions aux dispositions du présent code et peines qui leur sont applicables sont fixées par la loi n° 62.1 du 3 juillet 1962.

ART. 248. — Abrogation.

Les décrets n° 61.083 du 17 mai 1961, relatif au régime d'aérodromes, aux servitudes aéronautiques et à la repression des infractions concernant les servitudes, et n° 61.155 21 août 1961, relatif au régime juridique, administratif et financier des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, sont abrogés.

ART. 249. — Le ministre de la Construction, des Travaux publics et des Transports est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Nouakchott, le 26 mai 1964.

*Le Président de la République
MOKTAR OULD DADDAH*

*Le Ministre de la Construction
des Travaux Publics
et des Transports.*

YAHIA OULD MENKOUS

TABLE DES MATIERES**Titre I. — Des aéronefs.**

Chapitre I. — Dispositions générales
Chapitre II. — Immatriculation des aéronefs
Chapitre III. — Marques
Chapitre IV. — Navigabilité
Chapitre V. — Statut juridique des aéronefs

Titre II. — Du personnel aéronautique.

Chapitre I. — Dispositions générales
Chapitre II. — Licences et qualifications
Chapitre III. — Commandant de bord
Chapitre IV. — Durée de travail en vol

Titre III. — Des aérodromes.

Chapitre I. — Dispositions générales
Chapitre II. — Créations d'aérodromes
Chapitre III. — Servitudes aériennes
Chapitre IV. — Exploitation
Chapitre V. — Renseignements sur les aérodromes

Titre IV. — Services auxiliaires de la navigation aérienne**Titre V. — Conditions et règles techniques de la circulation aérienne**

Chapitre I. — Conditions générales
Chapitre II. — Règles techniques de la circulation aérienne

Titre VI. — Des enquêtes sur les accidents d'aviation.

DEUXIEME PARTIE. — SERVICES AERIENS**pages**re I. — *Définitions et règles générales*

253

re II. — *Services aériens de transport public.*

Chapitre I. — Transport intérieurs et internationaux

255

Chapitre II. — Contrat de transport, d'affrètement et de location

255

Chapitre III. — Conditions techniques d'exploitation des services aériens de transport public

256

tre III. — *Travail aérien*

259

tre IV. — *Services aériens privés*

259

itre V. — *Aéro-clubs et écoles d'aviation*

Chapitre I. — Des aéro-clubs

260

pages

Chapitre II. — Ecoles d'aviation et centres d'entraînement

260

Titre VI. — *Taxes et redevances*

260

Titre VII. — *Responsabilité.*

Chapitre I. — Responsabilité du transporteur par aéronef

261

Chapitre II. — Responsabilité de l'exploitant à égard des tiers à la surface

262

Chapitre III. — Responsabilité du fait d'abordage entre aéronefs

262

Chapitre IV. — Assurances et garanties

263

Chapitre V. — Règles communes

263

Titre VIII. — *Dispositions finales*

264

