

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA

# RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE

## ABONNEMENTS ET REÇUEILS ANNUELS

Abonnements :	UN AN
Ordinaire .....	600 UM
Par avion Mauritanie .....	800 UM
— France ex-communauté .....	1 000 UM
— autres pays .....	1 200 UM

Le numéro : D'après le nombre de pages et les frais d'expédition.

Reçueils annuels de lois et règlements : 600 UM (frais d'expédition en sus).

BIMENSUEL  
PARAÎSSANT le 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> MERCRIDI de CHAQUE MOIS

## POUR LES ABONNEMENTS ET LES ANNONCES

S'adresser à la direction du *Journal officiel*,  
B.P. 188, Nouakchott (Mauritanie)

*Les abonnements et les annonces  
sont payables d'avance.*

Compte Chèque Postal n° 391 Nouakchott.

## ANNONCES ET AVIS DIVERS

La ligne (hauteur 8 points) ..... 20 UM

(Il n'est jamais compté moins de 100 UM  
pour les annonces.)

Les annonces doivent être remises au plus tard  
un mois avant la parution du journal.

## I. — LOIS ET ORDONNANCES

18 janvier 1978 ....	Loi n° 78-006 relative au régime spécial attribué à la Caisse centrale de coopération économique .....	91
18 janvier 1978 ....	Loi n° 78-007 autorisant l'adhésion de la République islamique de Mauritanie à la Convention pour la répression de la capture illégale d'aéronefs et à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile .....	92
18 janvier 1978 ....	Loi n° 78-008 autorisant la ratification de l'accord portant création d'une grande commission mixte de coopération mauritanomalienne signé le 14 juin 1977 à Nouakchott	97
18 janvier 1978 ....	Loi n° 78-009 relative à l'aviation civile .....	98
28 février 1978 ....	Loi n° 78-043 portant Code de la marine marchande et des pêches maritimes .....	109

## II. — DÉCRETS, ARRÊTÉS, DÉCISIONS, CIRCULAIRES

### PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

#### Actes réglementaires :

25 février 1978 ....	Décret n° 78-041 modifiant le décret n° 78-169 du 29 juin 1977 portant création et organisation du Conseil national de la défense, modifié par le décret n° 77-193 du 22 juillet 1977 .....	136
6 mars 1978 ....	Décret n° 25-78 instituant une journée fériée et chômée .....	137
27 mars 1978 ....	Décret n° 35-78 convoquant l'Assemblée nationale en session extraordinaire .....	137

#### Actes divers :

25 février 1978 ....	Décret n° 22-78 déléguant M. Ahmed ould Mohamed Salah, ministre de l'Equipement et des Transports, pour assurer l'expédition des affaires courantes .....	137
4 mars 1978 ....	Décret n° 21-77 bis relatif à l'intérim du secrétaire général adjoint de la Présidence de la République pour les affaires économiques et financières .....	137
10 mars 1978 ....	Décret n° 28-78 déléguant M. Baro Abdoulaye, ministre du Plan et des Mines, pour assurer l'expédition des affaires courantes .....	137
10 mars 1978 ....	Arrêté n° 120 bis nommant un chargé de mission à la Présidence de la République ....	137
18 mars 1978 ....	Décret n° 32-78 nommant un conseiller extraordinaire à la Cour suprême statuant en matière constitutionnelle .....	137
21 mars 1978 ....	Décret n° 34-78 déléguant M. Baro Abdoulaye, ministre du Plan et des Mines, pour assurer l'expédition des affaires courantes ....	138

### Ministère des Affaires étrangères :

#### Actes réglementaires :

24 février 1978 ....	Décret n° 20-78 fixant les attributions du ministre des Affaires étrangères et l'organisation de l'administration centrale de son département .....	138
----------------------	---	-----

### Ministère de la Défense nationale :

#### Actes réglementaires :

24 février 1978 ....	Arrêté n° 85 portant création de brigades de gendarmerie .....	138
24 février 1978 ....	Arrêté n° 86 portant création d'une compagnie de gendarmerie à Kiffa, III <sup>e</sup> Région ..	139

4 février 1978 ....	Arrêté n° 87 portant création et réorganisation des compagnies de gendarmerie ....		<b>Ministère des Finances et du Commerce :</b>	
9 mars 1978 ....	Décret n° 78-052 complétant le décret n° 64-134 du 3 août 1964 fixant l'avancement des officiers de l'Armée nationale, les conditions d'admission des officiers de réserve dans l'armée active et les limites d'âge des officiers .....	139	<i>Actes réglementaires :</i>	
			14 févrer 1978 .... Décret n° 78-028 complétant les dispositions du décret n° 76-011 du 22 janvier 1976 portant réglementation des conditions d'attribution du logement, de l'aménagement et des prestations en nature ou en espèces ..	144
			17 mars 1978 .... Arrêté n° 14 portant création de deux bureaux de douanes .....	144
<b>Ministère des Affaires islamiques et de la Justice :</b>				
<i>Actes divers :</i>				
3 mars 1978 ....	Décret n° 23-78 portant nomination de deux juges suppléants .....	139		
3 mars 1978 ....	Décret n° 24-78 portant affectation d'un magistrat .....	140		
6 mars 1978 ....	Décret n° 26-78 mettant fin aux fonctions d'un juge suppléant intérimaire .....	140		
<b>Ministère de l'Intérieur :</b>				
<i>Actes réglementaires :</i>				
28 février 1978 ....	Arrêté n° 89 portant interdiction du livre intitulé « <i>Le Polisario, l'âme d'un peuple</i> » .....	140		
3 mars 1978 ....	Arrêté n° R-009 autorisant l'Association mauritanienne pour la promotion de la langue et de la culture Soninké .....	140		
3 mars 1978 ....	Décret n° 78-046 portant modification de la dénomination de la wilâya de Tiris El Gharbia .....	140		
4 mars 1978 ....	Arrêté n° 101 portant interdiction du mensuel « <i>Africa</i> » n° 98 de février 1978 .....	140		
5 mars 1978 ....	Arrêté n° 151 portant interdiction du bimensuel « <i>Le Politicien</i> » .....	140		
4 avril 1978 ....	Arrêté n° R-020 portant interdiction de toute revue érotique et pornographique .....	141		
<b>Ministère du Plan et des Mines :</b>				
<i>Actes réglementaires :</i>				
9 septembre 1977 .	Décret n° 77-221 portant création d'une commission consultative de classement des établissements publics .....	141		
28 février 1978 ....	Décret n° 78-044 modifiant le décret n° 75-303 du 11 octobre 1975 portant création et organisation d'un établissement public dénommé Société nationale industrielle et minière .....	142		
17 mars 1978 ....	Arrêté n° R-016 fixant les prix de vente maximum des hydrocarbures liquides et gazeux .....	142		
<i>Actes divers</i>				
28 février 1978 ....	Décret n° 78-045 portant désignation du président et des membres du conseil de surveillance de la Société nationale industrielle et minière .....	143	<i>Actes réglementaires :</i>	
3 mars 1978 ....	Décret n° 78-047 portant agrément au régime d'entreprise prioritaire de la société Etablissements Lamine Bouh .....	144	19 janvier 1978 .... Décret n° 78-012 fixant la rémunération des élèves de l'Ecole normale supérieure ....	147
			10 mars 1978 .... Arrêté n° 114 portant création d'écoles fondamentales (1977-1978) .....	147
			17 mars 1978 .... Arrêté n° R-015 transférant les collèges d'Atar et le collège des jeunes filles en lycées .....	148
<b>Ministère de l'Industrie, de la Pêche et de la Marine marchande :</b>				
<i>Actes divers</i>				
16 janvier 1978 ....	Décret n° 78-004 portant nomination d'un directeur et de chefs de service .....	145		
<b>Ministère du Développement rural :</b>				
<i>Actes divers</i>				
13 janvier 1978 ....	Décret n° 78-002 portant nomination d'un directeur .....	145		
<b>Ministère de l'Equipement et des Transports :</b>				
<i>Actes réglementaires :</i>				
7 décembre 1977 .	Arrêté n° R-98 modifiant l'arrêté n° R-004 du 13 janvier 1975 fixant le barème des prix de transport public routier de passagers sur l'ensemble du territoire .....	145		
<b>Ministère de l'Education nationale :</b>				
<i>Actes réglementaires :</i>				
19 janvier 1978 ....	Décret n° 78-012 fixant la rémunération des élèves de l'Ecole normale supérieure ....	147		
10 mars 1978 ....	Arrêté n° 114 portant création d'écoles fondamentales (1977-1978) .....	147		
17 mars 1978 ....	Arrêté n° R-015 transférant les collèges d'Atar et le collège des jeunes filles en lycées .....	148		

## *Actes divers*

27 février 1978 ....	Décision n° 259 acceptant la démission d'un fonctionnaire .....	148
3 mars 1978 ....	Arrêté n° 93 portant nomination de conseillers pédagogiques .....	148
3 mars 1978 ....	Arrêté n° 94 mettant un fonctionnaire en disponibilité .....	148

## **Ministère de la Réforme administrative, du Travail, de la Santé et des Affaires sociales :**

### *Actes divers*

12 octobre 1977 ....	Arrêté n° 453 mettant un fonctionnaire en disponibilité .....	149
19 octobre 1977 ....	Arrêté n° 467 acceptant la démission d'un fonctionnaire .....	149
7 novembre 1977	Arrêté n° 507 portant régularisation de la situation administrative d'un ingénieur adjoint technique .....	149
22 décembre 1977	Arrêté n° 558 constatant la cessation de fonctions pour cause de décès d'un fonctionnaire .....	149
23 décembre 1977	Arrêté n° 561 portant nomination et titularisation d'un fonctionnaire .....	149
26 décembre 1977	Arrêté n° 562 portant nomination et titularisation d'un fonctionnaire .....	149
26 décembre 1977	Arrêté n° 564 portant nomination et titularisation de certains fonctionnaires .....	149
29 décembre 1977	Arrêté n° 567 portant suspension d'un fonctionnaire .....	149
29 décembre 1977	Arrêté n° 569 fixant la liste des candidats déclarés admis au concours pour le recrutement d'élèves techniciens supérieurs en agro-météorologie et en hydrologie .....	149
4 janvier 1978 ....	Arrêté n° 3 portant régularisation d'un professeur licencié .....	150
11 janvier 1978 ....	Arrêté n° 14 portant nomination et titularisation de certains fonctionnaires .....	150
11 janvier 1978 ....	Arrêté n° 18 portant nomination et titularisation de certains fonctionnaires .....	150
12 janvier 1978 ....	Arrêté n° 21 portant nomination et titularisation de certains préposés de douanes .....	150
23 janvier 1978 ....	Arrêté n° 48 rapportant les dispositions de l'arrêté n° 87 du 5 mars 1976 portant suspension d'un fonctionnaire .....	150
10 février 1978 ....	Arrêté n° 65 portant régularisation de la situation de deux fonctionnaires .....	150

## **I. — LOIS ET ORDONNANCES**

*LOI n° 78-006 du 18 janvier 1978 relative au régime spécial attribué à la Caisse centrale de coopération économique.*

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté ;

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

**ARTICLE PREMIER.** — La Caisse centrale de coopération économique est reconnue comme établissement public français ayant pour but de coopérer, par des apports de capitaux à long terme à des conditions de faveur et dans un but

16 février 1978 ....	Arrêté n° 73 infligeant une sanction disciplinaire à un fonctionnaire .....	150
21 février 1978 ....	Arrêté n° 79 portant suspension de fonctions d'un fonctionnaire .....	151
22 février 1978 ....	Arrêté n° 84 portant nomination d'un professeur stagiaire .....	151
4 mars 1978 ....	Arrêté n° 103 portant cessation de fonctions d'un fonctionnaire .....	151
4 mars 1978 ....	Arrêté n° 104 portant révocation d'office d'un fonctionnaire .....	151
4 mars 1978 ....	Arrêté n° 105 portant suspension de fonctions d'un fonctionnaire .....	151
4 mars 1978 ....	Arrêté n° 107 portant nomination et titularisation de certains infirmiers d'élevage ..	151
4 mars 1978 ....	Arrêté n° 112 portant détachement d'un fonctionnaire .....	151
18 mars 1978 ....	Arrêté n° 135 portant régularisation de la situation d'un fonctionnaire .....	151

## **Ministère de la Culture et de l'Information :**

### *Actes réglementaires*

4 mars 1978 ....	Arrêté n° R-010 portant classement de certains immeubles historiques à Nouakchott.	152
9 mars 1978 ....	Décret n° 78-048 créant un établissement public dénommé Office mauritanien de radio-diffusion et de cinéma (O.M.R.C.) .....	152
9 mars 1978 ....	Décret n° 78-049 créant un établissement public dénommé Agence mauritanienne de presse et d'édition (A.M.P.E.) .....	154

### *Actes divers*

24 mars 1978 ....	Arrêté n° R-013 modifiant l'arrêté n° 38 du 19 janvier 1978 portant nomination des membres de la Commission nationale de censure .....	156
-------------------	--	-----

## **III. — TEXTES PUBLIÉS A TITRE D'INFORMATION**

## **IV. — ANNONCES**

non lucratif, au développement économique de la République islamique de Mauritanie.

**ART. 2. — 1.** La Caisse centrale de coopération économique est exonérée de tous droits, taxes directes ou indirectes ou impôts quelconques existants ou à venir, au titre de ses activités en République islamique de Mauritanie, à l'exception des taxes correspondant à des prestations de service.

2. Sous réserve que les commandes soient effectuées en son propre nom, la Caisse centrale de coopération économique bénéficie à l'importation :

a) de l'exonération de tous droits et taxes liquidés par l'administration des douanes pour les matériaux et matériels

nécessaires à la finition des constructions de son siège et des logements de ses agents, ainsi que pour tous les produits et fournitures consommables nécessaires à son fonctionnement ;

b) du régime de l'admission temporaire exceptionnelle en suspension totale des droits et taxes de douane, avec dispense de caution, pour les matériels non consommables au premier usage (équipements, mobilier des bureaux et logements, véhicules, etc.). Les matériaux, matériels, produits et fournitures bénéficiant de l'un des régimes privilégiés ci-dessus ne pourront être prêtés ni cédés, même à titre gratuit, sans l'accord préalable de l'administration des douanes qui fixera alors les conditions de la cession.

**ART. 3.** — 1. La Caisse centrale de coopération économique n'est pas soumise aux prescriptions de la loi n° 74-021 du 24 janvier 1974 portant organisation de la profession bancaire et des activités s'y rattachant et réglementation du crédit.

2. La Caisse centrale de coopération économique a la liberté de transfert en francs français de l'ensemble des sommes qu'elle encaisse au titre de son activité en République islamique de Mauritanie.

**ART. 4.** — La Caisse centrale de coopération économique détermine librement les effectifs et la qualification de son personnel. Tous ses agents expatriés de nationalité française — à l'exclusion du personnel recruté localement, de nationalité française ou non — ainsi que leur famille sont assimilés au personnel de la coopération technique de la République française et comme tels sont soumis au régime fiscal et douanier et à celui de transfert de leurs économies, en cas de départ définitif.

Ces agents, étant d'autre part soumis au régime de prévoyance et de retraite de la Caisse centrale, ne sont pas assujettis au régime analogue en République islamique de Mauritanie et, en conséquence, la Caisse centrale n'est pas redevable des cotisations qui en incombent à l'employeur.

**ART. 5.** — Sous réserve des dispositions de l'article 2, dernier alinéa, la Caisse centrale de coopération économique est autorisée à acquérir, vendre, céder et revendre les immeubles nécessaires à l'exercice de ses activités et au logement de ses agents. Elle peut transférer librement le produit des ventes de biens meubles ou immeubles dont elle est propriétaire.

**ART. 6.** — La présente loi sera publiée suivant la procédure d'urgence et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Nouakchott, le 18 janvier 1978,

Moktar ould DADDAH.

**LOI n° 78-007 du 18 janvier 1978 autorisant l'adhésion de la République islamique de Mauritanie à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs et à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile.**

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté :

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

**ARTICLE PREMIER.** — Le Président de la République est autorisé à notifier l'adhésion de la République islamique de Mauritanie aux conventions internationales suivantes :

1. Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 ;

2. Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

**ART. 2.** — La présente loi sera publiée suivant la procédure d'urgence et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Nouakchott, le 18 janvier 1978,  
Moktar ould DADDAH.

\*\*

## CONVENTION pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile

*Les Etats parties à la présente Convention,*

*Considérant que les actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile ;*

*Considérant que de tels actes les préoccupent gravement ;*

*Considérant que dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs ;*

*Sont convenus des dispositions suivantes :*

**ARTICLE PREMIER.** — Commet une infraction pénale toute personne qui illicitement et intentionnellement :

a) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord de l'aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;

b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

c) place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

d) détruit ou endomme des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;

e) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui :

a) tente de commettre l'une des infractions énumérées au paragraphe premier du présent article ;

b) est le complice de la personne qui commet ou tente de commettre l'une de ces infractions.

#### ART. 2. — Aux fins de la présente convention :

a) Un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement ; en cas d'atterrissement forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord ;

b) Un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage ; la période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens de l'alinéa du présent paragraphe.

ART. 3. — Tout Etat contractant s'engage à réprimer de peines sévères les infractions énumérées à l'article premier.

ART. 4. — 1. La présente convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

2. Dans les cas visés aux alinéas a, b, c et e du paragraphe premier de l'article premier, la présente convention, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur, ne s'applique que :

a) si le lieu réel ou prévu du décollage ou de l'atterrissement de l'aéronef est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef ; ou

b) si l'infraction est commise sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 du présent article, dans les cas visés aux alinéas a, b, c et e du paragraphe premier de l'article premier, la présente convention s'applique également si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

4. En ce qui concerne les Etats visés à l'article 9 et dans les cas prévus aux alinéas a, b, c et e du paragraphe premier de l'article premier, la présente convention ne s'applique pas si les lieux mentionnés à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article sont situés sur le territoire d'un seul des Etats visés à l'article 9, à moins que l'infraction soit commise ou que l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction soit découvert sur le territoire d'un autre Etat.

5. Dans les cas visés à l'alinéa d du paragraphe premier de l'article premier, la présente convention ne s'applique que si les installations et services de navigation aérienne sont utilisés pour la navigation aérienne internationale.

6. Les dispositions des paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article s'appliquent également dans les cas prévus au paragraphe 2 de l'article premier.

ART. 5. — 1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions dans les cas suivants :

a) si l'infraction est commise sur le territoire de cet Etat ;

b) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat ;

c) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord ;

d) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit Etat.

2. Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues aux alinéas a, b et c du paragraphe premier de l'article premier, ainsi qu'au paragraphe 2 du même article, pour autant que ce dernier paragraphe concerne lesdites infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etat visés au paragraphe premier du présent article.

3. La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

ART. 6. — 1. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat ; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe premier du présent article peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité ; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, les Etats mentionnés au paragraphe premier de l'article 5, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

ART. 7. — L'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'une des infractions est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.

ART. 8. — 1. Les infractions sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu

entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre les infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2. Si un Etat contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat contractant avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne les infractions. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

3. Les Etats contractants qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent les infractions comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

4. Entre Etats contractants, les infractions sont considérées aux fins d'extradition comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu des alinéas b, c et d du paragraphe premier de l'article 5.

**ART. 9.** — Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'Etat qui exerce la compétence et aura les attributions de l'Etat d'immatriculation aux fins de la présente convention. Ils avisent de cette désignation l'Organisation de l'aviation civile internationale qui en informera tous les Etats parties à la présente convention.

**ART. 10.** — 1. Les Etats contractants s'engagent, conformément au droit international et national, à s'efforcer de prendre les mesures raisonnables en vue de prévenir les infractions visées à l'article premier.

2. Lorsque le vol d'un aéronef a été retardé ou interrompu du fait de la perpétration de l'une des infractions prévues à l'article premier, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

**ART. 11.** — 1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'Etat requis.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe premier du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou qui régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

**ART. 12.** — Tout Etat contractant qui a lieu de croire que l'une des infractions prévues à l'article premier sera commise fournit, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux Etats qui à son avis seraient les Etats visés au paragraphe premier de l'article 5.

**ART. 13.** — Tout Etat contractant communique aussi rapidement que possible au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en conformité avec les dispositions de la législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs :

- aux circonstances de l'infraction ;
- aux mesures prises en application du paragraphe 2 de l'article 10 ;
- aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

**ART. 14.** — 1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les dix mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée aux gouvernements dépositaires.

**ART. 15.** — 1. La présente convention sera ouverte le 23 septembre 1971 à Montréal à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 8 au 23 septembre 1971 (ci-après dénommée « la Conférence de Montréal »). Après le 10 octobre 1971, elle sera ouverte à la signature de tous les Etats à Washington, à Londres et à Moscou. Tout Etat qui n'aura pas signé la convention avant qu'elle soit entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article pourra y adhérer à tout moment.

2. La présente convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification ainsi que les instruments d'adhésion seront déposés auprès des gouvernements des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui sont désignés par les présentes comme gouvernements dépositaires.

3. La présente convention entrera en vigueur trente jours après la date du dépôt des instruments de ratification de dix Etats signataires qui ont participé à la Conférence de Montréal.

4. Pour les autres Etats, la présente convention entrera en vigueur à la date de son entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article ou trente jours après la date du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, si cette seconde date est postérieure à la première.

5. Les gouvernements dépositaires informeront rapidement tous les Etats qui signeront la présente convention ou

y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur de la présente convention ainsi que de toutes autres communications.

6. Dès son entrée en vigueur, la présente convention sera enregistrée par les gouvernements dépositaires conformément aux dispositions de l'article 102 de la Charte des Nations unies et conformément aux dispositions de l'article 33 de la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944).

ART. 16. — 1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente convention par voie de notification écrite adressée aux gouvernements dépositaires.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les gouvernements dépositaires.

*En foi de quoi* les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

Fait à Montréal, le vingt-troisième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et onze, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

\*\*

## CONVENTION pour la répression de la capture illicite d'aéronefs

### PRÉAMBULE

*Les Etats parties à la présente Convention.*

Considérant que les actes illicites de capture ou d'exercice du contrôle d'aéronef en vol compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile,

Considérant que de tels actes les préoccupent gravement,

Considérant que dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs,

Sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Commet une infraction pénale (ci-après dénommée « l'infraction ») toute personne qui, à bord d'un aéronef,

a) illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou

b) est le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes.

ART. 2. — Tout Etat contractant s'engage à réprimer l'infraction de peines sévères.

ART. 3. — 1. Aux fins de la présente convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures

ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissement forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

2. La présente convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

3. La présente convention ne s'applique que si le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissement effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur.

4. Dans les cas prévus à l'article 5, la présente convention ne s'applique pas si le lieu de décollage et le lieu d'atterrissement effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise sont situés sur le territoire d'un seul des Etats mentionnés audit article.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les articles 6, 7, 8 et 10 sont applicables, quel que soit le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissement effectif de l'aéronef, si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation dudit aéronef.

ART. 4. — 1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction, ainsi que de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé de l'infraction en relation directe avec celle-ci, dans les cas suivants :

a) si elle est commise à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat ;

b) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant à bord ;

c) si l'infraction est commise à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit Etat.

2. Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction dans le cas où l'auteur présumé de celle-ci se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extraite pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etats visés au paragraphe premier du présent article.

3. La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

ART. 5. — Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'Etat qui exerce la compétence et aura les attributions de l'Etat d'immatriculation aux fins de la présente convention. Ils avisentront de cette désignation l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui en informera tous les Etats parties à la présente convention.

ART. 6. — S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouve

l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat ; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe premier du présent article peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité ; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, l'Etat mentionné à l'article 4, paragraphe premier, alinéa c, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

**ART. 7.** — L'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'infraction est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.

**ART. 8.** — 1. L'infraction est de plein droit comprise comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre l'infraction comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2. Si un Etat contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat contractant avec lequel il n'est pas lié par traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne l'infraction. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

3. Les Etats contractants qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent l'infraction comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

4. Entre Etats contractants, l'infraction est considérée aux fins d'extradition comme ayant été commise tant au lieu de sa perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu de l'article 4, paragraphe 1.

**ART. 9.** — 1. Lorsque l'un des actes prévus à l'article premier, alinéa a, est accompli ou sur le point d'être accompli, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

**ART. 10.** — 1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative à l'infraction et aux autres actes visés l'article 4. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'Etat requis.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe premier du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

**ART. 11.** — Tout Etat contractant communique aussi rapidement que possible au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en conformité avec les dispositions de la législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs :

- a) aux circonstances de l'infraction ;
- b) aux mesures prises en application de l'article 9 ;
- c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

**ART. 12.** — 1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

**ART. 13.** — 1. La présente convention sera ouverte le 16 décembre 1970 à La Haye à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à La Haye du 1<sup>er</sup> au 16 décembre 1970 (ci-après dénommée « Conférence de La Haye »). Après le 31 décembre 1970, elle sera ouverte à la signature de tous les Etats à Washington, à Londres et à Moscou. Tout Etat qui n'aura pas signé la convention avant qu'elle soit entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article pourra y adhérer à tout moment.

2. La présente convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès des gouvernements des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui sont désignés par les présentes comme gouvernements dépositaires.

3. La présente convention entrera en vigueur trente jours après la date du dépôt des instruments de ratification de dix Etats signataires qui ont participé à la Conférence de La Haye.

4. Pour les autres Etats, la présente convention entrera en vigueur à la date de son entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article ou trente jours après la date du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, si cette seconde date est postérieure à la première.

5. Les gouvernements dépositaires informeront rapidement tous les Etats qui signeront la présente convention ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur de la présente convention ainsi que toutes autres communications.

6. Dès son entrée en vigueur, la présente convention sera enregistrée par les gouvernements dépositaires conformément aux dispositions de l'article 102 de la Charte des Nations unies et conformément aux dispositions de l'article 83 de la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944).

**ART. 14.** — 1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente convention par voie de notification écrite adressée aux gouvernements dépositaires.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les gouvernements dépositaires.

*En foi de quoi*, les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés ont signé la présente convention.

*Fait à La Haye, le seizième jour du mois de décembre de l'an mil neuf cent soixante-dix, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.*

*LOI n° 78-008 du 18 janvier 1978 autorisant la ratification de l'accord portant création d'une grande Commission mixte de coopération mauritano-malienne, signé le 14 juin 1977, à Nouakchott.*

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté ;

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

**ARTICLE PREMIER.** — Le Président de la République est autorisé à ratifier l'accord portant création d'une grande Commission mixte de coopération, signé le 14 juin 1977, à Nouakchott, entre la République islamique de Mauritanie et la République du Mali.

**ART. 2.** — La présente loi sera publiée suivant la procédure d'urgence et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Nouakchott, le 18 janvier 1978,

Moktar ould DADDAH.

\*\*

## ACCORD

*Le gouvernement de la République du Mali d'une part, le gouvernement de la République islamique de Mauritanie d'autre part,*

*Conscients des liens indissolubles qui unissent les deux pays ;*

*Désireux de renforcer la compréhension, la solidarité et la fraternité entre leurs peuples et de leur assurer un mieux-être ;*

*Guidés par une commune volonté d'intensifier la coopération économique, politique, sociale et culturelle entre leurs Etats ;*

*Sont convenus de ce qui suit :*

**ARTICLE PREMIER.** — Les parties contractantes instituent par le présent accord une grande commission mixte de coopération mauritano-malienne ci-après dénommée la « grande Commission ».

**ART. 2.** — La grande Commission se compose des ministres des Affaires étrangères et d'autres ministres assistés de leurs experts.

**ART. 3.** — La grande Commission a pour objectif de renforcer et développer la coopération entre les deux Etats dans tous les domaines.

**ART. 4.** — Pour atteindre son objectif, la grande Commission exerce notamment les fonctions suivantes :

— Promouvoir la croissance économique et le progrès social et développer à cette fin les échanges économiques, techniques et culturels entre les deux pays ;

— Développer les échanges entre les institutions économiques, politiques, culturelles et scolaires des deux pays ;

— œuvrer pour une entente régionale ;

— Procéder à des consultations et à des concertations sur les grandes questions internationales et africaines.

**ART. 5.** — La grande Commission pourra créer tout organe *ad hoc* nécessaire à l'accomplissement de ses tâches.

Le secrétariat de la grande Commission sera assuré, alternativement, et pour une durée d'un an, par chacun des ambassadeurs des deux pays.

**ART. 6.** — La grande Commission se réunit au moins une fois par an, alternativement dans les deux capitales (Bamako et Nouakchott), ou à la demande d'un des deux pays.

**ART. 7.** — Les conclusions des réunions de la grande Commission seront soumises à l'approbation des deux chefs d'Etat.

**ART. 8.** — Le présent accord qui entrera en vigueur après sa ratification dans les deux pays est conclu pour une durée illimitée et pourra être dénoncé par chacune des parties contractantes, avec un préavis de six (6) mois.

Fait à Nouakchott, le 14 juin 1977.

*Pour le gouvernement de la République du Mali :*

S.E. le colonel Charles SISSOKO,

Ministre des Affaires étrangères  
et de la Coopération internationale

Pour le gouvernement de la République islamique de Mauritanie :

S.E.E. Hamdi ould MOUKNASS,  
Ministre d'Etat aux Affaires étrangères

*LOI n° 78-009 du 18 janvier 1978 relative à l'aviation civile.*

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté ;

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

#### TITRE PREMIER

##### DISPOSITIONS GENERALES

**ARTICLE PREMIER.** — La République islamique de Mauritanie a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire, y compris ses eaux territoriales.

**ART. 2.** — Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire mauritanien sous réserve des dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application.

**ART. 3.** — Le survol de certaines zones du territoire mauritanien, ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire peut être interdit par décret.

**ART. 4.** — En cas de calamité publique ou de nécessité impérieuse, l'Etat peut réquisitionner, conformément à la législation en vigueur, tout aéronef immatriculé en Mauritanie ainsi que son personnel aéronautique nécessaire.

**ART. 5.** — Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en vol sont régis par la loi du pavillon de cet aéronef.

Toutefois, en cas de crime ou de délit commis à bord d'un aéronef étranger, les tribunaux mauritaniens sont compétents si l'auteur ou la victime est de nationalité mauritanienne ou si l'aéronef atterrit en Mauritanie après le crime ou le délit.

**ART. 6.** — Les dispositions de la législation mauritanienne relatives à l'assistance et au sauvetage maritimes sont applicables aux aéronefs en péril en mer et aux aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

**ART. 7.** — Au cas où certaines matières régies par la présente loi font l'objet de conventions ou accords internationaux auxquels la Mauritanie est partie, ces conventions ou accords sont applicables.

#### TITRE II

##### DES AERONEFS

###### Chapitre premier

###### GÉNÉRALITÉS

**ART. 8.** — Aux fins de la présente loi, est réputé aéronef tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère, grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre. Toutefois, ne sont pas réputés aéronefs les modèles réduits utilisés dans l'aviation sportive.

**ART. 9.** — Sont réputés aéronefs d'Etat les aéronefs utilisés pour les services militaires, de douane ou de police. Les autres aéronefs sont considérés comme aéronefs civils.

Les aéronefs d'Etat ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

###### Chapitre II

###### DE L'IMMATRICULATION, DE LA NATIONALITÉ ET DE LA PROPRIÉTÉ DES AÉRONEFS

**ART. 10.** — Un aéronef civil ne peut circuler que s'il est immatriculé.

**ART. 11.** — Il est institué un registre d'immatriculation tenu par les soins du ministère chargé de l'Aviation civile.

Tout aéronef immatriculé au registre mauritanien, dans les conditions fixées par décret, a la nationalité mauritanienne. Il doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation dans les conditions fixées par le ministre chargé de l'Aviation civile.

**ART. 12.** — Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit au registre mauritanien qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

**ART. 13.** — L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie certifiée conforme.

**ART. 14.** — Les aéronefs constituent des biens meubles pour l'application des règles posées par le Code civil. Toutefois, la cession de propriété doit être constatée par écrit.

Toute mutation de propriété ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation.

###### Chapitre III

###### DE L'HYPOTHÈQUE ET DE LA SAISIE DES AÉRONEFS

**ART. 15.** — Les aéronefs ne peuvent être hypothéqués que par convention des parties.

L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, les hélices, les appareils de bord et toutes les pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

**ART. 16.** — L'hypothèque peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même

propriétaire à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

**ART. 17.** — L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Les pièces de rechange comprennent toutes les parties composant les aéronefs, les moteurs, les hélices, les appareils de radio, les instruments, les équipements, les garnitures, les parties de ces divers éléments et plus généralement tous objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

Ces pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

**ART. 18.** — Les pièces de rechange visées à l'article précédent font l'objet d'une publicité effectuée sur place par voie d'affiches. Cette publicité devra avertir dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionner le registre où l'hypothèque est inscrite, ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

**ART. 19.** — L'hypothèque est, sous peine de nullité, constituée par écrit.

L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endorse translation 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.

Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué que s'il est préalablement déclaré au service chargé de la tenue du registre d'immatriculation. Cette déclaration indique les principales caractéristiques de l'aéronef en construction. Il en est délivré récépissé.

**ART. 20.** — Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

La radiation ainsi que toute modification de l'hypothèque par convention des parties ou par jugement doit également faire l'objet d'une mention au même registre.

**ART. 21.** — 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. 22.** — 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. 23.** — L'inscription hypothécaire garantit, au rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'an courante.

**ART. 24.** — Les inscriptions hypothécaires sont radiées vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

**ART. 25.** — En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le délai 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 dans ledit état.

**ART. 26.** — Sauf le cas de vente forcée, un aéronef peut être radié du registre d'immatriculation s'il n'a été donné mainlevée préalable du droit inscrit.

**ART. 27.** — Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs suivent leur gage en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés mentionnés aux articles 28 et 29 ci-après.

**ART. 28.** — Sont seules privilégiées sur aéronefs par différence aux hypothèques, les créances suivantes :

1. Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix, dans l'intérêt commun des créanciers ;
2. Les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;
3. Les frais indispensables engagés pour sa conservation.

**ART. 29.** — Les priviléges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée aux articles 25 et 125 de la présente loi. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

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

Ils s'éteignent encore indépendamment des modes normaux d'extinction des priviléges :

1. par la vente en justice de l'aéronef ;
2. en cas de cession volontaire régulièrement inscrite sur le registre d'immatriculation, au plus tard un mois après publication de la cession, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur, au domicile élu par lui dans les publications.

**ART. 30.** — Les créances visées à l'article 28 sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

Les créances de même rang viennent en concurrence au prorata de leur importance en cas d'insuffisance.

Toutefois, les créances visées à l'article 28 (2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>) sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

**ART. 31.** — Les priviléges autres que ceux énumérés à l'article 28 ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces priviléges.

**ART. 32.** — Sauf le cas de vente forcée, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires.

Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre doit refuser toute radiation.

**ART. 33.** — En cas de dommages causés à la surface par un aéronef étranger ou dont le propriétaire est domicilié à l'étranger, comme aussi en cas d'infraction à la présente loi commise par un étranger, les agents visés à l'article 151 de la présente loi peuvent faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant quarante-huit heures afin de permettre au juge de se rendre sur les lieux et d'arbitrer le montant des dommages causés ou, en cas d'infraction, de fixer le montant des amendes et frais encourus.

Les mêmes agents ont le droit de saisir à titre conservatoire tout aéronef mauritanien ou étranger qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent titre pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction.

#### *Chapitre IV*

##### **DE LA CIRCULATION DES AÉRONEFS**

**ART. 34.** — La réglementation nationale de la circulation aérienne est applicable sur le territoire mauritanien. Le contrôle de la circulation aérienne est assuré par les services mauritaniens de la circulation aérienne. Toutefois, il peut être assuré par tout autre organisme ayant reçu du gouvernement mauritanien délégation à cet effet.

**ART. 35.** — Les pilotes sont tenus au cours de la circulation aérienne de se conformer à la réglementation prise en application du présent chapitre ainsi qu'aux instructions des services du contrôle de la circulation aérienne.

**ART. 36.** — Un aéronef ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la sécurité des personnes et des biens se trouvant à bord ou à la surface.

La voltige ou l'acrobatie aérienne pour les aéronefs civils doivent être exécutées conformément à la réglementation prévue à cet effet.

Les évolutions des aéro-clubs constituant un spectacle public ou des épreuves sportives ne peuvent avoir lieu qu'avec autorisation donnée dans des conditions fixées par le ministre chargé de l'Aviation civile.

**ART. 37.** — Les conditions techniques d'exploitation des aéronefs sont fixées par le ministre chargé de l'Aviation civile.

Le ministre chargé de l'Aviation civile fixe également les documents qui doivent se trouver à bord des aéronefs.

**ART. 38.** — Un aéronef ne peut effectuer de vols que s'il est muni d'un certificat de navigabilité ou d'un laissez-passer exceptionnel.

Les conditions et les modalités de la délivrance de ces documents sont arrêtées par le ministre chargé de l'Aviation civile.

Un certificat de navigabilité délivré par une autorité étrangère est reconnu par les autorités mauritanianes si les conditions de sa délivrance sont au moins équivalentes aux conditions fixées par les normes internationales.

**ART. 39.** — Aucun appareil de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destiné à assurer les communications du service mobile aéronautique ne peut être installé et utilisé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale. Il en est de même pour les équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

**ART. 40.** — Sauf autorisation spéciale du ministre chargé de l'Aviation civile après accord du ministre de la Défense nationale, il est interdit de transporter par aéronef des explosifs, armes et munitions de guerre.

Le ministre chargé de l'Aviation civile peut interdire le transfert et l'usage des appareils photographiques à bord des aéronefs sur tout ou partie du territoire mauritanien.

Les conditions des travaux de photographie aérienne sont fixées par décret.

Les conditions de transport des matières dangereuses ou susceptibles de constituer une gêne pour l'aéronef ou pour les passagers, des cultures microbiennes et des petits animaux infectés ou dangereux sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile après avis des ministères intéressés.

**ART. 41.** — Sauf autorisation spéciale délivrée dans les conditions fixées par le ministre chargé de l'Aviation civile et après avis favorable de l'organisme chargé des douanes, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire.

#### *Chapitre V*

##### **DES ACCIDENTS D'AVIATION**

**ART. 42.** — Est qualifié accident d'aviation tout événement, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues et au cours duquel :

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

— ou l'aéronef subit un dommage ou une rupture structurelle qui altère les caractéristiques de résistance structurelle, de performance ou de vol de l'aéronef, et qui normalement devrait nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé.

**ART. 43.** — Un accident survenu en Mauritanie est notifié sans délai et par les moyens les plus rapides au ministère chargé de l'Aviation civile. Cette obligation incombe au commandant de bord ou à un membre de l'équipage et, à défaut, soit au commandant de l'aérodrome le plus proche 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 de l'aérodrome, suivant le cas, prend immédiatement toutes les mesures utiles pour assurer sur place la garde de l'aéronef et de son

contenu et la conservation des indices qui peuvent servir à l'enquête.

**ART. 44.** — En cas d'accident d'un aéronef étranger en Mauritanie le ministre chargé de l'Aviation civile informe immédiatement l'Etat d'immatriculation ainsi que l'Etat dans lequel l'aéronef a été construit.

Le ministre chargé de l'Aviation civile peut autoriser l'Etat d'immatriculation et l'Etat constructeur à se faire représenter à l'enquête par un ou plusieurs observateurs.

**ART. 45.** — Pour tout accident d'aviation survenu en Mauritanie, le ministre chargé de l'Aviation civile ordonne sans délai une enquête.

L'enquête comportera une première information qui donnera lieu à un rapport préliminaire qui sera adressé dans les six jours suivant l'accident au ministre chargé de l'Aviation civile.

**ART. 46.** — Le ministre chargé de l'Aviation civile fixe par arrêté les détails sur la conduite de l'enquête, la forme et le contenu du rapport.

**ART. 47.** — Après examen du rapport préliminaire, le ministre chargé de l'Aviation civile institue, si l'importance de l'accident le justifie, une commission dont il fixe la composition et les modalités de fonctionnement.

**ART. 48.** — S'il est établi au vu du rapport d'enquête que l'accident a pour cause une infraction à la réglementation en matière aéronautique, le ministre chargé de l'Aviation civile prend les sanctions administratives ou disciplinaires, sans préjudice des poursuites pénales éventuelles et des réparations civiles, s'il y a lieu.

**ART. 49.** — En cas d'accident d'aéronef mauritanien hors du territoire national, sans préjudice de la notification qui serait faite par l'Etat où a eu lieu l'accident, le commandant de bord ou un membre de l'équipage, si l'un ou l'autre est en état de le faire, ou encore le propriétaire ou l'affréteur, doit aviser immédiatement le ministre chargé de l'Aviation civile.

**ART. 50.** — Si l'Etat où a eu lieu l'accident est membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale, le ministre chargé de l'Aviation civile, aussitôt informé de l'accident, peut désigner un représentant pour participer à l'enquête.

Si l'Etat où a eu lieu l'accident n'est pas membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale, le ministre chargé de l'Aviation civile doit prendre contact avec les autorités compétentes de cet Etat afin d'obtenir d'elles qu'un représentant mauritanien participe à l'enquête.

**ART. 51.** — Si l'accident a eu lieu en haute mer ou si le lieu de l'accident ne peut être établi avec certitude, le ministre chargé de l'Aviation civile désigne un enquêteur chargé de réunir tous renseignements possibles et de lui en faire un rapport.

### TITRE III

#### DES AERODROMES

##### Chapitre premier

###### DU RÉGIME DES AÉRODROMES

**ART. 52.** — Hors le cas de force majeure ou d'opérations d'assistance ou de sauvetage, les aéronefs ne peuvent atterrir et décoller que sur des aérodromes régulièrement établis sur des terrains spécialement autorisés pour un tel usage.

Un décret fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs qu'à un aérodrome avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé.

Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

**ART. 53.** — Est considérée comme aérodrome toute surface définie sur terre ou sur l'eau, comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériel, destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les manœuvres des aéronefs.

**ART. 54.** — Est qualifié « ouvert à la circulation aérienne publique » l'aérodrome dont tous les aéronefs présentant des caractéristiques appropriées sont autorisés à faire usage, sous réserve des dispositions des articles 57 et 62.

**ART. 55.** — Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique font l'objet d'une classification établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer.

Cette classification peut être étendue aux aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique lorsque les conditions d'utilisation de ces aérodromes le justifient.

Les conditions techniques et administratives de la classification sont déterminées par décret.

**ART. 56.** — Les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique pourront être créés par l'Etat, par collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé.

**ART. 57.** — L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines restrictions ou temporairement interdite si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant ou des raisons d'ordre public le justifient. Ces décisions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.

**ART. 58.** — Les conditions de création, d'établissement et d'utilisation des aérodromes sont fixées par décret.

**ART. 59.** — Tous les aérodromes sont soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat.

**ART. 60.** — Les concessions accordées par l'Etat pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes dont il lui appartient sont soumises à un cahier des charges type approuvé par décret.

**ART. 61.** — Pour des raisons de défense nationale, l'Etat peut se substituer temporairement à l'exploitant d'un aérodrome.

ART. 62. — Les aéronefs qui effectuent un parcours international ne peuvent se poser que sur des aérodromes ouaniers.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, après avis de l'administration des douanes, être autorisées, par décision du ministre chargé de l'Aviation civile, à atterrir sur un aérodrome non doté de services douaniers.

ART. 63. — Sur les aires de manœuvres 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 séjournier des bestiaux ou vêtes de trait, de charge ou de monture.

ART. 64. — Le ministre chargé de l'Aviation civile nomme pour chaque aérodrome un commandant d'aérodrome.

Le commandant d'aérodrome a autorité sur tous agents les 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 aériennes s'exerçant sur l'aérodrome et coordonne les activités de tous les autres services qui y sont implantés.

Sur les aérodromes internationaux, le commandant d'aérodrome coordonne les activités administratives des services d'immigration, de police, de douane et de santé, qui restent subordonnés à leurs administrations respectives et exercent leurs fonctions en toute indépendance.

## *Chapitre II*

### **DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES**

ART. 65. — Des servitudes spéciales dites « servitudes aéronautiques » sont instituées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.

Ces servitudes comprennent :

1. des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;

2. des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens et à en permettre l'identification, ou de supporter les frais d'installation de ces dispositifs.

ART. 66. — Les dispositions du présent chapitre sont applicables :

a) aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ;

b) aux aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par des personnes physiques ou morales autres que l'Etat lorsque les conditions d'utilisation de ces aérodromes le justifient ;

c) aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes établies

dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;

d) à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

ART. 67. — Peuvent être notamment prescrits au titre des servitudes de balisage visées à l'article 65 :

- le balisage de jour et de nuit ou le balisage de jour ou de nuit de tous les obstacles jugés dangereux pour la navigation aérienne ;
- l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ;
- la suppression ou la modification de tous dispositifs visuels autres qu'un dispositif de balisage maritime de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

ART. 68. — Pour la réalisation des balisages visés au présent chapitre, l'Administration dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage, ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les 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 de ces lignes.

ART. 69. — Hors des zones grevées de servitude aéronautique, toute installation qui, par sa hauteur, pourrait constituer un obstacle ou un danger pour la circulation aérienne, doit faire l'objet d'une autorisation spéciale du ministre chargé de l'Aviation civile.

ART. 70. — Les modalités d'application du présent chapitre seront fixées par décret.

## **TITRE IV**

### **DU PERSONNEL AERONAUTIQUE**

#### *Chapitre premier*

##### **GÉNÉRALITÉS**

ART. 71. — Le personnel aéronautique comprend, d'une part, le personnel navigant composé des membres d'équipage de conduite et du personnel complémentaire de bord, et d'autre part, le personnel technique au sol.

ART. 72. — Nul ne peut exercer une fonction en qualité de membre d'équipage de conduite d'un aéronef, de contrôleur de la circulation aérienne, de mécanicien d'entretien d'aéronef, de mécanicien radio de station aéronautique, d'agent technique d'exploitation, d'opérateur radio de station aéronautique ou de mécanicien radio d'aéronef s'il n'est titulaire de la licence valide correspondante.

Le personnel complémentaire de bord doit être détenteur d'un certificat de membre d'équipage.

ART. 73. — Sur la licence, peuvent être portées certaines mentions appelées qualifications, accordant au titulaire certains priviléges ou subordonnant l'exercice de certains priviléges de la licence à certaines conditions.

**ART. 74.** — Les licences, qualifications et certificats de membres d'équipage sont délivrés et renouvelés par le ministère chargé de l'Aviation civile.

**ART. 75.** — Le ministère chargé de l'Aviation civile peut reconnaître une licence délivrée par une autorité aéronautique étrangère, soit en validant, soit en délivrant une licence mauritanienne sur la base de la licence étrangère, si les conditions de sa délivrance sont au moins équivalentes à celles fixées par les normes internationales.

**ART. 76.** — Les conditions et les modalités de la délivrance du renouvellement et de la validation des licences, qualifications et certificats de membre d'équipage ainsi que celles de leur retrait ou suspension sont arrêtées par le ministre chargé de l'Aviation civile.

**ART. 77.** — Tout titulaire d'une licence de personnel navigant doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est établi par le ministère chargé de l'Aviation civile et sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols effectués.

Le carnet de vol doit être présenté aux services de contrôle notamment lors de la délivrance, du renouvellement ou de la validation d'une licence ou d'une qualification.

## Chapitre II

### DU COMMANDANT DE BORD ET DE L'ÉQUIPAGE

**ART. 78.** — L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. La composition de l'équipage est déterminée d'après le type de l'aéronef, les caractéristiques et la durée du voyage à effectuer et la nature des opérations auxquelles l'aéronef est affecté. Cet équipage est déterminé en conformité avec les règlements en vigueur.

**ART. 79.** — L'équipage est placé sous les ordres d'un commandant de bord. Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote. Il figure en premier sur la liste de l'équipage.

En cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef est assuré de plein droit jusqu'au lieu d'atterrissement par les autres membres d'équipage suivant l'ordre fixé par cette liste.

**ART. 80.** — Le commandant de bord est responsable de l'exécution de sa mission en conformité avec les règles de sécurité. Ses ordres qui ont trait à l'exécution du vol et au maintien du bon ordre à bord sont obligatoires pour toute personne se trouvant à bord.

Dans les limites définies par les règlements et les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

Il peut différer ou suspendre le départ, et, en cours de vol, changer éventuellement la destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et sous réserve d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision.

**ART. 81.** — Le commandant de bord peut débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité ou le bon ordre de l'aéronef. En vol, il peut en outre, s'il l'estime nécessaire, larguer, pour les mêmes raisons, tout ou partie d'un chargement en marchandises ou en

combustible, sous réserve d'en rendre compte. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur.

**ART. 82.** — Le commandant de bord est consignataire de l'aéronef. En cas de difficulté dans l'exécution de sa mission, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit, dans les limites raisonnables et sans mandat spécial :

- d'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;

- de faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;

- de prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;

- d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier ;

- d'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents.

**ART. 83.** — En cas de capture illicite de l'aéronef, le commandant de bord doit prendre toutes les mesures pour reprendre le contrôle de l'aéronef à condition que ces mesures ne mettent pas en danger la vie de l'équipage et des passagers et l'intégrité de l'aéronef.

## Chapitre III

### DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

**ART. 84.** — Est qualifié navigant professionnel toute personne exerçant d'une façon habituelle et principale, soit pour son propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération :

- le commandement et la conduite des aéronefs ;
- le service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la navigation des aéronefs ;
- le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs et notamment des appareils photographiques et météorologiques, des appareils destinés au travail agricole et des appareils destinés à la manœuvre des parachutes ;
- les services complémentaires de bord.

**ART. 85.** — Il est institué un registre spécial pour chacune des fonctions prévues à l'article précédent. Ce registre est tenu par les soins du ministère chargé de l'Aviation civile.

**ART. 86.** — Pour être inscrit sur le registre prévu à l'article précédent, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

1. être de nationalité mauritanienne ;
2. être titulaire d'une licence en état de validité pour le personnel navigant de conduite ;

3. n'avoir encouru aucune condamnation à l'emprisonnement ou à une peine plus grave, soit pour crime, soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

**ART. 87.** — Les personnes qui n'ont pas la nationalité mauritanienne et qui sont admises à exercer une activité professionnelle dans le territoire mauritanien peuvent être autorisées à exercer temporairement les activités réservées au personnel navigant professionnel.

L'autorisation est accordée par le ministre chargé de l'Aviation civile.

ART. 88. — La radiation du registre peut être prononcée dans les cas suivants :

1. lorsqu'elle est décidée dans les conditions prévues à l'article 91 ;

2. lorsqu'un membre du personnel navigant professionnel cesse de remplir les conditions énoncées à l'article 86 ;

3. lorsqu'un membre du personnel navigant professionnel, sauf circonstances indépendantes de sa volonté, est resté un an sans exercer sa fonction.

Dans ces deux derniers cas, l'intéressé peut, dans les deux derniers mois de sa radiation, saisir d'un recours le ministre chargé de l'Aviation civile.

ART. 89. — La durée du travail du personnel navigant professionnel est fixée par le ministre chargé de l'Aviation civile.

ART. 90. — Il est institué un conseil de discipline pour le personnel navigant professionnel.

Ce conseil propose au ministre chargé de l'Aviation civile l'application des sanctions prévues à l'article suivant, à l'égard des membres du personnel navigant professionnel reconnus coupables d'infractions à la présente loi et aux textes pris pour son exécution.

La composition et les modalités de fonctionnement du conseil de discipline sont fixées par le ministre chargé de l'Aviation civile.

ART. 91. — Les sanctions disciplinaires applicables au personnel navigant professionnel comprennent :

— le retrait temporaire, avec ou sans sursis, d'une ou de plusieurs licences ;

— le retrait définitif d'une ou plusieurs licences ;

— la radiation du registre du personnel navigant professionnel.

## TITRE V

### DU TRANSPORT ET DU TRAVAIL AERIENS

#### *Chapitre premier*

##### DÉFINITIONS ET GÉNÉRALITÉS

ART. 92. — Les vols que peuvent effectuer les aéronefs civils rentrent dans l'une des catégories suivantes :

— services aériens de transport public ;

— travail aérien ;

— vols privés.

ART. 93. — Les services aériens de transport public ont pour objet le transport contre rémunération, de personne, de fret ou de courrier.

ART. 94. — Est réputé travail aérien tout vol par lequel un travail est effectué à l'aide d'un aéronef et notamment :

— les prises de vues aériennes ou relevés aérotopographiques ;

— les jets d'objets ou de matières à des fins agricoles ou d'hygiène publique ;

- toutes formes de publicité à l'aide notamment de panneaux remorqués, d'écritures célestes ou de hauts parleurs à bord ;
- exploration du sol, du sous-sol, des fonds marins, des phénomènes atmosphériques, des vols d'acridiens ou d'oiseaux migrateurs ;
- l'instruction de vol dans les écoles et centres d'entraînement.

ART. 95. — Sont réputés vols privés tous vols ne rentrant pas dans les deux premières catégories définies ci-dessus.

ART. 96. — Est réputée entreprise de transport aérien public toute personne physique ou morale qui effectue d'une façon habituelle et principale des transports par aéronefs contre rémunération.

Est réputée entreprise de travail aérien toute personne physique ou morale qui effectue d'une façon habituelle et principale des travaux à l'aide d'aéronefs.

ART. 97. — Sont considérés comme exploitants d'aéronefs :

- les titulaires d'une autorisation d'exploitation de services aériens de transport public ou de travail aérien ;
- 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 expressément le nom d'un exploitant ;
- le frêteur d'un aéronef qui s'est réservé la conduite technique d'un aéronef et la direction de l'équipage sur lequel il conserve autorité ;
- 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 ;
- le locataire d'un aéronef sans équipage, qui en assure la conduite technique avec un équipage de son choix.

ART. 98. — Est réputé préposé d'un exploitant tout agent ou employé de cet exploitant qui agit au nom et pour le compte de celui-ci dans l'exercice de ses fonctions, que ce soit ou non dans les limites de ses attributions.

ART. 99. — Les services aériens de transport public et de travail aérien ne peuvent être exercés qu'après autorisation du ministre chargé de l'Aviation civile.

Pour les vols privés et sous réserve des dispositions relatives aux aéro-clubs, aucune autorisation spéciale n'est requise.

Les conditions et les modalités relatives à la demande, la délivrance, la suspension et le retrait des autorisations sont fixées par le ministre chargé de l'Aviation civile.

ART. 100. — Les services aériens de transport public entre deux points du territoire mauritanien sont assurés par des entreprises mauritanienes de transport aérien.

Toutefois, des autorisations exceptionnelles et temporaires peuvent être accordées par le ministre chargé de l'Aviation civile à des entreprises étrangères.

ART. 101. — Les aéronefs immatriculés dans un Etat étranger ne peuvent exercer en Mauritanie d'activités contre rémunération qu'aux termes d'accords internationaux ou en vertu d'une autorisation spéciale et temporaire accordée par le ministre chargé de l'Aviation civile.

**ART. 102.** — Les services aériens internationaux de transport public en provenance ou à destination de la Mauritanie peuvent être assurés par des entreprises mauritanienes ou étrangères.

L'admission des entreprises étrangères sur les services internationaux est autorisée par le ministre chargé de l'Aviation civile conformément aux accords conclus par la Mauritanie.

En cas d'absence d'accord, une entreprise étrangère peut obtenir du ministre chargé de l'Aviation civile une autorisation temporaire pour l'exploitation de ces services.

Les exploitants d'aéronefs qui ne désirent pas exercer d'activités contre rémunération en Mauritanie ou qui désirent seulement survoler le territoire mauritanien ou y faire des escales techniques doivent, sous réserve d'accords internationaux ou d'autorisations spéciales, adresser au ministère chargé de l'Aviation civile un préavis conforme à la réglementation en vigueur.

Le ministre chargé de l'Aviation civile fixe les modalités d'application du présent article.

**ART. 103.** — Toute entreprise de services aériens de transport public doit soumettre ses tarifs pour homologation au ministre chargé de l'Aviation civile.

**ART. 104.** — Les horaires d'exploitation des services aériens réguliers doivent être préalablement approuvés par le ministre chargé de l'Aviation civile.

**ART. 105.** — Les entreprises de services aériens réguliers de transport public doivent imprimer, publier et porter à la connaissance du public les itinéraires, horaires et tarifs de leurs différents services ainsi que toutes autres conditions approuvées par le ministre chargé de l'Aviation civile.

Il est interdit à quiconque, autre qu'une entreprise de services aériens réguliers de transport public, d'annoncer par un moyen quelconque qu'il est disposé à transporter contre rémunération des personnes ou du fret entre des points déterminés suivant des horaires fixes.

**ART. 106.** — Les aéronefs utilisés par les entreprises mauritanienes de transport aérien public doivent être immatriculés en Mauritanie.

Le ministre chargé de l'Aviation civile peut cependant autoriser une entreprise mauritanienne à utiliser temporairement un aéronef immatriculé à l'étranger.

**ART. 107.** — Les entreprises mauritanienes de transport aérien public et de travail aérien sont soumises au contrôle du ministère chargé de l'Aviation civile en ce qui concerne l'exploitation technique et commerciale, la gestion financière ainsi que les conditions de travail du personnel technique.

Le ministre chargé de l'Aviation civile peut déléguer certaines de ses attributions de contrôle à un organisme technique dûment habilité à cet effet.

## Chapitre II

### DES CONTRATS DE TRANSPORT AÉRIEN D'AFFRÈTEMENT ET DE LOCATION D'AÉRONEF

**ART. 108.** — Tout transport aérien donne lieu à un contrat par lequel une personne physique ou morale, appelée trans-

porteur, s'engage, moyennant une certaine rémunération, à conduire par air d'un point à un autre, soit des personnes avec ou sans bagages enregistrés, soit du fret reçu d'un expéditeur pour être remis à une personne appelée destinataire, soit du courrier.

**ART. 109.** — Le contrat de transport aérien de personne est constaté par la délivrance d'un billet de passage.

Le contrat de transport de bagages enregistrés est constaté soit par le billet de passage, soit par un bulletin de bagages distinct.

Le contrat de transport aérien de fret est constaté par une lettre de transport aérien.

Le billet de passage, le bulletin de bagages et la lettre de transport aérien font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport aérien. L'absence du titre ou l'irrégularité des mentions n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport aérien.

**ART. 110.** — Le contrat d'affrètement d'aéronef est un contrat par lequel une personne appelée fréteur, qui dispose d'un aéronef, cède, moyennant rémunération, à une autre personne appelée affréteur l'utilisation de tout ou partie de la capacité de cet aéronef soit pour un voyage ou une série de voyages, soit pendant un certain temps.

**ART. 111.** — Le contrat de location d'un aéronef est un contrat par lequel le loueur cède, moyennant rémunération, à une autre personne appelée locataire l'utilisation de la capacité totale de l'aéronef sans équipage, soit pour un voyage ou une série de voyages, soit pour un certain nombre de kilomètres à parcourir, soit pour un certain temps.

**ART. 112.** — Les contrats d'affrètement ou de location d'aéronef doivent faire l'objet d'un écrit.

Tout contrat d'affrètement ou de location d'une durée supérieure à trente jours doit être inscrit au registre d'immatriculation des aéronefs.

**ART. 113.** — Le transport de courrier s'effectue selon des contrats conclus entre les entreprises de services aériens de transport public et l'organisme public chargé des postes et ce conformément aux conventions internationales auxquelles l'Etat mauritanien est partie.

## Chapitre III

### DES AÉRO-CLUBS

**ART. 114.** — Les aéro-clubs sont des associations constituées conformément à la loi régissant le droit d'association. Ils doivent être agréés par le ministre chargé de l'Aviation civile.

Les conditions et les modalités d'agrément et de son retrait sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile.

**ART. 115.** — Les aéro-clubs sont exonérés des taxes et redevances sur les aérodromes à l'occasion tant de leurs activités que des manifestations aériennes.

Ils sont également exonérés des taxes et des droits de douane à l'importation d'aéronefs, moteurs, équipements,

rechanges, matériels, combustibles et lubrifiants destinés à leur usage exclusif.

## TITRE VI

### DES RESPONSABILITES

**ART. 116.** — Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessures ou de toute autre lésion corporelle subie par un passager lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

**ART. 117.** — Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de fret lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou le fret se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissement en dehors d'un aérodrome.

La période de transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aérodrome. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

**ART. 118.** — Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, bagages ou fret. Cependant, il n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

**ART. 119.** — L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface.

Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.

**ART. 120.** — En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

**ART. 121.** — Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsable que si le tiers établit une faute de sa part.

En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'aéronef est régie conformément aux dispositions du Code civil.

**ART. 122.** — Les responsabilités objet du présent titre sont régies par les lois nationales sauf les cas où des conventions ou accords internationaux auxquels la Mauritanie est partie sont applicables.

## TITRE VII

### DES ASSURANCES ET GARANTIES

**ART. 123.** — Tout aéronef qui utilise l'espace aérien mauritanien doit être assuré en ce qui concerne la responsabilité de son exploitant pour les dommages causés aux tiers.

Pour les aéronefs immatriculés en Mauritanie, l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance agréée par le ministère chargé de l'Aviation civile. Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance agréée par l'Etat d'immatriculation ou par une banque agréée par celui-ci.

A la place d'une assurance, une garantie fournie par l'Etat d'immatriculation ou par une banque agréée par celui-ci est considérée comme satisfaisante.

Une attestation d'assurance ou de garantie doit être présentée à toute réquisition des agents des autorités aéronautiques ou de la force publique.

**ART. 124.** — Les entreprises de transport aérien public doivent s'assurer en ce qui concerne leur responsabilité pour les dommages causés aux personnes transportées.

**ART. 125.** — Les prestations résultant des assurances ou garanties prescrites par la présente loi ou conformes aux dispositions relatives à la responsabilité contractuelle sont affectées spécialement et par préférence au paiement des indemnités correspondantes.

**ART. 126.** — Le ministère chargé de l'Aviation civile veille à ce que les assurances obligatoires soient en vigueur pendant toute la période de validité du certificat de navigabilité, et, le cas échéant, de l'autorisation d'exploitation.

**ART. 127.** — Si l'assurance prend fin ou si ses effets sont suspendus avant le moment indiqué dans l'attestation, l'assurance se doit d'en aviser immédiatement le ministère chargé de l'Aviation civile. Il demeure obligé envers les assurés ou leurs ayants droit jusqu'à ce que le certificat de navigabilité ou l'autorisation d'exploitation ait pu être révoqué, mais au maximum pendant soixante-douze heures à compter du moment où l'assureur a adressé un avis au ministère chargé de l'Aviation civile.

Si l'assurance expire conformément aux indications contenues dans l'attestation d'assurance, mais que l'aéronef se trouve en vol, l'assureur demeure obligé envers les assurés ou leurs ayants droit jusqu'au prochain atterrissage permettant de faire retirer l'aéronef du service, mais au maximum pendant vingt-quatre heures.

## TITRE VIII

### DES TAXES ET REDEVANCES

**ART. 128.** — Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, des taxes et redevances pour les services rendus aux usagers et au public peuvent être perçues au profit de la personne qui fournit le service, notamment à l'occasion des opérations suivantes :

- atterrissages des aéronefs ;
- usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne ;

stationnement et abri des aéronefs ;  
usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du fret ;  
usage d'installations d'outillage divers ;  
occupation de terrains et d'immeubles.

**ART. 129.** — Peuvent être également perçues des redevances pour l'usage des installations et services mis en re au-dessus du territoire mauritanien pour la sécurité la circulation aérienne en route et pour la rapidité de mouvements, y compris les services de radiocommunications et de météorologie.

**ART. 130.** — Peuvent être également perçues des redevances pour le contrôle exigé par les règlements pour la vrance ou le maintien du certificat de navigabilité des nefs. Ces redevances sont à la charge des propriétaires aéronefs contrôlés.

**ART. 131.** — Peuvent être également perçues des taxes redevances pour les prestations administratives fournies faveur du personnel aéronautique et du matériel volant, es que délivrance, renouvellement et validation des licen immatriculation des aéronefs et autres opérations sur registre d'immatriculation des aéronefs, inscription sur le istre du personnel navigant professionnel, etc.

**ART. 132.** — Les modalités d'établissement des taux des es et redevances, de perception, ainsi que les réductions exemptions éventuelles sont fixées par décret.

## TITRE IX

### DISPOSITIONS PENALES

**ART. 133. — *Infractions des propriétaires et des exploitants d'aéronefs.*** — Sera puni d'une amende de 15 000 UM à 100 000 UM et d'un emprisonnement de six jours à un mois, ou de l'une de ces deux peines seulement :

Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef qui aura :  
a) mis ou laissé en service un aéronef sans avoir obtenu les certificats d'immatriculation ou de navigabilité, ou avec un certificat n'étant pas en état de validité ;  
b) mis ou laissé en service un aéronef sans marque de nationalité et d'immatriculation ;  
c) donné l'ordre à un membre d'équipage de conduire d'effectuer un vol en violation des dispositions relatives à la limitation de la durée du travail du personnel navigant ;

Le propriétaire d'un aéronef mauritanien qui aura fait immatriculer cet aéronef sur un registre étranger sans en avoir obtenu au préalable la radiation du registre mauritanien.

**ART. 134. — *Infractions commises par un commandant bord.*** — Sera puni d'une amende de 15 000 UM à 100 000 UM et d'un emprisonnement de six jours à un mois de l'une de ces deux peines seulement tout pilote commandant de bord qui aura :

conduit un aéronef sans certificat d'immatriculation ou de navigabilité ou avec un certificat n'étant plus en état de validité ;

2. conduit un aéronef sans avoir une licence en cours de validité et portant les qualifications requises pour la conduite de cet aéronef et pour le type de vol considéré, la même peine pouvant être appliquée à tout membre d'équipage de conduite pour une infraction similaire ;
3. conduit un aéronef mauritanien sans avoir une licence mauritanienne en cours de validité ou une licence étrangère validée en Mauritanie, la même peine pouvant être appliquée à tout membre d'équipage de conduite pour une infraction similaire ;
4. survolé des zones interdites ou réglementées en contravention des dispositions de la présente loi ;
5. atterri hors d'un aérodrome en contravention des dispositions de la présente loi ;
6. détruit des documents de bord ou y aura porté des indications inexactes ;
7. conduit un aéronef après avoir consommé des boissons alcooliques ou des stupéfiants ;
8. conduit un aéronef en contravention des dispositions de l'article 36 de la présente loi ;
9. commencé un vol sans s'être assuré que toutes les conditions requises avaient été remplies ;
10. désobéi aux instructions des services de contrôle de la circulation aérienne, sauf si elles devaient inévitablement entraîner un accident ;
11. jeté ou laissé jeter sans nécessité de l'aéronef des objets ou matières ;
12. transporté sans autorisation des munitions, du matériel de guerre ou d'autres articles dangereux ;
13. contrevenu aux dispositions relatives aux prises de vues aériennes photographiques ou cinématographiques ;
14. atterri sans raison ou sans autorisation préalable, en vol international, sur un aérodrome qui n'est pas ouvert au trafic international ;
15. refusé sans raison de participer à des opérations de recherche et de sauvetage ;
16. négligé de notifier immédiatement tout accident d'aviation.

**ART. 135. — *Aggravation des peines.*** — Les peines prévues aux articles 133 et 134 ci-dessus à l'encontre du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef qui l'aura mis ou laissé en service sans certificat d'immatriculation ou de navigabilité en cours de validité ou à l'encontre d'un pilote qui conduit un aéronef sans licence valable portant les qualifications requises seront portées au double si les infractions sont commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation ou de navigabilité ou de la licence.

**ART. 136. — *Marques d'immatriculation.*** — Sera puni d'une amende de 30 000 UM à 600 000 UM et d'un emprisonnement de six mois à trois ans ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées.

**ART. 137. — *Infractions des personnes à bord.*** — Sera puni d'une amende de 5 000 UM à 50 000 UM et d'un emprisonnement de six jours à un mois ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque :

1. se sera trouvé à bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord ;
2. ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou celle des personnes transportées.

**ART. 138. — *Infractions des entreprises de transport public.*** — Sera punie d'une amende de 50 000 UM à 500 000 UM :

1. toute entreprise de transport aérien public qui :
  - a) aura refusé sans justification l'accès du public à ses services de transport ;
  - b) aura manqué aux obligations prescrites dans l'autorisation d'exploitation ;
  - c) n'aura pas assuré de la manière prévue par les règlements l'entretien de ses aéronefs, les équipements de bord et autres installations nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation ;
2. toute entreprise de services réguliers de transport aérien public qui aura conduit son exploitation en violation des tarifs, itinéraires, fréquences et horaires approuvés ;
3. toute entreprise autre qu'une entreprise de services réguliers de transport public qui aura :
  - a) annoncé des horaires ou itinéraires de vol ;
  - b) fait payer des prix de passage ou des taux de fret pouvant constituer une concurrence ruineuse pour les services réguliers ;
  - c) annoncé des vols suivant une certaine fréquence ;
  - d) effectué périodiquement des vols entre des points desservis par une entreprise de transport public, avec une fréquence telle qu'ils constituent une série de vols réguliers.

**ART. 139. — *Infractions des entreprises de travail aériens.*** — Sera punie d'une amende de 50 000 UM à 500 000 UM toute entreprise de travail aérien qui :

1. aura manqué aux obligations prescrites dans l'autorisation d'exploitation ;
2. n'aura pas assuré de la manière prévue par les règlements l'entretien des aéronefs, des équipements de bord et autres installations nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

**ART. 140. — *Transport et travail aérien sans autorisation.*** — Sera puni d'une amende de 10 000 UM à 100 000 UM qui-conque aura effectué du transport ou du travail aérien contre rémunération sans autorisation.

**ART. 141. — *Entreprises étrangères.*** — Sera punie d'une amende de 50 000 UM à 500 000 UM toute entreprise étrangère de transport aérien qui, sans autorisation expresse, aura débarqué sur le territoire mauritanien des personnes ou du fret ou aura effectué un service de cabotage.

**ART. 142. — *Personnel technique au sol.*** — Sera puni d'une amende de 2 000 UM à 50 000 UM tout membre du personnel technique au sol qui, par un acte ou une omission, aura mis en danger la sécurité des aéronefs, des aérodromes et autres installations de la navigation aérienne.

**ART. 143. — *Infractions dans le domaine des installations radioélectriques.*** — Sera puni d'une amende de 2 000 UM à 50 000 UM qui-conque aura :

1. contrevenu aux prescriptions de l'article 39 de la loi ;
2. interféré ou empêché d'une manière quelconque les communications radioélectriques aéronautiques.

**ART. 144. — *Servitudes aéronautiques.***

1. Les infractions aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application relatives aux servitudes aéronautiques sont punies d'une amende de 5 000 UM à 50 000 UM.

2. Un délai pour l'enlèvement ou la modification d'ouvrages frappés de servitude ou pour pourvoir à leur balisage peut être prescrit par le tribunal saisi sur la demande du ministre chargé de l'Aviation civile sous peine d'une astreinte de 200 UM à 2 000 UM par jour de retard.

3. Si, à l'expiration du délai, la situation n'est pas régularisée, le ministre chargé de l'Aviation civile peut faire exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes responsables.

**ART. 145. — *Séjour sur aérodromes.*** — Qui-conque séjournera ou pénétrera sur des terrains interdits par la présente loi et les textes pris pour son application, ou y laissera séjourner ou y fera pénétrer des véhicules, des bestiaux ou des bêtes de trait, de charge ou de monture sera passible d'une amende de 500 UM à 5 000 UM.

**ART. 146. — *Infractions diverses.*** — Les infractions aux dispositions de la présente loi qui ne sont pas prévues dans le présent titre ainsi qu'aux textes pris pour son application seront punies d'une amende de 200 UM à 20 000 UM.

**ART. 147. — *Récidive.*** — Qui-conque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents, commettra la même infraction ou une autre infraction tombant sous le coup du même article dans un délai de cinq ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende, et ces peines pourront être élevées jusqu'au double.

**ART. 148. — *Retrait de licence.***

1. L'interdiction de conduite d'un aéronef quelconque pourra être prononcée par le jugement ou larrêt pour une durée de trois mois à trois ans contre un membre d'équipage de conduite.

2. Si le membre d'équipage de conduite est condamné une seconde fois pour l'une quelconque de ces mêmes infractions dans un délai de cinq ans après que la première condamnation sera définitive, l'interdiction de conduire un aéronef sera prononcée pour une durée de trois ans et pourra être doublée.

Les licences resteront déposées pendant la durée de l'interdiction au greffe de la juridiction ayant prononcé la condamnation, où elles devront y être remises dans les cinq jours qui suivent la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi les condamnés seront punis de six jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 1 000 UM à 20 000 UM, sans préjudice des peines prévues au cas où ils conduiraient un aéronef durant l'interdiction.

**ART. 149.** — Les peines prévues par le présent titre sont tées sans préjudice de l'application de celles d'autres pénales ou fiscales. Elles sont en outre appliquées sans préjudice des sanctions administratives ou disciplinaires les dommages et intérêts s'il y a lieu.

**ART. 150. — Droit de saisie.**

1. Les agents des télécommunications légalement qualifiés pour assurer l'application des lois et règlements en matière de télécommunications ont le droit de saisir tout appareil de télégraphie ou radiotéléphonique qui se trouverait en ordre sans autorisation spéciale.

2. Les agents énumérés à l'article ci-après ont également le droit de saisir les explosifs, armes, munitions et autres objets dont le transport est interdit sans autorisation.

3. La confiscation des appareils et objets régulièrement saisis sera prononcée par le tribunal saisi de l'infraction.

**ART. 151. — Agents verbalisateurs.**

Sont chargés de constater par procès-verbal les infractions aux dispositions de la présente loi outre les officiers et agents de police judiciaire :

- a) les agents dûment habilités à cet effet par le ministre chargé de l'Aviation civile ;
- b) les commandants d'aérodrome ;
- c) les officiers de la Défense nationale chargés de la sécurité de l'air ;
- d) les agents de douane ayant droit de verbaliser.

Les procès-verbaux sont adressés dès leur clôture au parquet de la juridiction compétente. Ils font foi jusqu'à preuve contraire.

**ART. 152. — Compétence.** — Les juridictions instituées par la loi fixant l'organisation judiciaire sont seules compétentes pour connaître des infractions aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application.

**ART. 153. — Communication des jugements.** — Copies des jugements relatifs aux infractions en matière aéronautique sont adressées par les tribunaux saisis au ministère chargé de l'Aviation civile.

## TITRE X

### DISPOSITIONS FINALES

**ART. 154.** — La présente loi abroge la loi n° 62-137 du juillet 1962 portant code de l'aviation civile et toutes les dispositions des textes pris pour son application qui lui étaient contraires.

**ART. 155.** — La présente loi sera publiée suivant la procédure d'urgence et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Nouakchott, le 18 janvier 1978,

Moktar ould DADDAAH.

*LOI n° 78-043 du 28 février 1978 portant code de la marine marchande et des pêches maritimes.*

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté ;

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

### Chapitre unique

#### GÉNÉRALITÉS

**ARTICLE PREMIER.** — Les dispositions du présent Code sont applicables :

- à tous les navires immatriculés en République islamique de Mauritanie ;
- aux états majors, équipages et passagers qui y sont embarqués ;
- à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, qui, bien que non présentes à bord, auraient commis des infractions aux dispositions de la présente loi ou de ses textes d'application ;
- à l'ensemble des eaux maritimes, du plateau continental et du domaine public maritime.

#### DÉFINITIONS

**ART. 2.** — Au sens du présent Code, il faut entendre :

- par « port d'immatriculation » d'un navire, le port où se trouve le service de la Marine marchande (circonscription maritime) qui a procédé à l'immatriculation dudit navire ;
- par « port d'armement » d'un navire, le port siège de la circonscription maritime qui a établi et délivré les titres de navigation du navire considéré ;
- par « centre d'inscription » ou « d'immatriculation » d'un marin, la circonscription maritime chargée de la tenue de l'article matriculaire et de l'administration du marin considéré.

Les services de la Marine marchande à Nouakchott centralisent la totalité des opérations d'immatriculations, d'armement ou d'inscription.

\*\*\*

### Code de la marine nationale et des pêches maritimes

#### TITRE PREMIER

#### LA NAVIGATION MARITIME

##### Chapitre I

###### DÉFINITION DE LA NAVIGATION MARITIME

**ARTICLE PREMIER.** — La navigation maritime est la navigation effectuée en mer, dans les ports et rades, et dans les parties salées des fleuves, rivières, canaux, en principe jusqu'au premier obstacle permanent qui s'oppose au passage des navires de mer — ou jusqu'à une limite fixée par les textes réglementaires en vigueur.

Est considérée comme maritime, la navigation effectuée en eaux fluviales, lorsqu'elle est l'accessoire d'une navigation principalement effectuée en eaux maritimes.

Les limites des eaux maritimes et fluviales sont fixées par décret.

## Chapitre II

### LES ZONES DE NAVIGATION

**ART. 2.** — La navigation maritime comprend : la navigation de commerce, de pêche, de plaisance, et celle effectuée par les bâtiments des services publics pour leurs missions articulières.

La navigation commerciale comprend :

- la navigation côtière ou bornage ;
- le cabotage national ;
- le cabotage interafricain ;
- le long cours.

La navigation de pêche comporte deux zones :

- la pêche côtière ou petite pêche ;
- la pêche au large.

**ART. 3.** — Des décrets définissent les limites de chacune de ces zones et les conditions d'exercice de la navigation correspondante.

## Chapitre III

### POLICE DE LA NAVIGATION

**ART. 4.** — La police de la navigation dans les eaux marines est réglementée par l'autorité maritime.

Dans les ports et rades, des règlements particuliers d'utilisation peuvent être pris par les autorités qui en assurent la gestion après approbation du ministre chargé de la Marine marchande et des Pêches maritimes.

### NAVIGATION RÉSERVÉE

**ART. 5.** — Des décrets peuvent réservier la navigation de bornage, cabotage, remorquage aux navires mauritaniens ou assimilés, sans préjudice des dispositions particulières de la législation douanière.

## TITRE II

### LE STATUT DU NAVIRE

#### Chapitre I

##### DÉFINITION DU NAVIRE

**ART. 6.** — Est considéré comme navire de mer tout engin flottant qui effectue, à titre principal, une navigation maritime, soit par ses propres moyens, soit en remorque. La qualité de navire de mer est constatée par l'immatriculation de l'engin flottant, par les soins de l'autorité administrative maritime.

#### Chapitre II

### NATURALISATION DES NAVIRES DE MER

**ART. 7.** — La naturalisation est l'acte administratif qui confère au navire de mer la nationalité de la République

islamique de Mauritanie avec tous les priviléges et obligations qui s'y attachent.

**ART. 8.** — Tout navire de mer, battant pavillon mauritanien et par voie de conséquence immatriculé et ayant port d'attache en Mauritanie, doit posséder un acte de mauritanisation et ne peut prendre la mer que s'il en est muni.

**ART. 9.** — Sont dispensés de mauritanisation :

- les navires étrangers affrétés sous leur pavillon d'origine ;
- les navires de faible tonnage ou ayant une affectation particulière et dont la liste est établie par arrêté de l'autorité maritime.

**ART. 10.** — La délivrance de l'acte de mauritanisation est subordonnée aux conditions suivantes :

Le navire doit :

1. avoir été construit en Mauritanie — s'il a été construit ou acheté à l'étranger avoir été régulièrement importé (c'est-à-dire avoir satisfait au paiement des droits et taxes d'importation, sauf exemption) ;

2. être radié de la flotte du pays d'origine ;

3. être jaugé et posséder une certificat de jauge. Le jaugeage est effectué soit par l'autorité maritime, soit par une société de classification habilitée par elle pour y procéder. Le montant des taxes de jaugeage est fixé par décret ;

4. avoir un nom dont le choix appartient au propriétaire, mais ce choix, ainsi que tout changement postérieur de nom du navire, est soumis à l'accord préalable de l'autorité maritime ;

5. appartenir pour 51 % au moins à des nationaux mauritaniens, le demandeur devant fournir le titre de propriété sur le navire ;

6. avoir satisfait au paiement des droits de mauritanisation. Si le navire appartient à une société, celle-ci doit :

- avoir son siège social en Mauritanie ;
- avoir un conseil d'administration ou conseil de surveillance dont le président et la majorité des membres sont mauritaniens.

Pour les sociétés de personnes et les sociétés à responsabilité limitée, 51 % du capital au moins doit provenir de nationaux mauritaniens.

L'état-major et l'équipage du navire doivent être, en totalité pour l'équipage et dans une proportion de 75 % pour l'état-major, de nationalité mauritanienne. Toutefois, si les circonstances l'exigent, un arrêté de dérogation sera pris, sans que la proportion d'étrangers puisse être supérieure à 75 %.

**ART. 11.** — Les formalités de mauritanisation s'effectuent au port d'attache du navire, en Mauritanie.

Toute dérogation aux conditions de mauritanisation fixées par le présent code ne peut être accordée que par décret, hors le cas prévu à l'article précédent, dernier alinéa.

**ART. 12.** — Les navires achetés ou construits à l'étranger doivent se munir, pour se rendre en Mauritanie, d'une autorisation provisoire de naviguer sous pavillon mauritanien, délivrée par les consulats mauritaniens ou à défaut par le ministre chargé de la Marine marchande. Cette autorisation n'est délivrée que pour la durée du voyage. Un acte de mauritanisation est délivré au navire à son arrivée en Mauritanie.

ART. 13. — En cas de perte du titre de nationalité ou de dénaturation dans les caractéristiques du navire, un arrêté ministre chargé de la Marine marchande déterminera les formalités à accomplir.

Les modalités d'application des dispositions ci-dessus sont fixées en tant que de besoin par l'autorité maritime.

### Chapitre III

#### IMMATRICULATION DES NAVIRES

ART. 14. — Tout navire de mer doit être immatriculé sur présentation de l'acte de mauritanisation. L'immatriculation des navires de mer se fait à leur port d'attache par les soins de l'autorité maritime, qui détermine les règles applicables à cette matière.

Les arrêtés du ministre chargé de la Marine marchande détermineront, en tant que de besoin, les catégories d'embarcations non soumises à l'immatriculation.

ART. 15. — L'immatriculation donne lieu à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par décret.

### Chapitre IV

#### PAVILLON ET SIGNALLEMENT EXTÉRIEUR PERMANENT DES NAVIRES DE MER

ART. 16. — Tout navire mauritanien est tenu d'arburer le pavillon national, sauf dispenses. Les conditions d'utilisation du pavillon national à bord des navires sont réglementées par l'autorité maritime.

ART. 17. — Hors le pavillon national, aucun autre pavillon, marque ou guidon ne peut être utilisé par les navires sans l'autorisation préalable de l'autorité maritime du port d'immatriculation.

Les navires ayant des missions particulières (douanes, police maritime, navires câbliers ou autres) portent des marques et pavillons de reconnaissance spécifiques.

ART. 18. — Tout navire de mer doit avoir un signalement extérieur permanent qui permette de l'identifier. Les navires mauritaniens doivent porter de façon apparente :

à la poupe : leur nom, leur port et numéro d'immatriculation ;  
à l'avant des deux bords : le nom pour les navires de commerce ; pour les petites embarcations et bateaux de pêche : le numéro d'immatriculation, précédé des lettres distinctives du port d'attache.

L'autorité maritime fixe par arrêté les règles applicables au signalement extérieur.

### Chapitre V

#### DU TITRE DE NAVIGATION MARITIME

ART. 19. — Tout navire mauritanien, effectuant une navigation maritime, de commerce ou de pêche, est astreint à la possession d'un titre de navigation maritime.

Le titre de navigation principal est le rôle d'équipage, à pour objet :

- d'autoriser le navire à exercer régulièrement une navigation maritime ;
- de préciser l'identité du navire, du propriétaire ou de l'armateur et le genre de navigation effectuée ;
- d'arrêter la liste d'équipage et de constater de manière authentique les conditions d'engagement de l'équipage qui y sont obligatoirement mentionnées ;
- de justifier les services de navigation à bord, remplis par chacun des membres de l'équipage ;
- de permettre l'établissement éventuel des actes d'état civil ;
- de faire la preuve de la navigation effectuée, tant pour l'obtention des pensions que des prestations de caractère social ou familial ;
- de mentionner l'engagement formel du capitaine de se soumettre aux lois et règlements en vigueur du pays.

ART. 20. — Certains navires peuvent être dispensés du rôle d'équipage. La liste en est établie par l'autorité maritime qui déterminera la catégorie de navires susceptibles de recevoir soit une carte de circulation, soit un permis de circulation.

ART. 21. — Le titre de navigation est établi par l'autorité maritime du port d'armement du navire. Il est renouvelé annuellement. La délivrance et le renouvellement sont subordonnés au paiement d'une taxe dont le montant est fixé par décret.

ART. 22. — Aucun navire ne peut prendre la mer sans être muni d'un titre de navigation. Celui-ci doit être produit sur toute réquisition, soit en mer, soit au port.

ART. 23. — Le rôle d'équipage est soumis au visa de l'autorité maritime lors de chaque escale pour les navires de commerce.

Si le titre de navigation vient à échéance en cours de voyage du navire, il peut être prorogé jusqu'au retour dans le premier port mauritanien.

ART. 24. — Les modalités d'application des dispositions ci-dessus sont arrêtées par l'autorité maritime.

### Chapitre VI

#### DE LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

ART. 25. — Tout navire de mer effectuant une navigation maritime, ainsi que tout engin flottant se trouvant dans les eaux réputées maritimes, sont soumis à la réglementation sur la sécurité de la navigation. Ils doivent être munis, selon la catégorie et la navigation exercée, des titres de sécurité suivants :

1. permis de navigation (ou certificat de navigabilité) pour tous les navires ;
2. certificat de franc-bord ou certificat d'exemption ;
3. certificat de sécurité pour navires à passagers ;
4. certificat de sécurité pour le matériel d'armement ;
5. certificat de sécurité radio.

ART. 26. — L'autorité administrative maritime arrête les règles générales auxquelles doivent satisfaire les navires mauritaniens pour la délivrance des titres de sécurité prévus à l'article précédent, notamment en ce qui concerne le permis de navigation qui porte sur :

1. la construction, le cloisonnement, la stabilité, la prévention et la lutte contre l'incendie, l'épuisement, l'assèchement, etc.;
2. les appareils propulsifs et auxiliaires;
3. les installations électriques;
4. l'habitabilité et l'hygiène à bord;
5. les instruments et documents nautiques;
6. les moyens de transmission (radiotéléphonie, radiotélégraphie, signaux optiques, etc.);
7. les règles particulières au transport des passagers;
8. les conditions de chargement et d'arrimage des grains;
9. les liquides et marchandises dangereuses;
10. le service médical et sanitaire à bord.

Ces règles sont fonction des caractéristiques des navires et du genre de navigation exercé.

**ART. 27.** — La délivrance et le renouvellement des titres de sécurité sont subordonnés à la visite du navire.

Les navires construits ou acquis à l'étranger et expédiés, pour leur premier voyage avec un acte de mauritanisation provisoire délivré par les consuls de la République islamique de Mauritanie, reçoivent de ceux-ci en même temps un titre de sécurité provisoire, jusqu'au port mauritanien de destination.

L'autorité administrative maritime fixe par arrêté :

- la nature, la périodicité des visites de sécurité;
- les conditions dans lesquelles ces visites sont subies;
- la nature des titres délivrés, la composition et le fonctionnement des commissions de visite.

**ART. 28.** — Les visites de sécurité des navires, la délivrance des titres de sécurité et des certificats de franc-bord à défaut de pouvoir être faite par l'autorité maritime, celle-ci peut soit faire appel à des experts dont la rénumération est à la charge du capitaine ou de l'armateur, soit habiliter une société de classification reconnue pour y procéder.

**ART. 29.** — Les visites de contrôle des navires, la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité donnent lieu à perception de taxes dont le montant est fixé par arrêté.

Le ministre chargé de la Marine marchande arrête la liste des sociétés de classification reconnues et agréées en Mauritanie, ainsi que les conditions exigées pour recevoir l'agrément de l'autorité maritime.

**ART. 30.** — Une commission technique de sécurité est créée auprès du ministre chargé de la Marine marchande.

Elle est saisie :

- de toute demande d'autorisation de construction de navires de plus de 50 tx. Elle décide de l'approbation préalable des plans et documents déposés par l'armateur intéressé;
- de toute demande d'achat de navire à l'étranger;
- de toute acquisition de navire par l'Etat.

Elle donne son avis au ministre sur toute question relative à la sécurité de la navigation.

Un arrêté déterminera sa composition et son fonctionnement en tant que de besoin.

**ART. 31.** — Sont dispensés de l'examen de la commission :

- les navires inférieurs à 50 tx;

— les navires classés par les sociétés de classification reconnues et agréées et justifiant de la première côte.

**ART. 32.** — L'autorité administrative maritime ou son représentant, après une visite de sécurité, peut interdire ou ajourner, jusqu'à exécution de ses prescriptions, le départ de tout navire qui, par son état d'entretien, son défaut de stabilité, les conditions de chargement, l'absence de moyens de sauvetage suffisants ou tout autre motif légitime, lui semblerait ne pouvoir prendre la mer sans danger pour l'équipage ou les passagers.

**ART. 33.** — Les règlements relatifs à la sécurité de la navigation sont applicables à tous les navires étrangers qui touchent un port mauritanien, sauf convention internationale contraire.

Ces navires sont cependant présumés satisfaire à ces règlements s'ils sont munis d'un titre de sécurité régulier, délivré par un pays lié par les conventions internationales en vigueur sur la sécurité de la navigation et la sauvegarde de la vie humaine en mer, et en application de celles-ci.

Ce titre doit être considéré comme suffisant à moins que l'état de navigabilité du navire ne corresponde pas, en substance, aux indications qui y sont portées et qu'il ne puisse prendre la mer sans danger pour son équipage ou pour ses passagers.

L'autorité administrative maritime prend, dans ce cas, toutes dispositions nécessaires pour empêcher le départ du navire et peut réquisitionner à cette occasion toutes autorités portuaires à cette fin sous réserve d'informer, dans le même temps, l'autorité consulaire du pays du pavillon de la décision prise et des circonstances qui l'ont motivée.

**ART. 34.** — L'autorité administrative maritime peut, en d'autres domaines que le navire, édicter ou proposer toute mesure de nature à assurer la sécurité de la navigation et la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Tous les navires mauritaniens doivent se conformer à la réglementation internationale en vigueur pour prévenir les abordages en mer.

**ART. 35.** — Les modalités d'application des dispositions ci-dessus sont fixées par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande.

## Chapitre VII

### ASSISTANCE ET SAUVETAGE

**ART. 36.** — L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix de passage sont soumis aux dispositions générales suivantes :

**ART. 37.** — Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une rémunération.

En aucun cas, la rémunération ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

**ART. 38.** — La rémunération est due même si le sauvetage ou l'assistance a eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

**ART. 39.** — Aucune rémunération n'est due :

lorsque le concours prêté n'a eu aucun résultat utile ; lorsque le concours a été prêté malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru ; lorsqu'il s'agit de l'exécution d'un contrat de remorque ordinaire, à moins que le navire remorqueur n'ait rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme faits en exécution de ce contrat.

**ART. 40.** — La rémunération est à la charge du propriétaire du navire secouru. Aucune rémunération n'est due par ces personnes sauvées.

**ART. 41.** — Le montant de rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge du lieu de résidence des sauveteurs.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie soit entre les sauveteurs, soit entre l'armateur, le capitaine et l'équipage du ou des navires sauveteurs.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion du sauvetage ou de l'assistance ont également droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison ou des accessoires. La juridiction compétente est celle du droit commun.

**ART. 42.** — La rémunération est fixée par le juge selon ces circonstances en prenant pour base :

1. en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs, le temps employé, les frais et dommages subis, les risques de responsabilité ou autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux et, le cas échéant, l'appropriation spéciale du navire assistant ;

2. en second lieu, la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent, en ce qui concerne la répartition entre les divers sauveteurs prévue à l'article 41.

Le juge peut cependant réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vol, recel ou autres actes frauduleux à cette occasion.

**ART. 43.** — Toute convention d'assistance ou de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge s'il estime que les conditions de rémunération convenues ne sont pas équitables. Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée.

**ART. 44.** — L'action de paiement de la rémunération d'assistance ou de sauvetage est prescrite après deux ans à compter du jour où les opérations de sauvetage ou d'assistance ont été terminées.

Toutefois, ce délai ne court pas lorsque le navire assisté ou sauvé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales mauritaniennes.

**ART. 45.** — Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre. Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à cette disposition.

**ART. 46.** — L'autorité maritime prête, dans toute la mesure de ses moyens, aide et assistance pour la sauvegarde des vies humaines en danger en mer et à tout bâtiment ou aéronef naufragé dont l'équipage est présent à bord. Elle prend par la suite toutes mesures nécessaires à la conservation des objets sauvés.

**ART. 47.** — Les conditions d'application des dispositions ci-dessus sont fixées, en tant que de besoin, par l'autorité maritime.

## Chapitre VIII

### DES ÉPAVES MARITIMES

**ART. 48.** — Constituent des épaves maritimes soumises aux dispositions du présent code :

1. les navires de mer et les aéronefs échoués en état d'innavigabilité sur une partie du domaine public maritime, abandonnés sans esprit de retour par les équipages et sans que les propriétaires en assurent réellement et effectivement la garde ;
2. les navires de mer et aéronefs submergés dans les eaux territoriales mauritanianennes ;
3. les cargaisons desdits bâtiments et aéronefs ;
4. les coques, parties de coques ou débris des navires de mer et les fragments d'aéronefs trouvés flottant en mer ou amenés par des sauveteurs ;
5. les marchandises ou objets provenant de jet, bris ou naufrage tombés ou abandonnés à la mer, trouvés sur les flots ou sur une partie du domaine public maritime ;
6. et, d'une façon générale, tous les objets trouvés abandonnés en mer, sur le rivage ou au fond de la mer.

**ART. 49.** — En cas de découverte d'épave :

1. L'inventeur doit, dans la mesure de ses moyens, procéder à la mise en sûreté de l'épave et, obligatoirement, en faire aussitôt déclaration à l'autorité maritime.

En cas de vol, de recel ou de détournement d'épaves, l'autorité maritime dresse les procès-verbaux de contraventions et les transmet au procureur de la République. Elle a le droit d'interroger les témoins et d'ordonner les perquisitions domiciliaires en vue de la découverte de l'épave.

2. L'autorité maritime prend les mesures nécessaires en vue de la récupération et de la conservation de l'épave à moins que le propriétaire ou son représentant ne soit sur place.

Elle peut requérir à cet effet, moyennant indemnité, toute personne physique ou morale capable d'y participer ainsi que tous moyens de transports ou autres. Elle peut donner l'ordre d'occuper et de traverser pour ces motifs des propriétés privées.

Elle dresse un inventaire des matériels ou objets sauvés.

Elle procède enfin à la recherche du propriétaire.

**ART. 50.** — Si le propriétaire de l'épave est connu, il doit indiquer dans le délai de trois mois, à compter du sauvetage, s'il désire procéder à la récupération ou en faire abandon.

Dans le second cas, l'épave devient propriété de l'Etat qui peut procéder à sa vente ou à son exploitation.

**ART. 51.** — Si, après le délai de trois mois susvisé, le propriétaire reste inconnu ou n'a pas fait connaître ses intentions, l'autorité maritime peut, aux lieux et places du propriétaire et selon la nature de l'épave :

- soit procéder à sa vente ;
- soit procéder directement à son exploitation ;
- soit passer un contrat de concession d'exploitation d'épave avec une entreprise spécialisée.

Il en est de même si le propriétaire ne respecte pas le délai de six mois prévu à l'article 50.

Le propriétaire ne peut, dans ces conditions, mettre en la responsabilité de l'autorité maritime lorsqu'elle procède à ces opérations.

Le produit net obtenu est versé en dépôt au Trésor où il peut être réclamé par le propriétaire pendant trois ans à compter du jour du dépôt. Passé ce délai, le produit est acquis à l'Etat.

**ART. 52.** — L'autorité maritime peut, sans attendre l'expiration des délais prévus aux articles 50 et 51 ci-dessus, faire procéder immédiatement, aux frais et risques du propriétaire, à l'enlèvement, à la démolition, à la vente ou à l'exploitation d'une épave lorsque :

1. celle-ci constitue un obstacle à la navigation ou à la pêche. L'opération est cependant précédée d'une mise en demeure du propriétaire de prendre lui-même les mesures nécessaires. Toutefois lorsque l'échouement est consécutif ou se double d'un délit de pêche caractérisé, ce sont les dispositions de l'article 207 et suivants sur les délits en matière de pêche maritime qui s'appliquent ;

2. le propriétaire demande qu'il y soit procédé pour son compte parce qu'il ne dispose pas des moyens suffisants et qu'il y a urgence à agir pour éviter la dépréciation ou la perte de l'épave ;

3. la récupération de l'épave présente un intérêt général.

**ART. 53.** — Une rémunération est due par le propriétaire :

- à l'inventeur de l'épave ;
- aux personnes qui ont participé à son sauvetage.

Cette rémunération est fixée par accord entre les parties : inventeur et sauveteurs d'une part, propriétaire d'autre part; celui-ci étant remplacé par l'autorité maritime dans les cas prévus à l'article 50 (dernier alinéa) et à l'article 51 ci-dessus.

A défaut d'accord, elle est fixée par le juge du lieu où l'épave a été trouvée ou amenée. La juridiction compétente est celle de droit commun.

**ART. 54.** — Le montant de la rémunération doit tenir compte dans chaque cas :

1. en premier lieu, du succès obtenu, du mérite, du temps employé, des frais et dommages subis, des dangers et risques encourus, de la valeur du matériel utilisé pour le sauvetage de l'épave ;

2. en second lieu, de la valeur de l'épave.

Le montant de la rémunération ne peut jamais dépasser la valeur de l'épave sauvée.

Il est donc nul si l'épave n'a aucune valeur et, dans ce cas, elle peut être abandonnée à l'inventeur et aux sauveteurs.

**ART. 55.** — Lorsqu'un navire a contribué au sauvetage d'une épave, la rémunération fixée pour cette participation est partagée entre l'armateur et l'équipage sur la base de deux tiers à l'armateur et un tiers à l'équipage. Entre les membres de l'équipage, le partage a lieu au prorata des salaires réels.

**ART. 56.** — Le propriétaire ne peut procéder à la récupération de l'épave qu'après paiement de la rémunération ou consignation au Trésor d'une somme suffisante pour assurer ce paiement.

Lorsque le propriétaire a fait abandon de l'épave dans les conditions prévues à l'article 50 (dernier alinéa), la rémunération est versée par l'autorité maritime sur le produit net retiré de l'épave et à concurrence de ce produit.

Lorsque l'épave a été vendue ou exploitée dans les conditions prévues à l'article 51, la rémunération est versée, soit par le propriétaire, soit par l'autorité maritime, à l'expiration du délai de trois ans, sur le produit net obtenu et à concurrence de celui-ci.

**ART. 57.** — La rémunération de l'inventeur et des sauveteurs est privilégiée.

**ART. 58.** — Les dispositions ci-dessus s'appliquent, sous réserve des clauses des conventions internationales en vigueur, aux épaves des navires et aéronefs de nationalité étrangère ainsi qu'aux marchandises et objets en provenance trouvés ou amenés sur le domaine public maritime.

**ART. 59.** — L'autorité maritime déterminera en tant que de besoin la réglementation spéciale applicable aux épaves de nature très particulière comme les matériaux ou objets appartenant à l'Etat, aux établissements publics ou collectivités publiques, les objets à caractère historique et scientifique, les cadavres et objets personnels trouvés sur eux, les engins de pêche, les marchandises prohibées par la loi, les engins dangereux.

**ART. 60.** — Les conditions d'application des dispositions ci-dessus sont fixées en tant que de besoin par l'autorité maritime.

## Chapitre IX

### LES HYPOTHÈQUES MARITIMES

**ART. 61.** — Les navires de mer sont meubles mais ils sont susceptibles d'hypothèque.

Ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

Le contrat par lequel l'hypothèque est consentie doit être rédigé par écrit.

**ART. 62.** — L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur un registre spécial tenu par le conservateur des hypothèques.

**ART. 63.** — L'hypothèque sur un navire ne peut être consentie que par le propriétaire ou son mandataire muni d'un mandat spécial.

En cas de pluralité de propriétaires, le navire ne peut être hypothéqué que sur présentation d'une autorisation écrite signée soit de l'ensemble, soit de la majorité des propriétaires.

Dans ce dernier cas, les copropriétaires signataires doivent représenter plus de la moitié du capital social. Le mandat ainsi délivré devra être enregistré.

Au cas où l'un des copropriétaires voudrait hypothéquer à part indivise, il ne pourrait le faire qu'avec l'autorisation de la majorité.

**ART. 64.** — L'hypothèque consentie sur le navire ou une portion du navire s'étend, sauf convention contraire, au corps du navire et à tous les accessoires, machines, agrès ou autres apparaux.

**ART. 65.** — L'hypothèque peut être consentie sur un navire en construction. Dans ce cas, elle devra être précédée d'une déclaration, faite au conservateur des hypothèques, indiquant les dimensions, le tonnage, les caractéristiques principales du navire et le chantier de construction.

**ART. 66.** — S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même navire ou sur la même part de propriété du navire, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates de leur inscription.

**ART. 67.** — L'inscription conserve l'hypothèque pendant six 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 sur le registre tenu par le conservateur des hypothèques.

**ART. 68.** — L'inscription garantit deux années d'intérêt en sus de l'année courante, au même rang que le capital.

**ART. 69.** — Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte translation du droit hypothécaire.

**ART. 70.** — Les inscriptions sont rayées soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

**ART. 71.** — Le conservateur des hypothèques est tenu de délivrer à tous ceux qui en font la demande l'état des inscriptions hypothécaires existant sur un navire ou un certificat mentionnant qu'il n'en existe aucune.

**ART. 72.** — Les créanciers ayant une hypothèque inscrite sur un navire ou une portion de navire la suivent en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription.

**ART. 73.** — La vente volontaire à un tiers étranger d'un navire grevé d'hypothèques, soit en Mauritanie, soit à l'étranger, est interdite. Tout acte fait en fraude de ces dispositions est nul et rend le vendeur passible des peines prévues à ce sujet par le Code pénal.

Les hypothèques consenties à l'étranger n'ont d'effet, comme celles consenties en Mauritanie, que du jour de leur inscription sur le registre tenu par le conservateur des hypothèques.

Sont néanmoins valables les hypothèques constituées sur le navire acheté hors de l'Etat, si elles ont été régulièrement inscrites par l'autorité qui délivre l'acte de naturalisation provisoire et reportées sur le registre tenu par le conservateur des hypothèques. Ce report sera effectué sur réquisition du créancier.

**ART. 74.** — Seuls les navires soumis à l'immatriculation sont susceptibles d'hypothèques.

**ART. 75.** — Les modalités d'application des dispositions ci-dessus et les mesures qui s'y rattachent sont fixées par décrets.

### TITRE III

#### DU STATUT PROFESSIONNEL ET SOCIAL DU MARIN

##### Chapitre I

###### DÉFINITION

**ART. 76.** — Est considéré comme marin toute personne, engagée par un armateur ou son représentant, ou encore embarquée pour son propre compte, et qui occupe à bord d'un navire de mer un emploi permanent et salarié, relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire.

Les personnes embarquées occasionnellement, pour des travaux de réparation ou de manutention, quelle qu'en soit la durée, ne sont pas considérées comme marins.

**ART. 77.** — Est considérée comme capitaine ou patron la personne qui exerce régulièrement à bord le commandement du navire.

**ART. 78.** — Est considérée comme armateur toute personne physique, toute société, tout service public qui arme, exploite ou utilise un navire de mer.

##### Chapitre II

###### LA PROFESSION DE MARIN - CONDITIONS D'EXERCICE

**ART. 79.** — La qualité de marin mauritanien est réservée aux nationaux mauritaniens. Elle est constatée par l'immatriculation du marin par les soins de l'autorité maritime.

Le matricule des marins, tenu par l'autorité maritime, contient tous les renseignements nécessaires à leur identification et le relevé de leurs services.

Les ports d'immatriculation, en Mauritanie, sont les ports sièges de circonscriptions maritimes.

**ART. 80.** — Ne peuvent être immatriculés comme marins mauritaniens que les individus qui justifient :

1. avoir trouvé un emploi à bord d'un navire ;
2. réunir les conditions de nationalité, âge, aptitude physique, aptitude professionnelle et moralité fixées par arrêtés du ministre chargé de la Marine marchande.

**ART. 81.** — L'embarquement à titre professionnel sur les navires mauritaniens est interdit aux enfants de moins de 15 ans révolus.

De 15 à 17 ans révolus, ils peuvent cependant embarquer comme novices en vue d'une formation professionnelle.

**ART. 82.** — Ne peuvent être immatriculés comme marins ces individus condamnés à une peine criminelle ou correctionnelle ayant entraîné une privation de liberté de plus de six mois — sauf dérogation de l'autorité maritime si la condamnation n'a pas un caractère infamant.

Le marin immatriculé qui fait l'objet d'une condamnation telle que prévue à l'alinéa précédent est radié et définitivement exclu de la profession.

**ART. 83.** — Tout marin embarquant sur un navire de mer reçoit, selon sa formation professionnelle, soit un livret professionnel de marin, soit une carte spéciale, valable seulement pour le cabotage national, la navigation côtière et la petite pêche.

Des arrêtés du ministre de la Marine marchande fixent les modalités de délivrance des livrets et cartes et les connaissances professionnelles pratiques exigées pour leur obtention.

**ART. 84.** — Le livret professionnel ou la carte spéciale mentionnent les embarquements et débarquements du marin. Il est remis au marin lors de son premier embarquement. La délivrance d'un livret professionnel ou de son duplicata donne lieu à perception d'une taxe dont le montant est fixé par décret.

Le livret ne doit contenir aucune appréciation sur les services rendus.

**ART. 85.** — Tout marin mauritanien, convaincu d'avoir vendu ou prêté son livret professionnel ou sa carte spéciale à l'identité maritime est radié d'office des matricules, sans préjudice des poursuites pénales qui pourraient être engagées contre lui et son complice.

**ART. 86.** — Hors les cas prévus aux articles 82, alinéa 2, et 85, peuvent être rayés des matricules et exclus de la profession :

- le marin qui en fait la demande, sous réserve de ses obligations militaires ;

- le marin devenu définitivement inapte à la navigation ;
- le marin qui exerce sa profession dans des conditions contraires aux règlements maritimes ;

- le marin qui (sauf cas de force majeure appréciés par l'autorité maritime) est resté trois ans sans naviguer ;

- le marin qui, en cours de carrière, aura fait l'objet de trois débarquements pour faute disciplinaire ou faute grave dans l'exercice de sa profession. Dans ce dernier cas, l'exclusion est définitive.

La radiation entraîne le retrait du livret professionnel par l'autorité maritime.

### Chapitre III

#### NATIONALITÉ DE L'ÉQUIPAGE EFFECTIFS - FONCTION A BORD

**ART. 87.** — Les marins d'un navire forment son équipage qui est placé sous l'autorité du capitaine, seul juge de la conduite de l'expédition et des décisions à prendre.

Les dispositions de l'article 10 (dernier alinéa), relatives à la nationalité de l'équipage du navire mauritanien, et de l'article 312 du présent code sont applicables en la matière.

**ART. 88.** — L'effectif du personnel, sur les navires mauritaniens, doit être tel que du point de vue :

- de la sécurité de la navigation, il soit suffisant en nombre et en qualité ;

- du travail, il n'entraîne pas pour l'équipage un temps de service supérieur à la durée maximale de travail fixée par la législation sur le travail maritime et les conventions collectives.

L'effectif à bord de chaque navire est fixé par l'autorité maritime sur proposition de l'armateur.

**ART. 89.** — Les fonctions de capitaine ou de patron, de second capitaine, de chef mécanicien et d'officier, ne peuvent être exercées que par des marins titulaires de livrets, diplômes, certificats, permis ou titres équivalents prévus par les règlements.

Pour l'exercice de certaines fonctions subalternes, une qualification professionnelle peut être exigée.

Des dérogations peuvent être accordées, en cas de nécessité reconnue sur demande de l'armateur, du capitaine ou du patron, par l'autorité maritime centrale qui en fixe les conditions.

**ART. 90.** — Les conditions d'obtention des livrets, diplômes, certificats et permis sont fixées par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande.

Les droits d'examen sont fixés par décret.

### Chapitre IV

#### LE CONTRAT DE TRAVAIL MARITIME

##### I. — Principes et généralités

**ART. 91.** — Par dérogation aux dispositions du Code du travail et compte tenu des spécificités inhérentes au métier de marin, tout contrat de travail conclu entre un marin et un armateur ou son représentant qualifié, pour servir à bord d'un navire, est réputé contrat de travail maritime et soumis aux dispositions du présent code et de ses textes d'application.

**ART. 92.** — Le contrat de travail maritime est le lien contracté, entre un armateur ou son représentant et un marin, pour un emploi à assurer à bord d'un navire et relatif à la marche générale de ce navire (service du pont, de la machine ou service général).

Tout contrat de travail pour un emploi non relatif à la marche générale du navire n'est pas contrat de travail maritime et reste soumis aux dispositions du Code du travail.

De même, en dehors des périodes d'embarquement, le contrat de travail maritime est régi par les dispositions du Code du travail.

**ART. 93.** — Le contrat de travail maritime fixe les droits et obligations du marin et de l'armateur sous réserve des dispositions d'ordre public. Il mentionne notamment le service pour lequel le marin s'engage, sa fonction à bord, le

tant des salaires et accessoires, les bases de calcul des ts ou primes de pêche.

En matière maritime, la capacité de contracter est sou-e aux règles de droit commun, sous réserve des dispon-sons des articles 81 et 144 du présent code relatives aux eurs.

Nul ne peut passer un contrat de travail maritime s'il t libre de tout autre contrat de travail.

L'engagement maritime est libre. Le capitaine d'un navire serve le libre choix de son équipage. Aucune opération placement ne peut donner lieu à une rémunération quel-que de la part du marin. En vertu des accords de pêche t la Mauritanie avec les pays qui pêchent dans ses eaux, torité maritime peut procéder à des opérations de pliant de marins à bord des navires de pêche visés par accords.

**ART. 94.** — Les conditions de travail peuvent faire l'objet conventions collectives ou d'accords d'établissement entre rins et armateurs ou leurs représentants qualifiés.

Les conventions collectives font l'objet d'un dépôt au ffe du tribunal du travail. Elles sont publiées au *Journal ciel* et affichées dans les locaux ou postes d'équipages.

Les accords d'établissements sont déposés à la circonscription maritime — le chef de la circonscription ne les e qu'autant qu'ils sont conformes aux dispositions légales réglementaires ou découlent des conventions collectives vigueur.

Les modalités applicables en la matière sont celles fixées le Code du travail avec les réserves suivantes :

1. Les fonctions dévolues à l'inspecteur du travail sont cées par le chef de la circonscription maritime intéressée.
2. Lorsqu'il est prévu, l'avis du Conseil national du travail remplace par celui du ministre du Travail.
3. Les attributions exercées par le ministre du Travail le it par le ministre chargé de la Marine marchande.

**ART. 95.** — Toutes les clauses et stipulations du contrat travail maritime doivent, à peine de nullité, être inscrites annexées au rôle d'équipage.

L'autorité maritime mentionne au rôle d'équipage et sur livret professionnel du marin les lieu et date d'embarquement et débarquement.

**ART. 96.** — Le contrat de travail maritime doit être obli-toirement constaté par écrit. Il doit être rédigé en termes airs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur urs droits et obligations réciproques. Les marins peuvent n faire expliquer et traduire les clauses par les services la circonscription maritime lors de leur embarquement ministratif au rôle d'équipage.

— Si le contrat est conclu pour une durée déterminée, doit fixer cette durée.

— S'il est conclu « au voyage », il doit mentionner la rée maximale du voyage et le port où il prendra fin.

— S'il est conclu pour une durée indéterminée, il fixe ligatoirement le délai de préavis à observer en cas de siliation par une des parties. Ce délai doit être le même sur les deux parties et ne pas être inférieur à 24 heures.

— Le contrat à l'essai ne peut être supérieur à deux mois. L'essai n'est pas concluant, les frais éventuels de rapa-ment sont à la charge de l'armateur.

**ART. 97.** — Le contrat de travail maritime est visé par l'autorité maritime. Celle-ci ne peut régler les conditions du contrat. Mais elle peut refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions d'ordre public du présent code.

**ART. 98.** — Sauf le cas où la convention contraire est prévue au présent code, les parties ne peuvent déroger aux règles applicables en matière de travail maritime.

Le texte du présent code, les textes réglementaires d'appli-cation régissant le contrat de travail maritime et le texte de ce contrat lui-même doivent se trouver à bord pour être communiqués, par le capitaine, au marin sur sa demande.

**ART. 99.** — Le présent code est applicable à tous les contrats conclus pour tous les services à accomplir sur un navire mauritanien. Il est applicable aux marins étrangers embarqués sur tout navire battant pavillon mauritanien et aux marins mauritaniens embarqués sur des navires de pêche étrangers, aux termes des accords de pêches. Hors ce cas, il n'est pas applicable aux marins mauritaniens embarqués sous pavillon étranger.

## II. — *Obligation du marin envers l'armateur*

**ART. 100.** — Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, les lois et règle-ments en vigueur.

Il est tenu de se rendre à bord du navire sur lequel il embarque au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par son employeur ou le représentant de celui-ci.

**ART. 101.** — Les règles générales concernant l'organisa-tion du travail à bord et les travaux exigibles sont fixées par l'autorité maritime en fonction du genre de navigation effectuée.

L'organisation du travail à bord incombe au capitaine, dans le cadre des règlements en vigueur.

Le tableau organisant le travail à bord doit être fait par le capitaine, visé par l'autorité maritime, consigné sur le journal de bord et affiché dans les postes d'équipage.

**ART. 102.** — Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin qui n'est pas de service peut descendre à terre.

En outre, il doit exercer sur les marins mineurs une surveillance attentive, veiller à ce qu'ils ne soient employés qu'à des travaux en rapport avec leur aptitude physique et leur formation professionnelle.

**ART. 103.** — Sauf dans les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu — circonstances dont le capi-taine est seul juge —, le marin n'est pas tenu, sauf conve-nition contraire, d'accomplir un travail incomitant à une caté-gorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

Il est tenu, quelle que soit sa spécialité de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

Le marin est également tenu d'accomplir, en dehors de ses heures de service, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, de ses annexes et de ses objets de couchage ou de plat, sans que ce travail puisse donner lieu à rémunération.

ART. 104. — A bord de tout navire dont l'effectif compte plus de dix (10) hommes d'équipage, il est institué ou plusieurs délégués du personnel qui ont pour rôle transmettre au capitaine les réclamations individuelles collectives concernant les conditions de travail, d'hygiène, sécurité ou de nourriture.

Les règlements, conventions ou usages définissent le cadre leurs activités.

ART. 105. — Le travail à bord des navires est organisé à la base de huit heures par jour pendant six jours ou de vingt-huit heures par semaine ou de manière équivalente sur une période autre que la semaine.

Est considéré comme temps de travail effectif le temps pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord. Pour le service au port, chaque heure de présence à bord à la disposition du capitaine est considérée comme heure de travail effectif.

ART. 106. — Des heures supplémentaires peuvent être effectuées pour tenir compte des nécessités d'exploitation des navires.

Le capitaine doit tenir un registre des heures supplémentaires effectuées par l'équipage.

Un décret fixera l'organisation du travail à bord en fonction de la navigation effectuée et pour les différentes spécialités de même que les travaux exigibles du personnel le mode de rémunération des heures supplémentaires, après consultation des organisations professionnelles patronales et syndicales.

ART. 107. — Hors des cas de force majeure, lorsque le but du navire, de ses passagers et de sa cargaison est en route, la durée effective de travail ne peut en aucun cas passer douze heures par jour — sauf le jour d'arrivée et départ dans un port, sous réserve des dispositions du présent article à l'article 106.

Les heures supplémentaires effectuées par le personnel commandées par les cas de force majeure mentionnés au présent article ne donnent pas lieu à rémunération.

ART. 108. — Sauf dispositions particulières, prévues par les conventions ou accords collectifs, la durée du travail est fixée sur les navires de pêche par la convention entre les parties, en fonction des nécessités de la pêche.

Dans tous les cas, le travail doit être organisé de manière assurer aux marins un repos minimum ininterrompu de dix heures par jour.

S'il n'est pas prévu de rémunération des heures supplémentaires, il est alloué en compensation à l'équipage, dans les conditions fixées à l'article 105, alinéa 1, une prime de pêche qui s'ajoute au salaire fixe normal.

### III. — Obligations de l'armateur envers le marin

ART. 109. — Les marins sont rémunérés soit à salaires fixes soit à profits éventuels ou par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

Tout contrat à profits éventuels (à la part) doit déterminer les dépenses et les charges communes à déduire du produit brut pour former le produit net, ainsi que le nombre de parts revenant à chacun.

Un décret fixera les lieux et époques de liquidation et de paiement des salaires en fonction des différents types de contrats et de la navigation effectuée.

ART. 110. — Des conventions collectives ou accords d'établissement peuvent être conclus pour déterminer les salaires et primes applicables.

En l'absence de telles conventions ou dans leur silence, le ministre chargé des Pêches et de la Marine marchande peut, après avis du ministre du Travail, fixer les barèmes minima.

ART. 111. — Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il a été engagé et comportant un salaire plus élevé que le sien a droit à une augmentation de salaire égale à la différence entre son salaire primitif et le salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement occupée.

ART. 112. — Les salaires sont payables à termes échus et réguliers. Des avances et des acomptes peuvent être accordés aux marins. Salaires et acomptes sont mentionnés au rôle d'équipage.

Les avances de salaires doivent être faites sous le contrôle de l'autorité maritime.

Aucun acompte ne peut être payé en cours de voyage s'il n'est préalablement mentionné au livre de bord, sous la signature du marin ou à défaut des deux principaux de l'équipage. Le capitaine juge seul de l'opportunité de la demande de l'acompte et du montant de celui-ci.

ART. 113. — Les marins peuvent déléguer leurs salaires et profits lors de l'embarquement en faveur des personnes de leur famille, en fait ou légalement à leur charge. Le montant de la délégation, les noms des bénéficiaires et les époques de paiement sont mentionnés au rôle d'équipage. Le montant des sommes déléguées, qui ne peut être supérieur aux deux tiers du salaire et des accessoires, est déposé par l'armateur (ou son représentant) dans une banque mauritanienne.

ART. 114. — Les salaires, profits ou autres rémunérations des marins sont saisissables ou cessibles dans les conditions fixées par le Code de travail. Sont cependant insaisissables pour quelque cause que ce soit :

- les vêtements (sans exception) des marins ;
- les instruments ou autres outils servant à l'exercice de leur profession ;
- les sommes dues aux marins, pour frais médicaux, pharmaceutiques, de rapatriement ou au titre des allocations familiales.

ART. 115. — Le marin qui, étant de service, s'absente sans autorisation au moment où il aurait dû prendre son service, perd le droit aux salaires pendant son temps d'absence.

En cas de rupture de contrat de travail maritime par suite d'absence irrégulière du marin, le montant des salaires dus est déposé à un compte-dépôt des gens de mer prévu dans le cadre de l'article 217 du présent code, par l'intermédiaire de l'autorité maritime.

L'inexécution des obligations par le marin ne peut donner droit à l'armateur qu'au congédier pour motifs légitimes mais non à l'amende, ni à retenue sur salaire. L'auto-

maritime centrale peut cependant faire prélever sur salaires le montant des amendes disciplinaires infligées au marin.

ART. 116. — Les marins ont droit à un repos complet de la journée par semaine pour tout contrat de travail maritime supérieur à six jours.

Toutes les fois que le repos hebdomadaire n'a pu être donné à sa date il doit être remplacé par un repos de deux jours consécutifs soit au retour du navire au port d'attache, tête de ligne ou de retour habituel, soit, par d'autre moyen, dans un port d'escale.

Un repos hebdomadaire non donné à sa date et non demandé ainsi qu'il est dit ci-dessus donne droit à un congé payé s'ajoutant au congé annuel.

ART. 117. — Une journée de repos hebdomadaire s'entend dans une période de 24 heures de repos consécutives, comptées à partir de l'heure normale de la reprise du travail journalier. Tout travail effectué le jour du repos hebdomadaire en fin d'effet, à moins que ce travail ne soit nécessaire dans un cas fortuit, de force majeure et dont la durée dépasse pas deux heures. Toutefois, les travaux occasionnés par circonstances de force majeure prévues à l'article 107, à l'article 11, ou par des opérations d'assistance, sont obligatoires et ne portent pas atteinte à la règle du repos hebdomadaire. Ces travaux ne donnent pas lieu à compensation.

ART. 118. — Les marins ont droit à un congé payé à la charge de l'armateur, calculé à raison de deux jours et demi par mois d'embarquement.

Ce congé est proportionnel à la durée du service et doit être donné chaque année par l'armateur.

La mise en congé du marin est décidée par le capitaine en fonction des intérêts du navire. Le marin ne peut exiger des congés payés qu'après un an d'embarquement, sauf débarquement avant cette date. Pendant ses congés payés, le marin ne peut effectuer aucun travail salarié et ne peut dans tous les cas embarquer sur un autre navire.

Si le navire est en voyage, la mise en congé ne peut être décidée qu'au retour du navire en Mauritanie, sauf accord entre les parties.

ART. 119. — L'autorité maritime mentionne les périodes de congé au rôle d'équipage et au livret professionnel du marin.

Les congés annuels, s'ajoutent éventuellement les jours emportés pris et chômés, lorsque ces jours de repos n'ont pas été pris auparavant.

Pendant les périodes de congés payés, les marins ont droit au salaire fixe et à l'indemnité de nourriture.

ART. 120. — Le marin a droit à la nourriture à bord des navires ou à une indemnité de nourriture s'il ne peut être amené à bord pendant toute la durée de son embarquement et pendant les jours de repos et de congés payés. Les rations de nourriture et le montant de l'indemnité de nourriture sont fixés par les conventions et règlements en vigueur.

Les aliments fournis par l'armateur doivent être sains, bonne qualité et en quantité suffisante.

L'autorité maritime veille à l'application de cette condition.

ART. 121. — Les marins ont droit à la fourniture de matériel de couchage et de plat, pendant leur embarquement, dans les conditions fixées par les conventions et règlements en vigueur.

ART. 122. — Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais de l'armateur s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant son embarquement.

En cas de décès, les frais funéraires et le rapatriement sont à la charge de l'armateur.

ART. 123. — Le marin blessé ou malade, débarqué non encore guéri, est soumis au régime de droit commun en matière d'accidents du travail et de maladies professionnelles ou à celui de l'assistance médicale gratuite sous réserve des dispositions de l'article 124 ci-dessous.

Les maladies contractées en service par le marin, même si elles n'ont pas un caractère professionnel, sont couvertes par ce régime.

Dans le cas où le marin est débarqué pour maladie ou blessure hors de Mauritanie, l'armateur doit lui fournir les soins et salaires jusqu'à son rapatriement en Mauritanie sous réserve des dispositions de l'article 124 ci-dessous.

ART. 124. — Ne donnent droit à aucune indemnité les blessures ou maladies résultant d'un fait intentionnel ou d'une faute inexcusable du marin.

Les salaires ne sont plus assurés à partir du jour de la cessation du travail. Le marin conserve toutefois le droit à la nourriture jusqu'à son débarquement.

Dans ce cas, le capitaine est tenu de faire donner au marin tous les soins nécessaires jusqu'à ce que le marin soit mis à terre et confié à une autorité mauritanienne. Si le débarquement a lieu hors d'un port mauritanien, le capitaine doit prendre toutes les dispositions utiles pour faire assurer les soins et le rapatriement du marin aux frais de l'armateur, sauf recours ultérieur de celui-ci à l'encontre du marin.

ART. 125. — Est considéré comme accident de travail maritime tout accident survenu au cours ou à l'occasion de l'exercice du métier de marin, entraînant pour ce dernier, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux.

ART. 126. — Par maladie contractée en service maritime, on entend toute affection constatée en cours d'embarquement du marin entraînant pour la victime soit une incapacité temporaire ou définitive de travail soit la nécessité de soins médicaux.

En cas de contestation sur l'origine de la maladie, l'autorité maritime du port fait faire une contre-visite par le médecin des gens de mer attaché à la circonscription maritime ou à défaut par un médecin de son choix.

ART. 127. — Tout accident ou maladie en cours d'embarquement doit être constaté par un rapport détaillé de blessure ou de maladie, établi par le capitaine et contre-signé par des témoins. Ce rapport doit être le plus précis possible dans la mention des circonstances exactes de l'accident, de la date, du lieu, des mesures d'urgence prises à bord ainsi que de la durée prévue de l'incapacité.

Ce document, accompagné obligatoirement de certificats médicaux signés du médecin, doit être remis à l'autorité maritime ou consulaire la plus proche.

**ART. 128.** — Les marins sont soumis au régime de droit commun en matière de pension et de retraite. Un décret éterminera les conditions de recouvrement des cotisations, le mode de validation des services et la constitution des ossiers de propositions de pensions qui seront établis par les services de la marine marchande.

**ART. 129.** — Les marins sont affiliés au régime de droit commun en matière de prestations familiales. Les conditions de création et de fonctionnement d'une section maritime de la Caisse nationale de sécurité sociale pourront être fixées en tant que de besoin par voie de décret.

**ART. 130.** — Un décret fixera les modalités d'application des dispositions de la présente loi relatives au statut social du marin.

**ART. 131.** — Les conditions dans lesquelles les marins mauritaniens embarqués à bord des navires peuvent, s'ils sont régulièrement inscrits sur des listes électorales, voter par procuration, seront déterminées par décret.

## Chapitre V

### DU RAPATRIEMENT ET DE LA FIN DU CONTRAT DE TRAVAIL MARITIME

**ART. 132.** — Tout marin débarqué en territoire étranger en fin de contrat, ou pour une autre cause doit être rapatrié en Mauritanie par l'armateur. Sauf convention contraire, le rapatriement est effectué vers le port mauritanien d'embarquement.

Les marins étrangers embarqués dans un port étranger doivent être rapatriés vers ce port — à moins que les parties n'en aient disposé autrement au moment de l'embarquement.

**ART. 133.** — Les frais de rapatriement sont à la charge de l'armateur. Il est toutefois remboursé de ses frais :

1. par le marin : lorsque celui-ci est débarqué par l'autorité maritime pour motif disciplinaire ou dans le cas prévu à l'alinéa premier de l'article 124 de la présente loi ;

2. par l'Etat lorsque le marin est débarqué par l'autorité maritime, pour passer en jugement ou subir une peine, l'Etat pouvant se retourner éventuellement contre le marin.

3. Sont réglés par les deux parties, au prorata du temps de service du marin, les frais de rapatriement, en cas de résiliation par la volonté commune des parties du contrat de travail maritime.

**ART. 134.** — Le rapatriement comprend : le transport, le logement, la nourriture et éventuellement les vêtements si le marin est dans un dénuement total, à charge pour lui d'en rembourser le montant par la suite. Sauf convention contraire des parties, le marin qui n'est pas rapatrié à son port d'embarquement a droit au transport depuis le lieu où il est débarqué jusqu'à ce port.

**ART. 135.** — Le contrat de travail maritime prend fin :

1. à l'expiration du temps pour lequel il a été conclu s'il est à durée déterminée, ou à la fin du voyage s'il a été conclu pour un voyage, sauf interruption forcée ou volontaire de celui-ci. Si le navire se trouve hors de Mauritanie au moment de l'expiration du contrat, celui-ci est prolongé

pour un mois, jusqu'au retour du navire dans un port mauritanien, sauf convention contraire des parties ;

2. par consentement mutuel des parties ;

3. Le contrat peut également prendre fin quelle que soit sa nature :

a) dans les cas de force majeure :

- le décès du marin ;
- la maladie ou l'accident nécessitant le débarquement ou empêchant l'embarquement du marin, sous réserve des dispositions de l'article 123 du présent code ;
- la vente, la prise, le naufrage ou l'innavigabilité du navire. Dans ce cas, le marin bénéficie de deux mois de salaire, d'allocation-chômage et éventuellement d'une indemnité de perte d'effet ;

b) à la suite de la résiliation ou de la rupture du contrat par l'une des parties : dans ce cas, le contrat ne peut être résilié ou rompu alors que le navire est en mer et un préavis d'une durée minimum de vingt-quatre heures doit être observé par les deux parties. Pour les contrats au voyage, le préavis peut être verbal, à condition qu'il soit mentionné au rôle d'équipage ;

c) à la suite du débarquement du marin par l'autorité maritime, pour motif disciplinaire ou pénal.

Le contrat de travail maritime est suspendu pour les autres cas (blessures et maladies en cours de navigation, congés, repos, grèves légales, service militaire).

Un arrêté du ministre chargé de la Marine marchande fixe les conditions d'application des dispositions ci-dessus.

**ART. 136.** — Dans un port mauritanien le congédiement du marin par l'armateur ou le capitaine est soumis au contrôle de l'autorité maritime suivant la procédure ci-après :

— Le marin qui estime avoir été congédié abusivement peut déposer un recours devant l'autorité maritime ;

— Celle-ci statue par décision motivée après information contradictoire — puis donne accord pour le débarquement du marin, s'il existe un motif légitime ou une circonstance de force majeure, la preuve du motif légitime incombe à l'armateur ;

— La décision motivée est communiquée aux parties immédiatement. Si la décision motivée refuse le débarquement du marin, celui-ci peut saisir le tribunal par citation directe sans recourir à la procédure de conciliation de droit commun ;

— Si les circonstances ne permettent pas à l'autorité maritime de conclure par décision motivée, elle admet les parties à la tentative de conciliation ;

— Le procès-verbal de conciliation vaut accord entre les parties ;

— Le procès-verbal de non-conciliation vaut permis de citer devant le tribunal, pour le marin.

Hors de Mauritanie, le capitaine ne peut congédier un marin qu'avec l'autorisation de l'autorité maritime ou consulaire.

Dans tous les cas le motif du congédiement doit être porté au rôle d'équipage et notifié par écrit au marin, s'il le demande.

**ART. 137.** — Le marin congédié pour faute lourde ou pour tout autre motif légitime n'a droit à aucune indemnité de licenciement.

Le marin licencié pour d'autres motifs que le cas précédent a droit à une indemnité de préavis ou de licenciement par les conventions et règlements en vigueur. Toutefois, ces dispositions n'excluent pas l'action en dommages et intérêts suivant les procédures du droit commun.

ART. 138. — Le marin peut demander la résiliation du contrat de travail pour inexécution par l'armateur de ses obligations. Le motif doit en être mentionné au rôle d'équipage.

Il peut être condamné à des dommages et intérêts pour conservation du préavis ou rupture abusive de contrat. Dans un port mauritanien, le marin ne peut débarquer de lui-même sans autorisation de l'autorité maritime compétente.

Les modalités d'application des dispositions ci-dessus sont fixées par décret.

## Chapitre VI

### DISPOSITIONS SPÉCIALES DU CONTRAT DE TRAVAIL MARITIME RELATIVES A CERTAINES CATÉGORIES DE MARINS OU A CERTAINS NAVIRES

ART. 139. — En raison de la situation particulière de la fonction du capitaine des dispositions spéciales régissent le contrat de travail du capitaine ou patron de navire :

1. Les conventions passées entre l'armateur et son représentant — le capitaine —, relativement à la fonction commerciale de celui-ci en sa qualité de mandataire de l'armateur, peuvent être valablement constatées sans intervention de l'autorité maritime.

2. Tout capitaine engagé pour un voyage est tenu de se lever sous peine de dommages et intérêts envers les propriétaires, armateurs ou affréteurs.

3. L'armateur peut toujours congédier le capitaine. Cependant, en cas de renvoi injustifié, l'armateur peut être condamné au paiement de dommages et intérêts.

4. Le congédiement du capitaine hors d'un port mauritanien n'est pas subordonné à l'autorisation de l'autorité maritime.

ART. 140. — Les capitaines des navires sont habilités pour exercer le cas échéant, en mer, l'exécution du service de droit civil et l'établissement de certains actes publics, en l'absence des agents spécialement qualifiés pour y procéder. Ils peuvent dresser des actes de naissance, décès, testaments, des actes administratifs (procès-verbaux de dispersions). Les actes d'état civil sont annexés au rôle d'équipage remis à l'autorité maritime.

Un décret déterminera les modalités d'application de ces dispositions, ainsi que celles applicables aux successions testamentaires et les obligations du capitaine en la matière.

ART. 141. — L'autorité maritime a le pouvoir de requérir les capitaines de navires de recevoir à leur bord, en vue d'un rapatriement en Mauritanie, les marins débarqués d'un autre navire, ou des passagers ordinaires, en cas de nécessité. La réquisition doit être faite par écrit.

ART. 142. — Un arrêté détermine les modalités d'application des dispositions ci-dessus.

ART. 143. — L'autorité maritime définit les conditions dans lesquelles les capitaines de navires doivent, en tant que de besoin, prêter leur concours aux missions des services océanographiques, météorologiques, et de surveillance côtière, en fournissant les renseignements techniques qui leur seront demandés.

ART. 144. — L'autorité maritime fixe des conditions particulières pour ce qui concerne l'engagement, l'embarquement et les conditions générales de travail des mineurs à bord des navires. Sous réserve des dispositions de l'article 81 du présent code, l'embarquement des marins mineurs est subordonné à l'autorisation de celui qui détient la puissance paternelle.

L'autorisation donnée lors du premier embarquement confère au mineur capacité de contracter en matière maritime et de percevoir ses salaires. L'autorisation ne peut être retirée quand le marin atteint l'âge de dix-huit ans.

Le mineur embarqué est qualifié mousse, s'il est âgé de moins de seize ans, et novice, s'il est âgé de moins de dix-huit ans.

ART. 145. — Les dispositions particulières éventuellement applicables aux marins étrangers embarqués à bord des navires mauritaniens sont fixées en accord avec les Etats dont les marins intéressés possèdent la nationalité.

ART. 146. — Un décret fixe les conditions dans lesquelles les marins mauritaniens peuvent embarquer à bord des navires étrangers en accord avec le gouvernement de l'Etat du pavillon.

ART. 147. — Des dispositions particulières, dérogatoires aux dispositions de la présente loi régissant le contrat de travail maritime et relatives notamment aux conditions générales du travail, à la durée de travail et aux heures supplémentaires, aux salaires et indemnités, aux congés et repos, peuvent être prises, par décret, pour tenir compte des caractéristiques ou du genre d'activité de certains navires et des conditions très spéciales de leur exploitation.

## Chapitre VII

### DES LITIGES ENTRE ARMATEURS ET MARINS

ART. 148. — Les règles fixées par le Code du travail pour le règlement des différends individuels sont applicables aux litiges individuels entre armateurs et marins, sous les réserves suivantes :

1. Les fonctions de l'inspecteur du travail notamment en matière de conciliation sont exercées par le chef de la circonscription maritime.

2. En cas d'échec de la conciliation, les litiges sont portés devant les tribunaux du travail qui statuent sur la base de la réglementation applicable en matière de travail maritime.

Le tribunal compétent est celui du port d'attache du navire ou celui du port d'immatriculation du marin.

Toutes actions relatives au contrat de travail maritime sont prescrites un an après le débarquement du marin intéressé.

ART. 149. — Les règles du Code du travail pour le règlement des différends collectifs sont applicables en matière maritime sous les réserves ci-après :

1. Les fonctions dévolues à l'inspecteur du travail, notamment en matière de conciliation, sont exercées par le chef de la circonscription maritime ;
2. Les attributions du ministre du Travail sont exercées par le ministre chargé de la Marine marchande. Si celui-ci est appelé à désigner des experts en médiation, il les choisit cependant sur la liste établie chaque année par le ministre du Travail.

## TITRE IV

### DES TRANSPORTS MARITIMES

#### Chapitre I

##### L'ORGANISATION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS MARITIMES

ART. 150. — L'organisation générale des transports maritimes, les mesures d'incitation économique de nature à favoriser la création des armements nationaux et, en particulier, les mesures de coordination qui pourront être imposées à ces armements au service de l'économie nationale feront l'objet, en tant que de besoin, d'un décret.

ART. 151. — Les armements mauritaniens sont tenus d'assurer les transports maritimes présentant un intérêt pour la Nation.

ART. 152. — Les opérations d'affrètement de navires de pavillon étranger par les nationaux mauritaniens sont soumises à l'autorisation préalable de l'autorité administrative maritime.

Ces opérations, pour ce qui concerne la délivrance des moyens de paiement, sont soumises à la réglementation des changes.

ART. 153. — Un décret fixera, en tant que de besoin, les règles applicables au contrat d'affrètement, au contrat de transport maritime et au transport de passagers.

#### Chapitre II

ART. 154. — Toutes les opérations d'achat, de vente, de construction de navires de mer, sont soumises aux dispositions suivantes :

1. Elles doivent faire l'objet d'un contrat écrit, soumis aux formalités de l'enregistrement, et dans les conditions prévues par le Code de l'enregistrement ;
2. Elles sont soumises à l'autorisation préalable de l'autorité administrative maritime à laquelle doivent être communiqués pour visa les projets de contrat ;
3. Ces opérations, lorsqu'elles s'effectuent entre nationaux mauritaniens et nationaux d'autres Etats, sont soumises à la réglementation des changes pour ce qui concerne la délivrance des moyens de paiement ;
4. Ces contrats doivent revêtir la forme d'actes authentiques pour les navires de plus de 10 tonneaux.

ART. 155. — Les règles générales des contrats civils s'appliquent à ces opérations, pour tout ce qui est relatif à l'objet et à la capacité des parties.

ART. 156. — Les modalités d'application des dispositions ci-dessus sont fixées, en tant que de besoin, par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande.

ART. 157. — Tous les bâtiments de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice.

Les priviléges de créanciers seront purgés selon les modalités qui seront déterminées par décret.

#### Chapitre III

##### DU PILOTAGE

ART. 158. — Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat ou agent de l'autorité portuaire, pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades ou autres eaux maritimes.

La création d'une station de pilotage ne peut être autorisée que par décret.

ART. 159. — L'autorité administrative maritime fixe les ports dans lesquels un service de pilotage est organisé.

Le pilotage est obligatoire pour tous les navires mauritaniens ou étrangers, sauf pour certaines catégories de navires qui peuvent en être dispensés par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande.

ART. 160. — Tout capitaine de navire soumis à l'obligation de pilotage est tenu de faire le signal d'appel du pilote lorsqu'il entre dans la zone de pilotage.

Il est tenu de payer le pilote, même s'il n'utilise pas ses services, quand celui-ci justifie avoir fait la manœuvre pour se rendre au-devant du navire.

Le pilotage n'est pas dû si le pilote ne s'est pas présenté.

ART. 161. — Le pilote est tenu d'assister le navire qui se présente le premier, ou pour lequel il est désigné par son tour de service.

Toutefois, le capitaine a la faculté de se faire assister par le pilote de son choix, dans la station de pilotage considérée. Dans ce cas, il est tenu de payer en plus le salaire du pilote à qui, selon le règlement de service de la station, revenait la conduite du navire.

ART. 162. — Hors des cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter d'abord assistance au navire en danger même s'il n'en a pas été requis, du moment où il a pu constater le péril dans lequel se trouve ce navire.

Le pilote a droit, dans ce cas, à la rémunération prévue à l'article 37.

ART. 163. — Les consignataires de navires et les courtiers maritimes sont personnellement responsables du paiement des droits de pilotage à l'entrée et à la sortie.

Tout litige concernant le paiement de droits de pilotage, entre capitaine, consignataires, courtiers et pilotes est du ressort du tribunal civil de la circonscription maritime.

ART. 164. — Sauf cas de faute lourde du pilote, les accidents survenus au pilote, à l'équipage, les avaries du bateau-pilote, en cours d'opération de pilotage, de manœuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, sont à la charge du navire piloté.

ART. 165. — La responsabilité civile du pilote, ou de l'Etat dans le cas où le pilote est un agent de l'Etat, résultant des fautes commises par lui dans l'exercice de ses fonctions, est limitée à une somme fixée par décret.

Ces dispositions ne s'appliquent pas cependant, en cas d'échouement, perte, destruction volontaire du navire dans une intention criminelle, par le pilote.

ART. 166. — L'organisation générale du pilotage, les conditions diverses requises pour exercer les fonctions de pilote, ainsi que le statut des pilotes et les tarifs de pilotage sont fixés par décret.

#### Chapitre IV

##### DISPOSITIONS DIVERSES : REMORQUAGE, ASSURANCE

ART. 167. — Le remorquage est l'opération qui consiste à faire traîner à l'aide d'une remorque un navire, soit en vue de manœuvres portuaires, soit en haute mer par un autre navire spécialement conçu pour cela, appelé remorqueur.

Le remorquage portuaire est un contrat de louage de service. Le remorquage de haute mer peut être assimilé à un contrat de transport.

ART. 168. — Dans le remorquage portuaire, tous les risques, même ceux qui surviennent au remorqueur, sont mis au compte du remorqué, sauf si ce dernier établit la faute du remorqueur.

Ces présomptions de responsabilité sont inversées pour ce qui concerne le remorquage de haute mer.

ART. 169. — L'organisation des services de remorquage dans les ports et les tarifs de remorquage sont fixés par arrêté, après avis de l'autorité portuaire, par le ministre chargé de la Marine marchande.

ART. 170. — L'assurance maritime est un contrat écrit par lequel l'assureur s'engage, moyennant le paiement d'une prime, à indemniser l'assuré des préjudices ou pertes subies à l'occasion d'une expédition maritime, jusqu'à concurrence d'une indemnité qui ne peut dépasser la valeur des choses assurées.

ART. 171. — L'assurance maritime est régie par les règles de l'assurance terrestre et les dispositions du Code de commerce.

#### TITRE V

##### LE DOMAINE PUBLIC MARITIME ET LES EAUX TERRITORIALES

#### Chapitre I

##### LE DOMAINE PUBLIC MARITIME

ART. 172. — Le domaine public maritime est la partie du domaine public national formée par la mer et les espaces soumis à son influence qu'elle couvre soit en permanence, soit temporairement.

ART. 173. — Le domaine public maritime est constitué par un domaine public naturel et un domaine artificiel :

1. Le domaine public naturel comprend :

- le rivage de la mer ;
- les étangs salés et les eaux intérieures ;
- la mer territoriale, son fond et son sous-sol ;
- certains îles et relais de la mer.

2. Sont incorporés au domaine public maritime par la présente loi :

- une bande terrestre de 100 m à partir du rivage ;
- tout terrain acquis en bordure de mer par l'Etat pour la satisfaction des besoins d'intérêt public.

3. Le domaine public artificiel est constitué par :

- les ports maritimes et leurs dépendances ;
- les ouvrages construits hors de la limite des ports (phares, balises, bouées, etc.) ;
- les terrains soustraits artificiellement à l'action de la mer.

ART. 174. — Les modalités de délimitation ainsi que les autorités compétentes pour l'opérer sont fixées, en tant que de besoin, par décret.

ART. 175. — Le domaine public maritime est inaliénable, imprescriptible et insaisissable.

ART. 176. — La circulation est libre pour tous sur le domaine public maritime sous réserve de se conformer aux règlements de police en vigueur.

ART. 177. — Aucune concession sur le domaine public maritime, pour la formation de quelque établissement que ce soit, ne pourra être octroyée, sans avis préalable du ministre chargé de la Marine marchande et de celui chargé des Pêches, s'il y a lieu.

ART. 178. — Les conditions générales dans lesquelles le domaine public maritime peut être occupé ou concédé, les règles applicables aux extractions sur le domaine public maritime et à ses autres formes d'exploitation, ainsi que les mesures d'ordre et de police qui s'y rattachent, sont fixées par décret.

#### Chapitre II

##### LES EAUX TERRITORIALES OU « MER TERRITORIALE »

ART. 179. — 1. Les eaux territoriales mauritanienes s'étendent sur une largeur de 70 milles marins (ou nautiques) comptée à partir des lignes de base suivantes :

a) d'une ligne de base droite joignant la pointe Dunfort au Cap Barbas ;

b) d'une ligne de base droite allant du Cap Blanc au Cap Timéris ;

c) de la laisse de basse mer partout ailleurs.

2. Les eaux maritimes se trouvant en deçà des lignes de base ci-dessus fixées (golfes, baies, rades, estuaires) font partie des eaux intérieures.

**ART. 180.** — La souveraineté de l'Etat mauritanien s'exerce pleinement sur l'étendue des eaux territoriales (y compris l'espace aérien, le sol et le sous-sol). Les lois et règlements nationaux y sont applicables sous réserve des dispositions contraires des conventions ou traités internationaux et accords particuliers ratifiés par l'Etat mauritanien.

Les principes du droit international maritime relatifs « au passage inoffensif » ou « innocent » ou l'accès sans discrimination des navires étrangers aux ports mauritaniens s'appliquent dans les eaux territoriales mauritanies, tant qu'ils ne portent pas atteinte à la paix, au bon ordre et à la sécurité de l'Etat mauritanien.

**ART. 181.** — 1. Dans les eaux territoriales, l'Etat mauritanien peut prendre toutes mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas « inoffensif » conformément à la définition qu'en donnent les conventions internationales générales maritimes.

Un décret pris sur rapport du ministre chargé de la Marine marchande établira la liste des activités en mer, non considérées comme passage « inoffensif ».

2. Dans les eaux territoriales, les sous-marins et autres bâtiments submersibles sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon.

**ART. 182.** — L'Etat mauritanien peut édicter des lois et règlements applicables au passage « inoffensif » en cas de nécessités suivantes :

a) conservation des ressources biologiques de la mer ;

b) prévention des infractions à la réglementation de la pêche ;

c) sécurité de la navigation et régulation du trafic maritime ;

d) préservation de l'environnement, prévention et contrôle de la pollution marine ;

e) protection des installations et système d'aides à la navigation ;

f) prévention des infractions aux règlements douaniers, fiscaux, d'immigration ou sanitaires ;

g) protection des câbles et pipe-lines et recherche scientifique marine.

L'autorité maritime arrêtera, au besoin, les règles spéciales auxquelles, dans ce cas, les navires doivent se soumettre.

**ART. 183.** — La juridiction de l'Etat mauritanien ne s'applique pas à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale, en provenance des ports étrangers.

La juridiction pénale mauritanienne ne peut s'appliquer dans ce cas que :

— si les conséquences de l'infraction dépassent le cadre du navire et s'étendent au territoire mauritanien, ou sont

de nature à troubler la paix publique dans les eaux territoriales mauritanies ;

— si l'assistance des autorités mauritanies a été demandée par le capitaine du navire ou par l'agent diplomatique et consulaire de l'Etat du pavillon ;

— si cette action est nécessaire pour la répression de trafics reconnus au plan international comme illicites (stupéfiants, etc.).

Toutefois, l'Etat mauritanien peut prendre toutes mesures autorisées par sa législation, pour faire appliquer sa juridiction pénale ou civile à des personnes à bord d'un navire étranger qui passe dans les eaux territoriales en provenance des ports et eaux intérieurs mauritaniens.

### Chapitre III

#### LA ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE

**ART. 184.** — Il est constitué une zone exclusive de pêche de 200 milles marins, dont la distance est comptée à partir des lignes de base servant à mesurer la largeur de la mer territoriale, jusqu'à une limite maximum de 200 milles marins vers le large.

Cette zone de 200 milles marins, dénommée « zone économique exclusive » comprend la mer territoriale de 70 milles marins et la « zone économique » proprement dite de 130 milles située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci.

**ART. 185.** — Dans la zone économique exclusive de 130 milles, l'Etat mauritanien :

1. exerce des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation, de la conservation et de la gestion des ressources naturelles biologiques ou minérales du fond de la mer, de son sous-sol et des eaux susjacentes, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration ou à l'exploitation de la zone à des fins économiques, comme la production d'énergie à partir de l'eau ou autre ;

2. exerce la juridiction en ce qui concerne :

- a) la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, de plates-formes et autres installations ou dispositifs ;
- b) la recherche scientifique marine ;
- c) la préservation du milieu marin.

Les dispositions du présent code sur le plateau continental, la réglementation des pêches sont applicables à la « zone économique exclusive ».

**ART. 186.** — 1. Dans la zone économique de 130 milles, les droits et libertés des Etats, quant à la navigation, au survol, à la pose des câbles, pipe-lines, tels que prévus en haute mer, ne sont pas modifiés tant qu'ils ne portent pas atteinte aux dispositions de l'article 185 ci-dessus et à la sécurité de l'Etat mauritanien.

2. Pour l'exploitation et la gestion de sa zone économique l'Etat mauritanien pourra prendre toutes les mesures utiles pour conclure, avec tout Etat ou toute entreprise, des accords particuliers d'association, de concession, de prise de participation, pour l'exploitation de la zone considérée.

**ART. 187.** — Un décret fixera les modalités d'application des dispositions ci-dessus.

## Chapitre IV

### LE PLATEAU CONTINENTAL

ART. 188. — Le plateau continental comprend les zones sous-marines qui constituent le prolongement naturel du territoire terrestre de la République islamique de Mauritanie : c'est-à-dire le lit de la mer et le sous-sol desdites zones qui s'étendent au-delà de la mer territoriale jusqu'au rebord externe de la marge continentale ou jusqu'à une limite de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, quand le rebord externe du plateau continental (ou marge continentale) ne s'étend pas jusqu'à cette distance.

ART. 189. — 1. Sur l'étendue du « plateau continental » l'Etat mauritanien exerce des droits exclusifs et souverains, quant à l'exploration et à l'exploitation des ressources naturelles du fond de la mer et de son sous-sol, qu'il s'agisse des ressources minérales ou d'organismes vivants sédentaires restant constamment en contact physique avec le fond de la mer (coquillages, algues, crabes, etc.).

2. Les droits de l'Etat mauritanien sur le plateau continental sont dits exclusifs en ce sens que nul ne peut entreprendre des activités d'exploration et d'exploitation de ce plateau continental sans le consentement exprès de l'Etat mauritanien. En outre, l'Etat mauritanien peut seul autoriser ou réglementer les forages sur le plateau continental quelles qu'en soient les fins. Ces droits sont indépendants de toute occupation effective ou fictive, aussi bien que de toute proclamation expresse de la part de l'Etat mauritanien.

ART. 190. — Le régime juridique des eaux surjacentes, pour ce qui concerne la liberté de navigation et de mouillage et le survol de l'espace aérien au-dessus de ces eaux, n'est pas modifié par les dispositions du présent chapitre.

Toutefois les dispositions concernant la mer territoriale ou la zone économique exclusive s'appliquent au régime juridique de ces eaux et espace aérien.

L'autorité maritime arrêtera, au besoin, les règles auxquelles, dans ce cas, les navires doivent se soumettre.

ART. 191. — Un décret fixera les conditions et procédures relatives à l'exploration et à l'exploitation du plateau continental, en particulier les règles qui détermineront les autorités compétentes pour les opérations à y mener.

## TITRE VI

### LA PECHE MARITIME

#### Chapitre I

##### DÉFINITION DE LA PÊCHE MARITIME

ART. 192. — La pêche maritime consiste dans la capture, par les moyens appropriés, l'élevage ou la conservation en aux maritimes, de tout animal vivant complètement ou partiellement en mer ou dans la partie maritime des étangs, lacs et canaux.

ART. 193. — 1. L'exercice de la pêche maritime est libre pour les nationaux mauritaniens dans le cadre de la réglementation de la pêche en vigueur.

Pour les étrangers il est soumis à l'autorisation préalable du gouvernement mauritanien.

2. La pratique de la pêche à l'aide, soit de la dynamite ou de tout autre explosif ou assimilé, soit d'appâts ou substances chimiques pouvant avoir une action destructrice sur la faune ou le milieu marin est formellement interdite dans les eaux mauritanienes.

## Chapitre II

### LA RÉGLEMENTATION DE LA PÊCHE

ART. 194. — L'autorité administrative maritime réglemente en tant que de besoin :

1. les zones et époques où la pêche est interdite, soit entièrement, soit pour certaines espèces ;

2. les filets, engins, instruments, procédés et modes de pêche prohibés, soit entièrement, soit dans certaines conditions ;

3. les maillages minima et caractéristiques des filets ou engins autorisés ;

4. les dispositions de nature à prévenir la destruction du frai et à assurer la conservation des fonds de pêche et en particulier celles concernant la taille marchande des diverses espèces pêchées ;

5. les interdictions relatives à la pêche, à la mise en vente, à l'achat, au transport, au colportage ou à l'emploi du frai, des poissons, crustacés et coquillages et autres animaux marins, qui n'atteignent pas les dimensions prescrites ;

6. les conditions d'établissement et d'exploitation des pêcheries, viviers, parcs à huîtres, moules ou autres animaux situés en mer ou sur la côte ;

7. l'emploi d'appâts et l'embarquement, à bord des navires de pêche, de la dynamite ou de tout autre explosif ;

8. les mesures d'ordre et de police propres à assurer, tant en mer que sur le littoral, la conservation de la pêche et à en régler l'exercice ;

9. les dispositions applicables à la récolte des algues et herbes marines ;

10. les dispositions applicables à la chasse maritime ;

11. les conditions d'installation et d'exploitation des industries transformant les produits de la pêche ainsi que les questions relatives à la commercialisation et à l'exploitation desdits produits.

ART. 195. — Des arrêtés particuliers sont pris pour déterminer les mesures d'hygiène ou de salubrité relatives à la conservation, au traitement, à l'élevage, au transport, à la vente et au commerce des différents produits de la pêche.

ART. 196. — Dans les eaux territoriales et la zone économique exclusive de 200 milles, la pêche est réservée aux navires mauritaniens et aux navires d'autres Etats auxquels ce droit aura été reconnu par accord particulier et titulaires de licences de pêche délivrées par l'autorité maritime.

ART. 197. — Les dérogations éventuelles à cette règle ne pourront être accordées que par décret.

## Chapitre III

## LES DÉLITS EN MATIÈRE DE POLICE DES PÊCHES MARITIMES

**ART. 198.** — Quiconque contrevient aux dispositions de l'article 194 du présent code en ses différentes énumérations est passible d'une amende de 10 000 à 6 millions d'ouguiya et d'un emprisonnement de dix jours à dix-huit mois ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des droits de la partie civile.

**ART. 199.** — Lorsqu'il s'agit de pêche à la dynamite ou à l'aide de toute autre matière explosive, de substances nocives ou d'appâts interdits, une amende de 3 000 000 à 6 000 000 d'ouguiya et une peine de prison de six à dix-huit mois sont infligées au délinquant.

L'embarcation et le matériel ayant servi à une telle opération sont saisis par l'autorité maritime et leur confiscation à leur mise en vente peut être prononcée par le tribunal.

**ART. 200.** — Quiconque détient l'une des matières ou substances visées à l'article précédent à bord d'un bateau armé pour la pêche, dans le but de s'en servir comme moyen de pêche, est puni d'une amende de 30 000 à 600 000 d'ouguiya et d'un emprisonnement de vingt jour à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Toutefois, lorsque ces matières ou substances sont destinées à un autre usage que la pêche, déclaration doit être faite à l'autorité maritime, qui peut autoriser par écrit leur embarquement ou leur détention à bord.

**ART. 201.** — Quiconque recueille, transporte ou colporte, et en vente ou achète sciemment les produits de pêches interdites, en contravention aux dispositions de l'article 194, est passible d'une amende de 30 000 à 600 000 d'ouguiya et d'un emprisonnement de vingt jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Le produit de ces pêches est immédiatement saisi et mis en vente par l'autorité maritime. Le produit de la vente est consisqué au profit du fonds spécial de l'article 217 en cas de condamnation par le tribunal.

**ART. 202.** — Quiconque fait usage de filets, engins, instruments et autres procédés de pêche prohibés est passible d'une amende de 20 000 à 400 000 d'ouguiya et d'un emprisonnement de vingt jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Dans tous les cas l'autorité maritime peut procéder à la saisie immédiate des filets non réglementaires.

**ART. 203.** — Quiconque installe sans autorisation un établissement de pêcheries, des viviers, parcs à coquillages, huîtres, moules ou autres animaux marins est puni d'une amende de 8 000 à 80 000 d'ouguiya et d'un emprisonnement de dix jours à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

L'autorité administrative maritime ordonne, en outre, l'enlèvement ou la destruction immédiate des établissements interdits aux frais du ou des propriétaires.

**ART. 204.** — En cas de récidive du délinquant, dans les deux ans, à l'une quelconque des infractions visées à l'article 194, le maximum de la peine d'amende ou d'emprisonne-

ment est infligé au récidiviste. Ce maximum peut être élevé au double.

**ART. 205.** — Sont déclarés responsables des amendes et peines prévues aux articles précédents :

1. le capitaine ou le patron, l'équipage, pour les peines pénales, lorsque l'infraction est commise par un navire ;

2. les armateurs des bateaux de pêche, qu'ils soient propriétaires ou non, pour les amendes et les condamnations civiles prononcées contre les patrons et équipages de leurs navires ;

3. les concessionnaires et exploitants des établissements de pêche, pour les amendes prononcées contre leurs employés ou ayant cause.

**ART. 206.** — Tout capitaine de navire étranger surpris en action de pêche illégale ou convaincu de façon certaine d'avoir pratiqué ladite pêche dans la zone exclusive de pêche mauritanienne de 200 milles, est passible d'une amende qui sera déterminée selon le barème suivant :

— de 500 000 à 1 500 000 d'ouguiya pour les navires d'un tonnage inférieur ou égal à 100 tonneaux de jauge brute (t.j.b.) ;

— de 6 000 000 à 7 000 000 d'ouguiya pour les navires d'un tonnage brut compris entre 101 et 200 tonneaux de jauge brute (t.j.b.) ;

— de 10 000 000 à 11 000 000 d'ouguiya pour les navires de pêche fraîche compris entre 201 et 300 tonneaux de jauge brute (t.j.b.) ;

— de 18 000 000 à 20 000 000 d'ouguiya pour les navires congélateurs compris entre 201 et 300 tonneaux de jauge brute (t.j.b.) ;

— de 27 000 000 à 30 000 000 d'ouguiya pour les navires compris entre 301 et 500 tonneaux de jauge brute (t.j.b.) ;

— de 35 000 000 à 40 000 000 d'ouguiya pour les navires compris entre 501 et 800 tonneaux de jauge brute (t.j.b.) ;

— de 45 000 000 à 55 000 000 d'ouguiya pour les navires compris entre 801 et 1 000 tonneaux de jauge brute (t.j.b.) ;

— de 80 000 000 à 100 000 000 d'ouguiya pour les navires supérieurs à 1 000 tonneaux de jauge brute (t.j.b.) ;

— de 120 000 000 à 150 000 000 d'ouguiya pour les navires-usines quel que soit leur tonnage.

Le montant des amendes ainsi fixées sera majoré de 20 % lorsque le navire à l'aide duquel le délit aura été commis aura été construit depuis moins de cinq ans.

Les dispositions de l'article 437 du Code pénal en matière de circonstances atténuantes et celles des articles 630 et suivants du Code de procédure pénale concernant le surris ne sont pas applicables à l'occasion des poursuites prévues par le présent article.

En outre, dans tous les cas, l'autorité maritime procède à la saisie et à la mise en vente immédiate au profit de l'Etat des filets, engins et produits de la pêche. Subséquemment, elle peut procéder à la saisie du navire et des autres engins de pêche utilisés dont le tribunal peut ordonner la confiscation et la mise en vente au profit de l'Etat.

En cas de récidive dans les deux ans, le maximum de l'amende sera infligé et l'autorité maritime procédera obligatoirement à la saisie du navire, des filets, engins et produits de pêche dont le tribunal pourra ordonner la confiscation ou la mise en vente, au profit de l'Etat.

L'armateur est solidiairement responsable du paiement des amendes prononcées.

Les dispositions du présent article peuvent éventuellement s'appliquer, en matière de pêche illégale, à la zone économique exclusive de 130 milles marins, sous réserve des positions des conventions internationales et des règlements particuliers propres à cette zone.

ART. 207. — La saisie et la mise en vente immédiate au profit de l'Etat d'un navire de pêche étranger échoué en raison d'innavigabilité et constituant épave dans les eaux territoriales mauritaniannes sera mise en œuvre par l'autorité maritime, dès lors que l'échouement dudit navire est insécurisé à sa présence illégale dans ces eaux, dans une intention délibérée de se soustraire à la réglementation des ches maritimes en vigueur.

L'autorité administrative maritime se réserve, en pareil cas, le droit d'engager toutes poursuites ultérieures contre le capitaine et les armateurs présumés coupables de l'infraction.

ART. 208. — Les délits en matières de pêche maritime sont recherchés et constatés au moyen de procès-verbaux par les agents suivants :

1. les représentants qualifiés de l'autorité administrative maritime (les inspecteurs de navigation et du travail maritime, les chefs des circonscriptions et sous-circonscriptions, les agents du laboratoire des pêches, pour la réglementation sanitaire) ;
2. les officiers de police judiciaire ;
3. les officiers, officiers mariniers, commandants des navires ou embarcations de l'Etat ;
4. les gendarmes, officiers et maîtres de ports, les agents douanes et les autres agents spécialement habilités à cet effet.

ART. 209. — Les agents énumérés à l'article précédent ont le droit :

1. de rechercher les filets, engins et instruments de pêche prohibés, même à domicile, chez les marchands ou leurs fabricants ;
2. de saisir les filets, engins, appâts prohibés, ainsi que le poisson ou les coquillages pêchés par ces moyens et leurs produits dérivés ;
3. de requérir la force publique directement pour la pression desdites infractions.

ART. 210. — Les procès-verbaux dûment établis par ces agents font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à l'affirmation.

Ils sont transmis, par leurs auteurs, directement à l'autorité maritime (chef de circonscription) qui saisit le procureur de la République près le tribunal dont relève sa résidence.

A défaut de procès-verbaux, ou en cas d'insuffisance de ces actes, les infractions peuvent être prouvées par témoins.

ART. 211. — Les poursuites sont engagées à la diligence du procureur de la République qui en apprécie l'opportunité, sans préjudice des droits de la partie civile.

Le ministère public ne peut cependant engager les poursuites qu'au vu des conclusions de l'autorité maritime ou à l'expiration d'un délai de quinze jours, après avoir réclamé ses conclusions par lettre recommandée.

L'autorité maritime a le droit d'exposer le problème devant le tribunal et d'être entendue à l'appui de ses conclusions.

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 206, alinéa 12, ci-dessus, les règles de procédure applicables au condamné sont celles prévues à l'article 306, alinéa 4, du titre 8.

ART. 212. — Si le délit est commis par un navire étranger, l'autorité maritime peut arrêter le navire jusqu'à versement au Trésor d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations, frais de garde, entretien, frais de justice, amendes et réparations civiles encourues et dont le montant est fixé par l'autorité maritime.

Le cautionnement est acquis à l'Etat, déduction faite des divers frais de garde, justice et réparations civiles, lorsque la condamnation est devenue définitive, mais non suivie d'exécution.

En cas de non-dépôt du cautionnement, le navire est vendu par les soins de l'autorité maritime, au profit des divers créanciers, trois mois après que la condamnation est devenue exécutoire.

Pendant la saisie du navire, l'autorité administrative maritime peut requérir les autorités portuaires, pour s'opposer à la sortie du navire ou ordonner elle-même les mesures adéquates empêchant cette sortie.

ART. 212 bis. — Dans le cadre de ses pouvoirs de police, l'autorité maritime peut, subséquemment, assigner à résidence, dans les limites du port, les capitaines des navires saisis ou tout autre membre de l'équipage jusqu'à paiement de l'amende fixée par elle, ou pendant une durée d'un mois, renouvelable par décision de l'autorité judiciaire du port et jusqu'à transmission de l'affaire entre les mains de la justice.

ART. 213. — Pour tous les délits de pêche, l'autorité administrative maritime peut transiger avec les délinquants.

La transaction peut avoir lieu soit avant soit après jugement. La transaction avant jugement ne peut se faire que dans les affaires où il n'y a pas constitution de partie civile, ou s'il y en a une, que la partie civile en cause ait été préalablement désintéressée.

La transaction après jugement ne peut porter que sur les amendes, à l'exclusion des peines d'emprisonnement qui doivent être, en tout état de cause, purgées.

ART. 214. — Les modalités d'application des dispositions ci-dessus sont fixées par arrêté du ministre chargé des Pêches et de la Marine marchande.

## TITRE VII

### DE L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE MARITIME

#### Chapitre I

##### L'AUTORITÉ ADMINISTRATIVE MARITIME

ART. 215. — Un décret, pris sur proposition du ministre chargé de la Marine marchande, fixe les conditions suivant lesquelles sont désignés les représentants de l'autorité maritime sur la côte (chefs de circonscriptions maritimes).

Il sera en outre créé, si besoin est, à la direction de la marine marchande, un service social maritime, correspondant de la section maritime de la Caisse nationale de sécurité sociale, suivant les dispositions des articles 128 et de la présente loi.

ART. 216. — L'expression « autorité administrative maritime » désigne au sens de la présente loi :

*En Mauritanie :*

le ministre chargé des Pêches et de la Marine marchande ;  
le directeur de la Marine marchande ;  
les chefs de circonscriptions ou les agents qui les suppléent ;

*A l'étranger :* les consuls de la République islamique Mauritanie ou les autorités qui les suppléent.

## Chapitre II

### DE L'ORGANISATION FINANCIÈRE MARITIME

ART. 217. — Les recettes énumérées ci-après seront versées dans la caisse des dépôts et de consignation du Trésor affectées, conformément aux dispositions de l'article 8 de la loi organique relative aux lois des finances, au financement d'un programme ouvert dans le cadre du budget de l'état au titre du ministère des Pêches et de la Marine marchande :

la vente des produits et moyens de pêche prohibés ;  
le produit de la vente des navires saisis au terme de l'article 206 et de l'article 290 (7<sup>e</sup>) ;  
les sommes versées au titre du cautionnement prévu à l'article 212 ;  
le montant de la vente des épaves maritimes dont les propriétaires n'auront pu être retrouvés ;  
le produit de la vente des navires épaves suivant les dispositions de l'article 207 ;  
les redevances impayées, revenant aux inventeurs, si elles ne sont pas réclamées au bout de trois ans ;  
les amendes disciplinaires des marins ;  
les successions maritimes en déshérence.

La libération ou le transfert des recettes versées dans la caisse des dépôts et consignation ne peut se faire que sur demande du ministre chargé des Pêches et de la Marine marchande.

## Chapitre III

### FONCTION DE DÉFENSE NATIONALE DE L'AUTORITÉ ADMINISTRATIVE MARITIME

ART. 218. — L'autorité administrative maritime est chargée, en temps de guerre ou de tension grave, de procéder au recensement de la flotte marchande et à la réquisition des navires nécessaires aux besoins de défense nationale.

ART. 219. — Dans les mêmes circonstances, le ministre chargé de la Marine marchande peut, si nécessaire, requérir tout marin mauritanien à son poste à bord des navires où il est embarqué, ou en vue d'embarquement, s'il est régulièrement inscrit mais non embarqué ou embarqué sous pavillon étranger. Les réquisitions sont notifiées individuellement aux marins par les services de la Marine marchande.

Toutefois, les marins réservistes de la Marine nationale, qui du fait de leur spécialité seraient revendiqués par elle, sont mis à sa disposition.

Le pouvoir de réquisition appartient au ministre chargé de la Marine marchande.

## TITRE VIII

### LE REGIME DISCIPLINAIRE ET PENAL

#### Chapitre I

##### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ART. 220. — Sont soumis aux dispositions du présent titre :

1. les navires mauritaniens ;

2. les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, embarquées à bord des navires mauritaniens, soit comme membres de l'équipage pendant la durée de leur embarquement, soit comme passagers, pendant la durée de leur présence à bord ;

3. les personnes qui, bien que non embarquées à bord d'un navire mauritanien, ont commis une des infractions prévues au présent titre, quelle que soit leur nationalité ;

4. les navires étrangers, leurs équipages et leurs passagers, dans les cas prévus expressément par le présent titre.

ART. 221. — Pour l'application des dispositions contenues dans le présent titre :

L'expression « capitaine » désigne le capitaine ou patron ou à défaut la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire.

L'expression « officier » désigne le second, les lieutenants, le chef-mécanicien, les officiers-mécaniciens, les radio-électriciens, les commissaires, les médecins, les élèves-officiers et, d'une façon générale, toute personne portée comme officier sur le rôle d'équipage.

L'expression « maître » désigne les maîtres d'équipage ou assimilés, ainsi que toute personne portée comme maître sur le rôle d'équipage.

L'expression « homme d'équipage » désigne toutes les autres personnes de l'équipage inscrites sur le rôle d'équipage.

L'expression « passager » désigne les passagers proprement dits ainsi que toutes les personnes qui se trouvent en fait à bord d'un navire sans faire partie de l'équipage.

L'expression « autorité maritime » désigne, en Mauritanie, sur la côte, les chefs des circonscriptions maritimes ou les agents qui les suppléent et, à l'étranger, les consuls de Mauritanie ou les autorités qui les suppléent.

L'expression « bord » désigne le navire, ses embarcations et ses divers moyens de communication avec la terre.

ART. 222. — En ce qui concerne les crimes et délits prévus par le présent titre, les délais de prescription de l'action publique, de l'exécution de la peine et de l'action civile sont fixés conformément au droit commun.

ART. 223. — En ce qui concerne les fautes contre la discipline, les délais dans lesquels la punition doit être

noncée; la peine exécutée et l'action intentée sont ceux prévus pour les contraventions de simple police.

Les délais prévus au paragraphe précédent ne commencent à courir qu'à partir du jour où, après la faute commise, le navire a touché un port où se trouve un représentant de l'autorité maritime.

**ART. 224.** — Aucun poursuite ne peut être exercée en application des dispositions du présent titre lorsque la personne inculpée a été jugée définitivement à l'étranger sur le même fait sous réserve, en cas de condamnation, qu'elle ait subi ou prescrit sa peine ou obtenu sa grâce.

**ART. 225.** — Il sera, lors de l'armement de chaque navire, évert un livre spécial dit « livre de discipline » qui sera écrit et paraphé par l'autorité maritime. Ce livre doit être conservé à bord.

Le capitaine ou l'autorité maritime, selon le cas, mentionne au livre de discipline la nature des fautes de discipline ou les circonstances des crimes et délits commis à bord, les résultats des enquêtes effectuées, les punitions infligées et les mesures spéciales ordonnées.

Le livre de discipline doit être présenté au visa de l'autorité maritime toutes les fois qu'une faute de discipline, un délit ou un crime a été commis à bord.

Pour les navires de moins de 100 tonneaux de jauge brute la tenue du livre de discipline peut être rendue facultative par décision du ministre des Pêches et de la Marine marchande.

**ART. 226.** — Il est tenu, en outre, par l'autorité maritime, un livre spécial dit « livre de punitions » qui mentionne les punitions infligées, les enquêtes ouvertes pour crimes ou délits et les suites qui leur ont été réservées.

Les punitions ou sanctions infligées sont, avec l'indication des fautes qui les ont provoquées, inscrites, à la diligence de l'autorité maritime, à l'article matriculaire du marin intéressé.

**ART. 227.** — Le présent titre prévoit et réprime deux sortes d'infractions maritimes : les fautes contre la discipline et les délits et crimes maritimes, à l'exclusion des délits en matière de pêche maritime prévus au titre VI.

## Chapitre II

### DES FAUTES CONTRE LA DISCIPLINE

**ART. 228.** — Le capitaine a, dans l'intérêt commun sur toutes les personnes présentes à bord, pour quelque cause que ce soit et autant que les nécessités l'exigent, l'autorité que comportent le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Il peut employer, à ces fins, tout moyen de coercition utile et requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte. Les mesures prises par le capitaine et les circonstances qui les ont motivées doivent être mentionnées au livre de discipline institué à l'article 225.

Les personnes qui seraient privées de leur liberté à cet effet doivent, sauf impossibilité mentionnée au livre de discipline, être conduites sur le pont au moins deux fois par jour pendant une heure chaque fois.

**ART. 229.** — Sont réputées fautes contre la discipline :

1. la désobéissance ou le refus d'obéir à tout ordre concernant le service ;
2. l'ivresse à bord sans désordre et en dehors du service ;
3. toute faute dans l'exercice du service de nature à nuire à la sécurité à bord ;
4. le manque de respect envers un supérieur et les insultes à un inférieur, soit à bord, soit à terre ;
5. les querelles et disputes sans voies de fait ;
6. la négligence dans un service de quart ou de garde ;
7. le fait d'allumer, à bord, un feu sans permission ou de fumer dans un endroit interdit ;
8. l'emploi non autorisé, sans perte, dégradation ou abandon d'une embarcation du navire ;
9. l'absence irrégulière du bord d'un marin lorsque cette absence n'a pas eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire ;
10. les larcins ou filouteries dont l'importance ne justifierait pas le dépôt d'une plainte pour vol.

**ART. 230.** — Les fautes contre la discipline sont punies d'une amende de 2 000 à 20 000 ouguiya pour les officiers et les passagers, de 1 000 à 5 000 ouguiya pour les maîtres et hommes d'équipage sans préjudice des mesures administratives.

**ART. 231.** — Le droit de connaître des fautes contre la discipline est conféré à l'autorité maritime.

**ART. 232.** — Lorsque le capitaine a connaissance d'une faute contre la discipline, il procède immédiatement à une enquête. Le capitaine interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend les témoins à charge et à décharge. Les résultats de l'enquête sont consignés dans un procès-verbal signé des témoins qui relate la nature de la faute relevée, les noms et les déclarations des témoins et les explications de l'intéressé. Le capitaine saisit ensuite l'autorité maritime.

**ART. 233.** — Lorsque l'autorité maritime qualifiée pour en connaître est saisie par le capitaine d'une plainte concernant une faute contre la discipline, elle convoque immédiatement l'intéressé, le capitaine et les témoins à charge et à décharge. Elle interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend le capitaine et les témoins. Si les explications fournies ne sont pas de nature à le disculper, l'autorité maritime inflige à l'intéressé l'amende prévue à l'article 230. La punition est mentionnée au livre de discipline du navire et au livre de punitions tenu par l'autorité maritime avec les motifs la justifiant.

L'intéressé peut, au cours de sa comparution devant l'autorité maritime, se faire assister d'un conseil de son choix.

**ART. 234.** — L'autorité maritime peut accorder le sursis, sauf aux officiers et aux passagers.

**ART. 235.** — La personne punie peut intenter un recours contre la décision rendue en matière disciplinaire par l'autorité maritime régionale, auprès du directeur de la Marine marchande. Ce recours doit être adressé, dans un délai de deux jours francs à compter de la date de la décision, au directeur de la Marine marchande.

celui-ci provoque les explications de l'autorité maritime, du prévenu et tous les témoignages supplémentaires juge utiles, puis il statue par décision motivée. Le recours contre la décision du directeur de la Marine marchande n'est pas suspensif, il est recevable pour excès de voir devant la Cour suprême (section administrative).

**ART. 236.** — Le ministre chargé de la Marine marchande, pour faute contre l'honneur, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique, procéder contre tout marin breveté ou diplômé, ou tout pilote missionné, soit directement dans le cas de condamnation initiative à une peine afflutive ou infamante, soit après avoir pris l'avis d'un conseil d'enquête dans les autres cas, retrait temporaire ou définitif, partiel ou total, des droits et prérogatives afférents à la nature du brevet, diplôme ou commission de pilote dont il est titulaire.

Les règles concernant la constitution, la composition, le fonctionnement du conseil d'enquête et le mode d'exécution des décisions intervenues sont fixées par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande.

**ART. 237.** — Tout marin breveté ou diplômé ou tout marin commissionné qui est envoyé devant un conseil d'enquête perd, de ce fait, et jusqu'à ce qu'il ait été statué dans son cas, l'exercice des droits et prérogatives afférents à la nature de son brevet, diplôme ou commission. Toutefois, le ministre chargé de la Marine marchande peut, par décision spéciale, en attendant l'avis du conseil d'enquête, maintenir l'intéressé à titre provisoire dans la possession partielle ou totale des droits et prérogatives dont il est titulaire.

**ART. 238.** — Le ministre chargé de la Marine marchande, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique, interdire à toute personne, soit initialement soit temporairement, l'exercice de toute fonction à bord qui serait incompatible avec l'incapacité professionnelle ou physique de l'intéressé.

Cette interdiction est prononcée après une enquête contradictoire dans laquelle l'intéressé est entendu.

**ART. 239.** — Les décisions rendues par le ministre chargé de la Marine marchande en application des articles 236, 237, ci-dessus ne sont pas susceptibles d'appel.

### Chapitre III

#### DES DÉLITS ET CRIMES MARITIMES

**ART. 240.** — Est puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 2 000 à 50 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines, tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'absences irrégulières du bord lorsque son absence a eu pour conséquence de lui faire manquer le départ du navire.

**ART. 241.** — Tout capitaine qui, hors cas de force majeure, rompt son engagement et abandonne son navire avant qu'il ait été remplacé est puni d'un emprisonnement de dix jours à deux ans si le navire se trouvait en sûreté dans le port, et d'un emprisonnement d'un an à deux si le navire se trouvait en rade foraine ou en mer.

**ART. 242.** — Est puni d'une amende de 6 000 à 60 000 ouguiya, tout capitaine qui ne se tient pas en personne sur son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres et rivières, de manière à pouvoir surveiller les manœuvres.

**ART. 243.** — Tout capitaine, officier ou maître qui abuse de son autorité ou qui ordonne ou tolère un abus d'autorité vis-à-vis d'une personne embarquée, est puni d'une amende de 6 000 à 60 000 ouguiya et d'un emprisonnement de dix jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Est puni de la même peine tout capitaine, officier ou maître coupable d'outrage caractérisé par parole, geste ou menace envers un ou des hommes d'équipage.

Tout capitaine, officier ou maître, qui hors des motifs légitimes visés à l'article 228, a usé ou fait user de violence dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions est puni conformément aux dispositions des articles 180 et 190 du Code pénal. Dans les cas prévus aux deux paragraphes précédents la peine peut être doublée si les outrages ou violences ont été exercées contre un novice ou un mousse.

**ART. 244.** — Est puni, pour chacune des infractions visées ci-après, d'une amende de 5 000 à 30 000 ouguiya, tout capitaine qui refuse ou néglige sans motif légitime :

1. de faire les constatations requises en cas de crime ou délit commis à bord ;
2. d'assurer les obligations qui lui incombent en mer, en matière de rédaction d'actes d'état civil, de procès-verbaux de disparition et successions maritimes visés à l'article 140 de la présente loi ;
3. de tenir régulièrement le journal de bord, le livre de discipline et les autres documents réglementaires.

**ART. 245.** — Est puni de la peine prévue par l'article 143 du Code pénal tout capitaine, officier, maître ou homme d'équipage qui inscrit frauduleusement, sur les documents du bord, des faits altérés ou contraires à la vérité.

**ART. 246.** — Est puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 5 000 à 50 000 ouguiya, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine qui favorise, par son consentement, l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord.

La même peine est prononcée contre toute personne qui a pris indûment le commandement d'un navire et contre l'armateur qui serait son complice.

**ART. 247.** — Toute personne embarquée autre que le capitaine, qui commet ou tente de commettre, dans une intention coupable et à l'insu de l'armateur, un acte de fraude ou de contrebande de nature à entraîner une condamnation pénale pour l'armateur, est punie d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 5 000 à 30 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines. Si le coupable est le capitaine, la peine peut être doublée.

**ART. 248.** — Est puni de cinq à dix ans de travaux forcés tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, détourne à son profit le navire dont la conduite lui est confiée ou qui, volontairement et dans une intention criminelle, fait fausse route ou détruit sans nécessité tout ou partie de la cargaison, des vivres ou des effets de bord.

ART. 249. — Est puni de la peine prévue à l'article précédent tout capitaine qui, dans une intention frauduleuse, est coupable des faits visés à l'article 236 du Code de commerce ou qui vend, hors le cas où il est autorisé à le faire par l'armateur, le navire dont il assure le commandement ou qui opère des déchargements en contravention aux dispositions de l'article 248 dudit code.

ART. 250. — Toute personne embarquée qui supprime intentionnellement ou conserve abusivement une lettre qui lui est confiée pour être remise à une autre personne au cours de la faire parvenir au destinataire ou qui, dans les mêmes conditions, ouvre une lettre confiée à ses soins, est punie d'un emprisonnement de dix jours à trois mois ou d'une amende de 2 000 à 50 000 ouguiya.

ART. 251. — Toute personne embarquée qui altère des marchandises faisant partie de la cargaison est punie des peines prévues à l'article 358 du Code pénal.

ART. 252. — Tout personne embarquée qui altère volontairement les vivres, boissons ou autres objets de consommation par le mélange de substances non malfaisantes est punie d'un emprisonnement de dix jours à six mois.

Il y a eu emploi de substances malfaisantes, la peine est de deux ans à cinq ans d'emprisonnement. S'il en est résulté, pour une ou plusieurs personnes, une maladie grave, celle-ci est celle de la réclusion.

Il en est résulté la mort sans intention de la donner, celle-ci est celle des travaux forcés à temps.

ART. 253. — Toute personne embarquée qui, volontairement, détourne, détériore ou vend un objet utile à la navigation, à la manœuvre ou à la sécurité du navire, ou qui détient des vivres embarqués pour le service du bord, est punie d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 5 000 à 30 000 ouguiya, ou de l'une de ces deux peines seulement.

ART. 254. — Les vols commis à bord sont punis conformément aux dispositions du Code pénal.

Toutefois, les circonstances aggravantes prévues par les graphes 3 et 4 de l'article 357 du Code pénal ne modifient pas la nature de l'infraction qui reste simple délit puni par les peines prévues par l'article 372 dudit code. Ces dispositions précédentes ne font pas obstacle à l'application de l'article 229, paragraphe 10 de la présente loi.

ART. 255. — Tout marin qui, après avoir reçu devant l'autorité maritime des avances sur salaire, s'abstient sans motif légitime de prendre son service à bord et ne se met en mesure de rembourser ces avances, est puni des peines prévues au premier paragraphe de l'article 379 du Code pénal pour abus de confiance.

ART. 256. — Est puni d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de 1 000 à 25 000 ouguiya, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne embarquée coupable d'avoir introduit à bord de l'alcool ou des boissons spiritueuses, ou d'en avoir facilité l'introduction à bord sans autorisation du capitaine.

ART. 257. — Est puni d'une peine double, le capitaine ou l'armateur qui a embarqué ou fait embarquer de l'alcool

ou des boissons spiritueuses, destinées à la consommation de l'équipage, en quantités supérieures aux quantités réglementaires, ou qui en aura autorisé l'embarquement.

ART. 258. — Est punie d'une amende de 10 000 à 30 000 ouguiya et d'un emprisonnement de dix jours à six mois, toute personne embarquée trouvée en état d'ivresse à bord, lorsque l'ivresse a lieu pendant le service ou est suivie de désordre. La peine peut être portée au double en cas d'ivresse habituelle.

ART. 259. — Est puni d'un emprisonnement d'un mois à six mois et d'une amende de 20 000 à 60 000 ouguiya, tout capitaine trouvé en état d'ivresse à bord ou tout pilote qui aurait entrepris de conduire, en état d'ivresse, un navire.

La peine peut être portée au double en cas d'ivresse habituelle, sans préjudices des mesures disciplinaires des articles 236 et suivants de la présente loi.

ART. 260. — Est puni d'une amende de 5 000 à 30 000 ouguiya et d'un emprisonnement de dix jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement, tout officier, maître ou homme d'équipage qui se rend coupable d'outrage par parole, geste ou menace, envers un supérieur.

ART. 261. — Toute personne embarquée qui se rend coupable de voies de fait contre le capitaine sans qu'il en soit résulté pour celui-ci une incapacité de travail de plus de vingt jours, est punie d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 10 000 à 100 000 ouguiya, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si les voies de fait ont occasionné une incapacité de travail de plus de vingt jours, le coupable est puni conformément aux articles 285, 286, 289 et 291 du Code pénal.

ART. 262. — Est puni d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de 1 000 à 10 000 ouguiya, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout homme d'équipage qui, après une sommation formelle du capitaine, a refusé d'obéir ou résisté à un ordre concernant le service. La peine peut être portée au double si le coupable est un officier ou maître.

ART. 263. — Les personnes embarquées qui, collectivement et étant armées ou non, se livrent à des violences à bord ou se soulèvent contre l'autorité du capitaine et refusent, après une sommation formelle, de rentrer dans l'ordre, sont punies, les officiers ou maîtres, des travaux forcés à temps, et les autres personnes embarquées, de la réclusion.

Toutefois, les personnes qui ne remplissent pas à bord un emploi salarié sont punies comme les officiers ou maîtres si elles ont été les instigatrices de la résistance.

Dans les cas prévus ci-dessus, la résistance du capitaine et des personnes qui lui prêtent assistance est considérée comme un acte de légitime défense.

ART. 264. — Toute personne impliquée dans un complot ou dans un attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine est punie, les officiers ou maîtres, de la peine des travaux forcés à temps, les autres personnes embarquées, de la peine de réclusion.

Il y a complot dès que la résolution d'agir est concertée entre deux ou plusieurs personnes embarquées à bord du navire.

**ART. 265.** — La troisième faute et les fautes subséquentes autre la discipline commises au cours d'un même embarquement sont considérées comme délits et punies d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 2 000 à 20 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines seulement.

Toutefois, lorsque la nature de la faute et les circonstances qui l'ont accompagnée ne paraissent pas suffisantes l'autorité maritime pour lui permettre de saisir le procureur de la République, l'autorité maritime peut conserver l'infraction son caractère de faute et infliger une amende disciplinaire.

**ART. 266.** — Toute personne, même étrangère, embarquée sur un navire mauritanien ou étranger, qui dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales, ne se informe pas aux règlements ou aux ordres émanant de l'autorité maritime et relatifs, soit à la police des eaux et des, soit à la police de la navigation, est punie d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 2 000 à 60 000 ouguiya, ou de l'une de ces deux peines seulement.

La même peine est encourue par toute personne embarquée sur un navire mauritanien qui, hors des eaux territoriales mauritanaises, ne se conforme pas aux ordres régulièrement donnés par l'autorité maritime ou par le commandant d'un bâtiment de guerre de la République islamique de Mauritanie.

Si les infractions au présent article sont commises en temps de guerre, la peine peut être triplée.

**ART. 267.** — Tout capitaine requis par l'autorité compétente qui, sans motif légitime, refuse de se charger du dossier de l'enquête ou des pièces à conviction, ou d'assurer le transport d'un prévenu ou qui ne livre pas le prévenu ou le dossier confié à ses soins à l'autorité maritime désignée pour les recevoir, est puni d'une amende de 6 000 à 10 000 ouguiya sans préjudice, s'il y a lieu, en cas d'évasion ou de complicité d'évasion, de l'application aux personnes embarquées, au capitaine et au prévenu des articles 219 à 229 du Code pénal.

**ART. 268.** — Est puni d'une amende de 6 000 à 60 000 ouguiya tout capitaine ou armateur qui, sans motif légitime, refuse de défréter à la réquisition de l'autorité maritime pour rapatrier des Mauritaniens en Mauritanie, conformément aux dispositions de l'article 141 de la présente loi.

**ART. 269.** — Tout capitaine qui, en mer, n'obéit pas à l'appel d'un bâtiment de guerre de la République islamique de Mauritanie et le constraint à faire usage de la force est puni d'un emprisonnement de deux à trois mois et d'une amende de 6 000 à 60 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines seulement.

**ART. 270.** — Tout capitaine ou armateur qui enfreint les obligations qui incombent à l'armement concernant, soit les soins à donner aux marins malades ou blessés, soit le rapatriement et la conduite des marins débarqués, est puni d'un emprisonnement de deux mois et d'une amende de 6 000 à 60 000 ouguiya, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Est puni de la même peine tout capitaine qui n'avise pas l'autorité consulaire du débarquement, à l'étranger, d'un marin malade ou blessé.

**ART. 271.** — Est puni d'une amende de 6 000 à 60 000 ouguiya, pour chaque infraction constatée, tout capitaine ou armateur qui ne se conforme pas aux prescriptions de la présente loi, relatives à la réglementation du travail, de la nourriture et du couchage, des salaires et indemnités des marins, des congés et repos à bord des navires et aux prescriptions des règlements pris pour leur application.

**ART. 272.** — Toute personne qui, sur un navire mauritanien, exerce sans l'autorisation de l'autorité maritime et hors le cas de force majeure, soit le commandement du bâtiment, soit toute autre fonction, sans satisfaire aux conditions exigées par les règlements maritimes, est punie d'un emprisonnement de dix jours à un an et d'une amende de 6 000 à 60 000 ouguiya, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Est punie de la même peine toute personne qui, sans une commission régulière de pilote de la station, aura entrepris ou tenté d'entreprendre la conduite d'un navire en qualité de pilote commissionné.

**ART. 273.** — Est puni d'une amende de 6 000 à 60 000 ouguiya tout armateur ou propriétaire qui ne se conforme pas aux règlements relatifs à l'immatriculation des navires de mer.

**ART. 274.** — Tout propriétaire ou armateur qui ne se conforme pas aux règlements relatifs à la naturalisation des navires de mer ou se rend coupable d'une naturalisation frauduleuse, est puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 20 000 à 100 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines seulement.

**ART. 275.** — Tout capitaine ou armateur qui se livre à une navigation maritime sans être muni, conformément aux règlements, d'un titre de navigation ou qui n'exhibe pas ce document à la première réquisition des autorités qualifiées, est puni d'une amende de 6 000 à 60 000 ouguiya.

**ART. 276.** — Tout capitaine ou armateur qui embarque ou débarque une personne de l'équipage sans faire mentionner cet embarquement ou ce débarquement sur le rôle d'équipage par l'autorité maritime est puni, pour chaque personne irrégulièrement embarquée ou débarquée, d'une amende de 6 000 à 20 000 ouguiya. Les mêmes peines sont encourues pour chaque passager admis à bord sans avoir été inscrit sur la liste des passagers annexée au rôle d'équipage.

**ART. 277.** — Sauf le cas prévu à l'alinéa 2 de l'article 278 ci-dessous, est puni d'une amende de 10 000 à 200 000 ouguiya tout capitaine ou armateur de navire qui enfreint les prescriptions du chapitre VI du titre II de la présente loi ou celles des règlements pris pour leur application.

**ART. 278.** — Est puni d'une amende de 20 000 à 400 000 ouguiya et d'un emprisonnement d'un mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement tout capitaine ou armateur qui utilise un navire pour lequel les titres de sécurité sont périmés, ont été refusés ou suspendus.

Toutefois, si la validité des titres de sécurité vient à expiration en cours de traversée, la validité de ces titres est réputée prorogée jusqu'au prochain port où ils peuvent être renouvelés.

ART. 279. — Est puni d'un emprisonnement de trois à jours et d'une amende de 1 000 à 5 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines seulement tout membre de l'équipage qui a provoqué une visite exceptionnelle de sécurité à bord d'un navire en produisant sciemment des allégations factices.

ART. 280. — Toute personne qui contracte ou tente de conclure un contrat de travail maritime, en produisant faussement de fausses pièces d'identité ou un livret professionnel obtenu frauduleusement, est punie d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 10 000 à 100 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines seulement.

ART. 281. — Toute personne autre que les fonctionnaires et agents des services publics qui pénètre à bord d'un navire sans autorisation du capitaine ou de l'armateur ou sans y être appelée par les besoins de l'exploitation, est punie d'une amende de 1 000 à 5 000 ouguiya.

ART. 282. — Toute personne qui s'introduit frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée, long cours ou cabotage international, est punie d'une amende de 6 000 à 30 000 ouguiya et d'un emprisonnement de dix jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice du remboursement éventuel du billet de passage.

Est punie d'une amende de 6 000 à 100 000 ouguiya et de six mois à six mois d'emprisonnement, toute personne qui, à bord, soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui a venu en aide à l'insu du capitaine. Le maximum de ces deux peines doit être prononcé à l'encontre des personnes qui se sont groupées pour faciliter les embarquements clandestins. En cas de récidive, la peine est portée de 100 000 à 200 000 ouguiya et de six mois à deux ans d'emprisonnement. Les frais du refoulement hors du territoire des passagers clandestins de nationalité étrangère sont imputés à l'armateur du navire à bord duquel ce délit a été commis.

ART. 283. — Toute personne embarquée qui, à l'insu du capitaine, introduit sur un navire, en vue de les faire transborder, des marchandises non inscrites au manifeste est punie d'une amende de 6 000 à 30 000 ouguiya et d'un emprisonnement de dix jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice du droit du capitaine de jeter à la mer, en cas de nécessité, les marchandises lourdement chargées ou de faire payer le prix de transport.

ART. 284. — Tout capitaine qui, hors le cas d'empêchement légitime, ne dépose pas son acte de mauritanisation, rôle d'équipage et éventuellement son livre de discipline au bureau de l'autorité maritime, soit dans les vingt-quatre heures, soit dès son arrivée s'il doit séjourner en Mauritanie moins de vingt-quatre heures, est puni d'une amende de 5 000 à 25 000 ouguiya.

ART. 285. — Tout capitaine qui, à moins de motifs légitimes d'empêchement, s'abstient à son arrivée dans une ville étrangère de se rendre à bord des bâtiments de guerre de la République islamique de Mauritanie commandant une rade, alors qu'il y a été convoqué, est puni d'une amende de 6 000 à 30 000 ouguiya. La même peine peut être infligée au salut à un bâtiment de guerre mauritanien n'est pas effectué.

ART. 286. — Tout capitaine ou armateur qui ne se conforme pas aux règlements prévus au chapitre II du titre IV de la présente loi relatifs aux opérations de vente, d'achat, de construction ou de location de navire de mer, est puni d'une amende de 10 000 à 500 000 ouguiya.

La peine est portée au double pour les transactions frauduleuses effectuées avec des étrangers.

ART. 287. — Tout capitaine ou armateur qui ne se conforme pas aux règlements prévus par le chapitre III du titre III de la présente loi concernant l'importance, la qualité ou la nationalité des effectifs à bord est puni d'une amende de 6 000 à 30 000 ouguiya pour chaque genre d'infraction constatée.

ART. 288. — Toute personne qui n'effectue pas la déclaration obligatoire de découverte d'épave maritime est punie d'une amende de 1 000 à 10 000 ouguiya.

Toute personne qui a détourné ou tenté de détourner ou recelé une épave maritime est punie des peines prévues aux articles 372 et 435 du Code pénal.

ART. 289. — Tout propriétaire ou armateur qui enfreint les prescriptions prévues au titre IV concernant l'organisation générale des transports maritimes ou ses règlements d'application, est puni d'une amende de 20 000 à 1 000 000 d'ouguiya.

ART. 290. — Sera poursuivi, jugé comme pirate et puni des travaux forcés à perpétuité ou à temps, ou de la réclusion :

1. tout membre de l'équipage d'un navire qui, ou bien naviguerait sans commissions ou documents réguliers délivrés par une puissance reconnue et constatant la légitimité de l'expédition, ou bien serait muni de commissions ou documents délivrés par deux ou plusieurs puissances ou Etats différents ;

2. tout membre de l'équipage d'un navire mauritanien qui, hors l'état de guerre, commettrait des actes de dépréhension ou de violences envers d'autres navires, leurs équipages, passagers ou cargaisons, ou tenterait de s'en emparer ;

3. tout membre de l'équipage d'un navire étranger qui, hors l'état de guerre, commettrait les mêmes actes de dépréhension ou de violence envers des navires mauritaniens ;

4. tout membre de l'équipage d'un navire qui commetttrait des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont il aurait commission ;

5. tout membre de l'équipage d'un navire mauritanien qui tenterait soit de s'emparer dudit navire par fraude ou violence, soit de le livrer à d'autres personnes ou pirates ou à l'ennemi.

Les mêmes peines sont applicables aux passagers qui participeraient aux actes ci-dessus ou en seraient les auteurs.

La vente des navires capturés pour cause de piraterie sera en outre ordonnée par le tribunal au profit de l'Etat.

## Chapitre IV

### DÉLITS ET CRIMES NAUTIQUES

ART. 291. — Toute personne qui échoue, perd ou détruit volontairement et dans une intention criminelle un navire

quelconque, par quelque moyen que ce soit, est punie des travaux forcés à temps.

Le maximum de la peine est appliquée au délinquant qui est chargé, à quelque titre que ce soit, de la conduite du navire ou qui le dirige comme pilote.

ART. 292. — Est puni de dix jours à trois mois d'emprisonnement et d'une amende de 6 000 à 60 000 ouguiya, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout capitaine ou chef de quart qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes, soit sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume, soit sur la route à suivre, soit sur les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment.

Est puni de la même peine tout pilote qui se rend coupable d'une infraction aux règles sur la route à suivre.

ART. 293. — Si l'une des infractions prévues à l'article précédent ou tout autre fait de négligence imputable au capitaine, chef de quart ou pilote a occasionné pour le navire ou pour un autre navire, soit un abordage, soit un échouement, soit un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison, le coupable est puni de dix jours à trois mois d'emprisonnement et d'une amende de 6 000 à 60 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte d'une cargaison, ou si elle a entraîné soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni de trois mois à deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 10 000 à 100 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines seulement.

ART. 294. — Toute personne de l'équipage autre que le capitaine, chef de quart ou pilote qui se rend coupable, pendant son service, d'un fait de négligence sans excuse, d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service ayant occasionné pour un navire quelconque soit un abordage, soit un échouement, soit un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave d'un navire ou de sa cargaison est punie d'un emprisonnement de dix jours à deux mois et d'une amende de 6 000 à 30 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si l'infraction a eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte de la cargaison ou si elle a entraîné soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni de dix jours à huit mois d'emprisonnement et d'une amende de 6 000 à 60 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines seulement.

ART. 295. — Est puni d'une amende de 10 000 à 200 000 ouguiya et d'un emprisonnement d'un mois à deux ans ou de l'une de ces deux peines seulement tout capitaine qui, après abordage et d'autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, néglige d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver du danger créé par l'abordage l'autre bâtiment, son équipage et ses passagers.

Est puni de la même peine le capitaine qui, hors le cas de force majeure, s'éloigne du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance est inutile à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers, et si

le bâtiment a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés. Si une ou plusieurs personnes ont péri par suite de la non-exécution des obligations visées au présent paragraphe, la peine peut être portée au double.

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires abordés qui, alors qu'il le peut sans danger pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne fait pas connaître au capitaine de l'autre navire les noms de son propre navire et des ports d'attache, de départ et de destination de celui-ci, est puni d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de 6 000 à 60 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines seulement.

ART. 296. — Est puni d'un emprisonnement de dix jours à six mois et d'une amende de 6 000 à 60 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines seulement tout capitaine qui, en cas de danger, abandonne son navire pendant le voyage sans prendre l'avis des officiers et principaux de l'équipage.

Est puni d'un emprisonnement d'un an à deux ans et d'une amende de 10 000 à 200 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines seulement tout capitaine qui, en cas de danger et avant d'abandonner son navire, néglige d'organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers et de sauver les papiers de bord, les dépêches postales et les marchandises ou objets les plus précieux de la cargaison.

Est puni de la même peine le capitaine qui, forced'abandonner son navire, ne reste pas à bord le dernier.

ART. 297. — Tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, en danger de se perdre en mer, est puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 10 000 à 200 000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines seulement.

Est puni de la même peine le pilote qui ne prête pas assistance à un bâtiment en danger, contrairement aux dispositions de l'article 162 du présent code.

ART. 298. — Les dispositions des articles 291 et 296 inclus sont applicables aux personnes, même étrangères, qui se trouvent sur un navire étranger lorsque l'infraction a eu lieu dans les eaux maritimes et jusqu'à la limite des eaux territoriales mauritanies.

Dans le cas où l'une des infractions prévues par les articles 291 et 296 inclus a été commise par une personne exerçant des fonctions dans les conditions irrégulières déterminées par l'article 263, la peine est portée au double.

ART. 299. — La connaissance des crimes et délits commis à bord des navires mauritaniens par les personnes visées à l'article 220 appartient aux juridictions de droit commun. Toute condamnation pour crime ou délit, prévue par le présent titre, donne lieu à l'établissement d'un extrait du jugement ou de l'arrêt qui est adressé au chef de circonscription maritime d'immatriculation du marin condamné.

ART. 300. — Les crimes et délits commis à bord des navires sont recherchés et constatés soit sur la personne de toute personne intéressée, soit d'office :

1. par les capitaines des navires à bord desquels ils ont été commis ;

2. par les chefs des circonscriptions ou sous-circonscriptions maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime ;

3. par les officiers de police judiciaire ;

4. par les officiers mariniers commandant les bâtiments ou embarcations de la République islamique de Mauritanie, les gendarmes, les officiers et maîtres de port, les agents des douanes et les autres fonctionnaires ou agents spécialement habilités à cet effet.

Les constatations faites donnent lieu à l'établissement d'un procès-verbal dans les conditions fixées à l'article suivant.

ART. 301. — Lorsque le crime ou délit est constaté à bord par le capitaine, celui-ci procède immédiatement à une enquête préliminaire et en dresse procès-verbal qui est mentionné au livre de discipline. En cas de nécessité, le capitaine peut faire arrêter préventivement l'inculpé, l'emprisonnement préventif étant cependant subordonné à l'observation des règles prévues à l'article 222. L'imputation de la détention préventive sur la durée de la peine est de droit sauf décision contraire de la juridiction compétente.

Lorsque le crime ou délit est constaté par les autres agents énumérés à l'article 300, ceux-ci dressent procès-verbal, lequel n'est pas soumis à l'affirmation et fait foi jusqu'à preuve du contraire.

Les procès-verbaux d'enquête établis par le capitaine sont adressés par leur auteur à l'autorité maritime du premier port où le bâtiment fait escale ou du premier port mauritanien d'escale où se trouve une autorité maritime.

Les procès-verbaux établis par les autres agents sont adressés par leurs auteurs à l'autorité maritime dans la circonscription de laquelle ils se trouvent ou sont en service.

ART. 302. — Hors de Mauritanie, l'autorité maritime ou consulaire saisie par le capitaine ou par l'un des agents énumérés à l'article 300 ou agissant d'office complète l'enquête effectuée par le capitaine ou procède, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire. Elle en dresse procès-verbal et statue ensuite dans les conditions indiquées ci-dessous :

— Si le navire doit prochainement aborder dans un port mauritanien, elle prononce soit le maintien du prévenu en liberté provisoire, avec continuation du service si ce dernier fait partie de l'équipage, soit son incarcération sur le bâtiment.

— Dans tous les cas, le dossier de l'affaire est confié, sous pli fermé et scellé, au capitaine du navire pour être remis, dès l'arrivée du bâtiment dans un port mauritanien, à la disposition de l'autorité maritime qui en saisit le procureur de la République.

— Si le navire ne doit pas prochainement aborder dans un port mauritanien, le représentant de l'autorité maritime ou consulaire débarque administrativement le prévenu, procède sur place, s'il y a lieu, à son incarcération provisoire et prend aussitôt que possible les mesures nécessaires pour assurer son rapatriement dans un port mauritanien. Toutefois, si le représentant de l'autorité maritime ou consulaire n'est pas en mesure de prendre à terre les mesures de coercition nécessaires, il peut prononcer l'incarcération provisoire du prévenu sur le navire où il était embarqué ou sur un autre en ordonnant qu'il sera statué à nouveau dans un prochain port.

— Si le prévenu est en fuite ou si, le navire ne devant pas aborder prochainement dans un port mauritanien, le caractère de l'infraction ne semble pas nécessiter une répression immédiate, le représentant de l'autorité maritime se borne à adresser le dossier de l'affaire au directeur de la Marine marchande qui saisit le procureur de la République.

— Enfin, si le représentant de l'autorité maritime reconnaît que les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline, il inflige au prévenu une amende disciplinaire.

Les frais nécessités par le transport du prévenu débarqué par l'autorité maritime et rapatrié par tout autre moyen que le navire auquel il appartient sont remboursés à l'armateur par l'Etat, sauf recours de ce dernier contre le prévenu.

ART. 303. — En Mauritanie, le chef de la circonscription maritime, saisi par le capitaine ou l'un des autres agents énumérés à l'article 300 ou agissant d'office, complète, s'il y a lieu, l'enquête effectuée par le capitaine ou procède à une enquête préliminaire, puis statue dans les conditions ci-après :

— Si les faits incriminés ne constituent qu'une faute de discipline le chef de la circonscription maritime inflige au prévenu une amende disciplinaire.

— Si les faits incriminés constituent un crime ou un délit, le chef de la circonscription maritime saisit le procureur de la République près le tribunal dont relève sa résidence.

ART. 304. — Lorsque le crime ou délit a été commis par le capitaine ou avec sa complicité, l'autorité maritime procède, dès qu'elle a connaissance de l'infraction, à une enquête préliminaire et statue comme suit :

1. Si le crime ou délit a été commis hors de Mauritanie, l'autorité consulaire ou maritime compétente adresse le dossier de l'affaire, sous pli fermé et scellé, au directeur de la Marine marchande qui saisit le procureur de la République.

2. Dans les mêmes circonstances et si la gravité des faits incriminés ou la sécurité du navire, de l'équipage ou des passagers lui semblent l'exiger, l'autorité maritime ou à défaut consulaire peut prononcer l'incarcération provisoire du capitaine ou son renvoi dans un port mauritanien et elle prend alors, autant que possible en accord avec l'armateur, les mesures nécessaires à son remplacement. Les dispositions du dernier alinéa de l'article 293 sont applicables, en ce qui concerne le rapatriement du prévenu.

Lorsque le crime ou délit a été commis en Mauritanie, l'autorité maritime saisit le procureur de la République près le tribunal dont relève sa résidence.

ART. 305. — En ce qui concerne les délits prévus par les articles 292 et 297 inclus, l'autorité maritime ne peut saisir le procureur de la République qu'au vu d'une enquête contradictoire effectuée par ses soins dans des conditions qui seront fixées par le ministre chargé de la Marine marchande.

ART. 306. — Il appartient au procureur de la République de poursuivre, s'il y a lieu, les crimes et délits dont il est saisi.

Le ministère public ne peut engager les poursuites qu'au vu des conclusions de l'autorité maritime ou à l'expiration d'un délai de quinze jours, après qu'il aura réclamé ces conclusions par lettre recommandée.

L'autorité maritime doit, si elle le demande, être entendue par le tribunal.

Les règles applicables en matière de sursis, circonstances énumérées, récidive, voies de recours et exécution des peines sont celles du droit commun.

**ART. 307.** — La partie lésée a, pour tout crime ou délit, droit de se porter partie civile devant les juridictions de droit commun conformément aux textes en vigueur. Toutefois, elle ne peut donner citation directement au prévenu devant le tribunal compétent mais doit saisir le juge d'instruction.

Le tribunal compétent est celui, soit de la résidence du prévenu, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où a été appréhendé, soit enfin du port d'immatriculation du navire.

**ART. 308.** — En ce qui concerne les crimes et délits imputables aux navires étrangers, à leurs équipages ou passagers, dans les conditions fixées au présent chapitre, l'autorité maritime peut arrêter et retenir le navire jusqu'à l'versement au Trésor d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations, des frais de garde et d'entretenir, des frais de justice et amendes et des réparations vives et dont le montant est fixé par elle.

En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement est acquis à l'Etat, déduction faite des frais divers et des réparations civiles.

Pour assurer l'exécution de ces décisions, l'autorité maritime peut requérir les autorités du port de s'opposer à la libre sortie du navire ou ordonner elle-même les mesures matérielles empêchant cette sortie.

**ART. 309.** — Les sanctions pénales infligées aux marins coupables de crimes et délits ne font pas obstacle à l'application, à leur égard, des dispositions des articles 236 et 39 concernant le pouvoir disciplinaire du ministre chargé de la Marine marchande.

## Chapitre V

### DISPOSITIONS DIVERSES

**ART. 310.** — Quiconque, propriétaire, armateur ou autre personne, étant à terre ou à bord, incite par parole ou par écrit le capitaine, un homme d'équipage ou l'équipage ou les passagers d'un navire, à commettre l'un des crimes ou délits prévus par le présent titre, ou se fait le complice de ce crime ou délit, est puni de la même peine que celle prévue pour les auteurs du crime ou délit commis, sauf disposition contraire prévue par le présent code.

La peine applicable aux auteurs du crime ou délit peut être réduite par la juridiction répressive s'il apparaît que ceux-ci ont agi à l'instigation de l'une des personnes suscitées.

**ART. 311.** — L'autorité maritime peut, en cas de nécessité, demander l'intervention de la force publique à l'autorité compétente :

- soit pour procéder à l'arrestation de délinquants ;
- soit pour procéder à la saisie des navires, embarcations, engins, installations, appâts ou produits de la pêche qui ont été l'objet d'un crime ou délit.

Le droit commun est applicable, sauf dispositions contraires à fixer par décret :

1. aux infractions non prévues par le présent titre ;
2. aux règles de compétence, procédure, instruction ou autres non précisées dans le présent titre.

**ART. 312.** — Pour l'application du présent code, les nationaux des Etats ayant signé des accords de réciprocité avec la Mauritanie sont assimilés aux nationaux mauritaniens.

Les nationaux des Etats ayant signé des accords maritimes avec la Mauritanie peuvent être, par décret, assimilés aux nationaux mauritaniens.

**ART. 313.** — Les dispositions législatives antérieures cessent d'avoir effet à compter de la date de promulgation de la présente loi.

**ART. 314.** — Les dispositions réglementaires prises en application de la législation antérieure restent en vigueur jusqu'à publication des mesures d'application prévues par le présent code de la Marine marchande et des Pêches maritimes, dans la mesure, toutefois, où elles ne lui sont pas contraires.

**ART. 315.** — La présente loi sera publiée suivant la procédure d'urgence et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Nouakchott, le 28 février 1978,

Moktar ould DADDAH.

## II. — DÉCRETS, ARRÊTÉS, DÉCISIONS, CIRCULAIRES

### PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

#### ACTES RÉGLEMENTAIRES :

*DECRET n° 78-041 du 25 février 1978 modifiant le décret n° 77-169 du 29 juin 1977 portant création et organisation du Conseil national de la défense, modifié par décret n° 77-193 du 22 juillet 1977.*

**ARTICLE PREMIER.** — Les articles 3, 4 et 5 du décret n° 77-169 du 29 juillet 1977 portant création et organisation du Conseil national de la défense, modifié par décret n° 77-193 du 22 juillet 1977, sont abrogés et remplacés par les dispositions suivantes :

« Article 3 : Le Conseil national de la défense est présidé par le Président de la République. Il comprend les membres suivants :

- le ministre des Affaires étrangères ;
- le ministre de la Défense nationale ;
- le ministre de l'Intérieur ;
- le ministre des Finances et du commerce ;

le ministre de l'Industrie, de la Pêche et de la Marine marchande ;  
 le ministre de l'Equipement et des Transports ;  
 l'inspecteur des Forces armées ;  
 le chef d'état-major national ;  
 le directeur de cabinet du Président de la République ;  
 le chef de cabinet militaire du Président de la République ;  
 le chef de corps de la Gendarmerie ;  
 le directeur de la documentation ;  
 le directeur de la Sûreté ;  
 l'inspecteur de la Garde nationale.

Le Président de la République peut appeler les autres ministres à participer aux séances pour les questions relevant de leur compétence.

Il peut convoquer, pour être entendue, toute personnalité raison de sa compétence. »

« Article 4 : Le Conseil national de la défense se réunit à convocation du Président de la République, qui en est l'ordre du jour.

« Les travaux du Conseil peuvent être préparés par des missions spécialisées désignées par arrêt conjoint du ministre de la Défense nationale et du ministre de l'Intérieur. »

« Article 5 : Un comité permanent, composé du ministre de la Défense nationale, du ministre de l'Intérieur, du chef d'état-major national et du chef de cabinet militaire du Président de la République est chargé de suivre l'application des mesures arrêtées par le Conseil national de la défense, ainsi que l'évolution des besoins et la mise en place des moyens nécessaires. »

ART. 2. — Le présent décret sera publié selon la procédure d'urgence.

**DECRET n° 25-78 du 6 mars 1978 instituant une journée fériée et chômée.**

ARTICLE PREMIER. — En vue de permettre aux femmes travaillant dans le secteur public et dans les entreprises privées de participer aux manifestations prévues à l'occasion de la fête internationale de la femme, la journée du 8 mars 1978 sera, en ce qui les concerne, fériée et chômée.

Cette journée sera payée aux intéressées.

ART. 2. — Le présent décret sera publié suivant la procédure d'urgence.

**DECRET n° 35-78 du 27 mars 1978 convoquant l'Assemblée nationale en session extraordinaire.**

ARTICLE PREMIER. — L'Assemblée nationale se réunira en session extraordinaire le lundi 3 avril 1978 à 10 heures.

#### ACTES DIVERS :

**DECRET n° 22-78 du 25 février 1978 déléguant M. Ahmed ould Mohamed Salah, ministre de l'Equipement et des Transports, pour assurer l'expédition des affaires courantes.**

ARTICLE PREMIER. — M. Ahmed ould Mohamed Salah, ministre de l'Equipement et des Transports, est délégué pour assurer l'expédition des affaires courantes pendant l'absence du Président de la République.

ART. 2. — Le présent décret prend effet à compter du 25 février 1978.

**DECRET n° 21-77 bis du 4 mars 1977 relatif à l'intérim du secrétaire général adjoint de la Présidence de la République pour les affaires économiques et financières.**

ARTICLE PREMIER. — M. Yedali ould Cheikh, secrétaire général adjoint de la Présidence de la République pour les affaires juridiques et sociales, est nommé secrétaire général adjoint de la Présidence de la République pour les affaires économiques et financières, par intérim.

**DECRET n° 28-78 du 10 mars 1978 déléguant M. Baro Abdoulaye, ministre du Plan et des Mines, pour assurer l'expédition des affaires courantes.**

ARTICLE PREMIER. — M. Baro Abdoulaye, ministre du Plan et des Mines, est délégué pour assurer l'expédition des affaires courantes pendant l'absence du Président de la République.

ART. 2. — Le présent décret prend effet à compter du 10 mars 1978.

**ARRETE n° 120 bis du 10 mars 1978 nommant un chargé de Mission à la Présidence de la République.**

ARTICLE PREMIER. — M. Sidi Mohamed Diagana est nommé chargé de mission à la Présidence de la République, à compter du 10 mars 1978.

**DECRET n° 32-78 du 18 mars 1978 nommant un conseiller extraordinaire à la Cour suprême statuant en matière constitutionnelle.**

ARTICLE PREMIER. — M. Mohamed Ali Chérif, secrétaire général de la Présidence de la République, est nommé conseiller extraordinaire à la Cour suprême statuant en matière constitutionnelle.

*CRET n° 34-78 du 21 mars 1978 déléguant M. Baro Abdoulaye, ministre du Plan et des Mines, pour assurer l'expédition des affaires courantes.*

**ARTICLE PREMIER.** — M. Baro Abdoulaye, ministre du Plan et des Mines, est délégué pour assurer l'expédition des affaires courantes pendant l'absence du Président de la République.

**ART. 2.** — Le présent décret prend effet à compter du 21 mars 1978.

### Ministère des Affaires étrangères :

#### ACTES REGLEMENTAIRES :

*SECRET n° 20-78 du 24 février 1978 fixant les attributions du ministre des Affaires étrangères et l'organisation de l'administration centrale du ministère des Affaires étrangères.*

**ARTICLE PREMIER.** — Le ministre des Affaires étrangères chargé, sous l'autorité du Président de la République, promouvoir la politique extérieure et les relations internationales de la République islamique de Mauritanie. Il dirige l'action diplomatique et donne, à cette fin, les directives nécessaires aux ambassadeurs et à tous les représentants et délégués de la République islamique de Mauritanie, dont il coordonne l'action.

**ART. 2.** — L'administration centrale du ministère des Affaires étrangères comprend, outre le Secrétariat général :

- la direction des affaires politiques ;
- la direction des affaires administratives, consulaires et de l'inspection des ambassades ;
- la direction de la coopération internationale.

**ART. 3.** — Le ministère des Affaires étrangères comprend, outre, trois postes de conseiller diplomatique. Les conseillers diplomatiques ont rang d'ambassadeur. Ils sont nommés par décret.

**ART. 4.** — La direction des affaires politiques est chargée de toutes les questions relatives aux relations internationales ayant pas un caractère spécifique les rattachant au secteur de la coopération internationale. Elle centralise les activités politiques intéressant les Etats et les organisations internationales regroupées suivant un partage géographique déterminé.

Elle comprend six divisions :

- ) la division Afrique ;
- ) la division Maghreb - Moyen-Orient ;
- ) la division Europe - Amérique - Asie ;
- ) la division des Organisations internationales (O.N.U. - O.U.A. - Ligue arabe) ;
- ) la division presse et information ;
- ) la division des traités et accords internationaux.

**ART. 5.** — La direction des affaires administratives, consulaires et de l'inspection des ambassades est chargée de

la gestion du personnel, du matériel et des biens immobiliers, du contrôle de l'organisation des services, de l'exécution du budget des ambassades et consulats.

Elle comprend trois divisions :

- la division chargée des questions relatives à l'inspection des ambassades ;
- la division des affaires administratives ;
- la division des affaires consulaires.

**ART. 6.** — La direction de la coopération internationale est chargée des questions d'ordre international dans leurs aspects économiques et financiers. Elle collabore avec les autres services du ministère et, en particulier, avec la direction des affaires politiques pour étudier les implications sur le plan économique et financier des actions politiques qu'ils entreprennent ou envisagent d'entreprendre. Elle participe avec les ministères techniques intéressés à la préparation des accords internationaux à caractère économique ou financier. En outre, elle organise et coordonne la coopération économique, technique et culturelle.

Elle comprend deux divisions :

- a) la division de la coopération bilatérale et multilatérale ;
- b) la division de la coopération technique et culturelle.

**ART. 7.** — L'organisation des services en bureaux et sections sera définie par arrêt du ministre des Affaires étrangères.

**ART. 8.** — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent décret, notamment le décret n° 57-76 du 3 mai 1976 fixant les attributions du ministre d'Etat aux Affaires étrangères et l'organisation de l'administration centrale du ministère d'Etat aux Affaires étrangères.

### Ministère de la Défense nationale :

#### ACTES REGLEMENTAIRES :

*ARRETE n° 85 du 24 février 1978 portant création de brigades de gendarmerie.*

**ARTICLE PREMIER.** — Il est créé, à compter du 1<sup>er</sup> février 1978, sept brigades de gendarmerie dans les départements suivants : Djigueny, Tintane, Guerrou, Ould Yengé, M'Bagne, Bababé, Keur-Macène.

**ART. 2.** — La compétence territoriale de ces unités s'étend aux départements de : Djigueny, Tintane, Guerrou, Ould Yengé, M'Bagne, Bababé, Keur-Macène.

**ART. 3.** — Le chef de corps de la Gendarmerie nationale est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié suivant la procédure d'urgence.

*DÉCRET* n° 86 du 24 février 1978 portant création d'une compagnie de gendarmerie à Kiffa, III<sup>e</sup> Région.

**ARTICLE PREMIER.** — A compter du 1<sup>er</sup> mars 1978, une agnie de gendarmerie est créée à Kiffa, III<sup>e</sup> Région.

**ART. 2.** — La circonscription territoriale de cette unité ainsi fixée.

### III<sup>e</sup> RÉGION

Cirades, Kiffa ; département, Kiffa.  
Cirades, Guerrou ; département, Guerrou.  
Cirades, Barkeol Labiad ; département, Barkeol Labiad.

### X<sup>e</sup> RÉGION

Cirades, Selibaby ; département, Selibaby.  
Cirades, Ould Yengé ; département, Ould Yengé.  
Cirades, Kankossa ; département, Kankossa.

**ART. 3.** — Le chef de corps de la Gendarmerie nationale chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié suivant la procédure d'urgence.

*DÉCRET* n° 87 du 24 février 1978 portant création et réorganisation des compagnies de gendarmerie.

**ARTICLE PREMIER.** — A compter du 1<sup>er</sup> mars 1978, une compagnie de gendarmerie est créée à Kiffa (III<sup>e</sup> Région).

**ART. 2.** — Les circonscriptions territoriales des compagnies de gendarmerie sont ainsi fixées :

### COMPAGNIE ATAR

Circonscription territoriale des brigades de : Atar, Deirik, Bir Moghrein, Aoujeft, Zoueirat.

### COMPAGNIE AIOUN EL ATROUSS

Circonscription territoriale des brigades de : Aioun, Amourj, Bassikounou, Nema, Tamcheket, Timbedra, Djigueny, Tintane.

### COMPAGNIE DE KAÉDI

Circonscription territoriale des brigades de : Aleg, Kaédi, Boghé, M'Bout, Maghama, Tidjikja, Moudjéria, Makta, Lahgar, Bababé, M'Bagne.

### COMPAGNIE DE NOUAKCHOTT

Circonscription territoriale des brigades de : Akjoujt, Boutilimit, Nouakchott territoriale, Douanière, R'Kiz, Prévotale, Rosso, Mederdra, Keur Macène, Nomade, Rouière.

### COMPAGNIE DE NOUADHIBOU

Circonscription territoriale des brigades de : Nouadhibou territoriale, Nouadhibou maritime, Aouesrid, Dakhla, Laguera, Tichla.

### COMPAGNIE DE KIFFA

— Circonscription territoriale des brigades de : Kiffa, Guérou, Kankossa, Ould Yengé, Sélibaby, Barkeol Labiad.

**ART. 3.** — Toutes dispositions contraires au présent arrêté sont abrogées notamment l'article 2 de l'arrêté n° R-047 du 17 juin 1977 portant création et réorganisation des compagnies de gendarmerie.

**ART. 4.** — Le chef de corps de la Gendarmerie nationale est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié suivant la procédure d'urgence.

---

*DECRET* n° 78-052 du 9 mars 1978 complétant le décret n° 64-134 du 3 août 1964 fixant l'avancement des officiers de l'Armée nationale, les conditions d'admission des officiers de réserve dans l'armée active et les limites d'âge des officiers.

**ARTICLE PREMIER.** — Le décret n° 64-134 du 3 août 1964 fixant l'avancement des officiers de l'Armée nationale, les conditions d'admission des officiers de réserve dans l'armée active et les limites d'âge des officiers est complété comme suit :

« Article 25 bis : Lorsque les besoins de la Défense nationale l'exigent, les officiers d'active peuvent, par décret, être maintenus en service pendant une période de quatre (4) ans au-delà des limites d'âge précisées par l'article 24 ci-dessus. »

**ART. 2.** — Le ministre de la Défense nationale est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié suivant la procédure d'urgence.

### Ministère des Affaires islamiques et de la Justice :

#### ACTES DIVERS :

*DECRET* n° 23-78 du 3 mars 1978 portant nomination de deux juges suppléants.

**ARTICLE PREMIER.** — Les juges suppléants intérimaires dont les noms suivent sont nommés juges suppléants, à compter des dates ci-dessous indiquées :

- M. Cheikh Mohamed El Moktar dit Dielba, à compter du 26 janvier 1977.
- M. Ba Aly Hamady Bambi, à compter du 20 août 1976.

**ART. 2.** — Le garde des Sceaux, ministre de la Justice, est chargé de l'exécution du présent décret qui sera notifié.

*DECRET n° 24-78 du 3 mars 1978 portant affectation d'un magistrat.*

**ARTICLE PREMIER.** — M. Taleb Khyar ould Cheikh Bounena, écédemment juge de la section de droit musulman de Rosso, est affecté en qualité de juge de la section de droit musulman Kiffa en remplacement de M. Sidi Abdallah ould Zein.

**ART. 2.** — L'imputation budgétaire du traitement de l'intéressé est inchangée.

**ART. 3.** — Le ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret.

telles que définies dans les statuts et règlement intérieur déposés le 14 avril 1977.

**ART. 2.** — Toute infraction aux dispositions de la loi n° 64-098 du 9 juin 1964, modifiée par la loi n° 73-007 du 23 janvier 1973 et la loi n° 73-157 du 2 août 1973, pourra entraîner la dissolution de ladite association.

**ART. 3.** — Le présent arrêté sera publié suivant la procédure d'urgence.

*DECRET n° 26-78 du 6 mars 1978 mettant fin aux fonctions d'un juge suppléant intérimaire.*

**ARTICLE PREMIER.** — M. Ba Adama Samba Aly, juge suppléant intérimaire du 4<sup>e</sup> grade, 4<sup>e</sup> échelon, dont la période du stage probatoire arrive à terme, est admis à cesser ses fonctions à compter de la date de signature du présent décret.

**ART. 2.** — Le ministre des Affaires islamiques et de la Justice est chargé de l'exécution du présent décret.

*DECRET n° 78-046 du 3 mars 1978 portant modification de la dénomination de la wilâya de Tiris El Gharbia.*

**ARTICLE PREMIER.** — La wilâya de Tiris El Gharbia, créée par décret n° 76-059 du 12 mars 1976, modifié par décret n° 76-134 du 8 juin 1976, prend la dénomination de XIII<sup>e</sup> Région.

**ART. 2.** — Le présent décret sera publié suivant la procédure d'urgence.

## **Ministère de l'Intérieur :**

### **ACTES REGLEMENTAIRES :**

*ARRÈTE n° 89 du 28 février 1978 portant interdiction du livre intitulé « Le Polisario, l'âme d'un peuple ».*

**ARTICLE PREMIER.** — La détention, la distribution et la mise en vente du livre intitulé « Le Polisario, l'âme d'un peuple », de Ahmed Baba Miske, paru aux éditions « Rupture », sont interdites sur toute l'étendue du territoire national.

**ART. 2.** — Les infractions aux dispositions du présent arrêté seront punies conformément aux dispositions de la loi n° 63-109 portant statut de la publication et organisation du dépôt légal.

*ARRÈTE n° 101 du 4 mars 1978 portant interdiction du mensuel « Africa » n° 98 de février 1978.*

**ARTICLE PREMIER.** — L'affichage, la circulation, la distribution et la mise en vente du mensuel « Africa » n° 98 de février 1978, sont interdits sur toute l'étendue du territoire national à compter du 4 mars 1978.

**ART. 2.** — Les infractions aux dispositions du présent arrêté seront punies conformément aux dispositions de la loi n° 63-109 du 27 juin 1963 portant statut de la publication et l'organisation du dépôt légal.

*ARRÈTE n° 151 du 25 mars 1978 portant interdiction du bimensuel « Le Politicien ».*

**ARTICLE PREMIER.** — L'affichage, la circulation, la distribution et la mise en vente du bimensuel « Le Politicien », n° 16, mars 1978, sont interdits sur toute l'étendue du territoire national à compter du 18 mars 1978.

**ART. 2.** — Les infractions aux dispositions du présent arrêté seront punies conformément aux dispositions de la

*ARRÈTE n° R-009 du 3 mars 1978 autorisant l'Association mauritanienne pour la promotion de la langue et de la culture Soninké.*

**ARTICLE PREMIER.** — L'Association mauritanienne pour la promotion de la langue et de la culture Soninké (A.M.P.L.C.S.) est reconnue et autorisée à exercer ses activités culturelles

n° 63-109 du 27 juin 1963 portant statut de la publication l'organisation du dépôt légal.

ART. 3. — Les critères énoncés à l'article 2 sont respectivement affectés des coefficients 40, 40 et 20.

ART. 4. — La catégorie de chaque établissement public est définie par rapport à un indice global exprimant la somme des points attribués par la commission de classement à chacun des trois critères retenus.

ART. 5. — Seront classés :

- à la première catégorie les établissements publics qui totaliseront un nombre de points égal ou supérieur à 60 ;
- à la deuxième catégorie les établissements publics qui totaliseront un nombre de points égal ou supérieur à 45 ;
- les autres établissements publics seront classés à la troisième catégorie.

### TITRE III

#### LA COMMISSION CONSULTATIVE DE CLASSEMENT DES ETABLISSEMENTS PUBLICS

ART. 6. — Il est créé une commission consultative chargée de proposer le classement des établissements publics. Elle est composée comme suit :

- *Président* : le secrétaire général adjoint de la Présidence de la République, pour les Affaires économiques et financières.
- *Vice-président* : le secrétaire général du ministère chargé du Plan.
- *Membres* :
  - un contrôleur d'Etat adjoint ;
  - le directeur des Contributions diverses ;
  - le directeur du Travail ;
  - le directeur du Commerce ;
  - le responsable de la Tutelle financière des établissements publics, au ministère des Finances ;
  - un représentant de l'U.T.M.

ART. 7. — Cette commission élabore son règlement intérieur qui doit être approuvé par arrêté du ministre chargé du Plan et des Mines.

ART. 8. — Elle se réunit une fois par an, dans le courant du mois d'avril, et autant de fois que son président le juge nécessaire. Elle délibère valablement lorsque les deux tiers au moins de ses membres sont présents ; en cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

ART. 9. — Elle soumet le procès-verbal de ses travaux au ministre chargé du Plan et des Mines qui fixe le classement des établissements publics par voie d'arrêté.

ART. 10. — Le classement des établissements publics a lieu une seule fois par an et pour une année civile. Toutefois les établissements publics créés après la parution de l'arrêté annuel pourront faire l'objet d'un classement par arrêté spécial pris par le ministre chargé du Plan et des Mines selon la procédure ci-dessus arrêtée.

En l'absence de réunion de la commission, tout établissement public nouveau est provisoirement classé à la troisième catégorie.

RETE n° R-020 du 4 avril 1978 portant interdiction de toute revue érotique et pornographique.

ARTICLE PREMIER. — L'affichage, la circulation, la distribution et la mise en vente de toute revue du genre érotique pornographique sont interdits sur toute l'étendue du territoire national à compter de la date de signature du présent arrêté.

ART. 2. — Les infractions aux dispositions du présent arrêté seront punies conformément aux dispositions de la loi n° 63-109 du 27 juin 1963 portant statut de la publication l'organisation du dépôt légal.

#### Ministère du Plan et des Mines :

##### ACTES REGLEMENTAIRES :

DECRET n° 77-221 du 9 septembre 1977 portant création d'une commission consultative de classement des établissements publics.

### TITRE I

#### DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE PREMIER. — Le présent décret définit les critères de classement des établissements publics et crée la commission consultative chargée de proposer ce classement.

### TITRE II

#### CLASSIFICATION DES ETABLISSEMENTS PUBLICS

ART. 2. — Les établissements publics sont classés en trois catégories, 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> catégorie) selon les critères suivants :

1. Capacité financière estimée en fonction du chiffre d'affaires et des investissements réalisés au cours de l'année écoulée.
2. Effectif de la main-d'œuvre estimé en fonction du nombre d'employés.
3. Importance politique et sociale de l'établissement public, estimée en fonction de certains critères particuliers qui seront définis par la commission consultative chargée de proposer le classement des établissements publics.

ART. 11. — Le Secrétariat de la commission est assuré par le contrôleur d'Etat adjoint.

Le Secrétariat est chargé de centraliser et de contrôler les renseignements se rapportant aux critères de classement des établissements publics ; il est également chargé de la rédaction et de la présentation des procès-verbaux des réunions de la commission ainsi que de la tenue à jour du classement des établissements publics.

ART. 12. — Le ministre chargé du Plan et des Mines est chargé de l'exécution du présent décret.

DECRET n° 78-044 du 28 février 1978 modifiant le décret n° 75-303 du 11 octobre 1975 portant création et organisation d'un établissement public dénommé Société nationale industrielle et minière.

ARTICLE PREMIER. — L'article 7 du décret n° 75-303 du 11 octobre 1975 portant création et organisation de la Société nationale industrielle et minière est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Nouvel article 7 : Composition du Conseil de surveillance : La Société nationale industrielle et minière est administrée par un Conseil de surveillance composé comme suit :

1. le ministre du Plan et des Mines, président ;
2. le ministre du Développement rural, premier vice-président ;
3. le ministre de l'Industrie, de la Pêche et de la Marine marchande, deuxième vice-président ;
4. le ministre des Finances et du Commerce, membre ;
5. le ministre de la Réforme administrative, du Travail, de la Santé et des Affaires sociales, membre ;
6. le gouverneur de la Banque centrale de Mauritanie, membre ;
7. le secrétaire général de l'Union des travailleurs de Mauritanie, membre ;
8. le secrétaire général adjoint de la Présidence de la République pour les Affaires économiques et financières, membre ;
9. un représentant de l'Assemblée nationale, membre ;
10. deux représentants du personnel de la Société, membres.

ART. 2. — Le ministre du Plan et des Mines est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié selon la procédure d'urgence.

ARRETE n° R-016 du 17 mars 1978 fixant les prix de vente maximum des hydrocarbures liquides et gazeux.

ARTICLE PREMIER. — Les prix maximum de vente des hydrocarbures livrés en vrac à la sortie des dépôts d'importation sont fixés ainsi qu'il suit pour le premier trimestre 1978.

#### DEPOT M.E.P.P. NOUAKCHOTT

	Super-carburant (hl)	Essence ordinaire (hl)	Pétrole lampant (hl)	Gas-oil (hl)	Fuel-oil (hl)
Prix théorique .....	2160,0	2092,3	1029,4	1624,7	6145,3
Zone Centre .....	2160,0	2092,3	1029,4	1624,7	6145,3
Zone Sud .....	2160,0	2092,3	1029,4	1624,7	6145,3

#### DEPOT M.E.P.P. NOUADHIBOU

	GAS-OIL Terre (hl)	Mer (hl)
Sortie Nouadhibou ....	1482,3	668,7

#### DEPOT BP - NOUADHIBOU ET ZOUERATE

	Essence 90 R (hl)	Pétrole lampant (hl)	Gas-oil (hl)
Sortie Nouadhibou .....	1964,6	835,0	1436,8
Sortie Zouerate ....	2104,3	984,8	1593,3

#### PRIX A LA POMPE AU LITRE

Localités	Produits	Super-carburants	Essence ordinaire	Pétrole lampant	Gas-oil	GAZ Blle 12,5 kg	GAZ Blle 38 kg
Aïoun El Atrouss .....		28,00	27,00	16,80	22,60	671	1945
Akjoujt .....		23,70	22,80	12,30	17,90	529	1589
Aleg .....		24,70	23,80	13,30	19,00	562	1671
Atar .....		24,80	23,90	13,40	19,10	562	1671
Boghé .....		24,60	23,70	13,20	18,80	—	—
Boutilimit .....		23,20	22,40	11,80	17,30	—	—
Choum .....		—	21,40	11,80	15,60	—	—
F'Dérick .....		—	22,10	10,90	16,50	—	—
Kaédi .....		25,10	24,20	13,80	19,40	576	1707
Kankossa .....		26,30	25,40	15,00	20,70	—	—
Kiffa .....		26,60	25,70	15,40	21,10	626	1833

<i>calités</i>	<i>Produits</i>	<i>Super-carburants</i>	<i>Essence ordinaire</i>	<i>Pétrole lampant</i>	<i>Gas-oil</i>	<i>Bllz 38 kg</i>	<i>GAZ</i>	<i>Bllz 125 kg</i>
Bout . . . . .	25,70	24,80	14,40	20,10	—	—	—	—
iderdra . . . . .	23,90	23,00	12,50	18,00	—	—	—	—
udjéria . . . . .	25,80	24,80	14,40	20,10	—	—	—	—
ma . . . . .	29,60	28,60	19,10	24,40	—	—	—	—
uadhibou . . . . .	—	20,70	9,40	15,00	600	—	—	—
uakchott . . . . .	22,80	22,00	11,30	16,80	496	1505	—	—
Kiz . . . . .	—	23,10	13,20	18,10	—	—	—	—
sso . . . . .	23,50	22,60	12,00	17,60	613	1572	—	—
libaby . . . . .	26,30	25,40	15,00	20,80	—	—	—	—
ijkja . . . . .	26,50	25,60	15,90	21,00	—	—	—	—

ART. 2. — Les dispositions de l'arrêté n° R-90 du 12 octobre 1977 fixant les prix de vente maximum des hydrocarbures liquides et gazeux sont abrogées.

ART. 3. — Le secrétaire général du ministère du Plan et des Mines, les gouverneurs et les préfets sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié selon la procédure prévue par le décret 59-029 du 26 mai 1959.

#### ACTES DIVERS :

DECRET n° 78-045 du 28 février 1978 portant désignation du président et des membres du Conseil de surveillance de la Société nationale industrielle et minière.

ARTICLE PREMIER. — Sont nommés président, vice-président et membres du Conseil de surveillance de la Société nationale industrielle et minière :

- M. Baro Abdoulaye, ministre du Plan et des Mines, *président*.
- M. Sidi ould Cheikh Abdallah, ministre du Développement rural, *premier vice-président*.
- M. Abdallah ould Ismael, ministre de l'Industrie, de la Pêche et de la Marine marchande, *deuxième vice-président*.
- M. Ba Ibrahima, ministre des Finances et du Commerce, *membre*.
- M. Diop Mamadou Amadou, ministre de la Réforme administrative, du Travail, de la Santé et des Affaires sociales, *membre*.
- M. Ahmed ould Daddah, gouverneur de la Banque centrale, *membre*.
- M. Cheikh Malainine Robert, secrétaire général de l'Union des travailleurs de Mauritanie, *membre*.
- M. Yedaly ould Cheikh, secrétaire général adjoint de la Présidence de la République pour les Affaires juridiques et sociales et secrétaire général adjoint pour les Affaires économiques et financières, par intérim, *membre*.
- M. Mohamed El Moctar ould Zamel, représentant l'Assemblée nationale, *membre*.
- M. Sidna ould Ahmed Bouya, représentant du personnel de la S.N.I.M., *membre*.
- M. Mamine ould Cheikh Saad Bouh, représentant du personnel de la S.N.I.M., *membre*.

ART. 2. — Le ministre du Plan et des Mines est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié selon la procédure d'urgence.

DECRET n° 78-047 du 3 mars 1978 portant agrément au régime d'entreprise prioritaire de la société Etablissements Lamine Bouh.

ARTICLE PREMIER. — La société Etablissements Lamine Bouh, qui remplit les conditions imposées pour la catégorie « B » des entreprises prévues par la loi n° 76-249 du 16 octobre 1976 portant code des investissements, est agréée au régime d'entreprise prioritaire à la création d'une unité industrielle de stockage et de cautionnement de ciment.

ART. 2. — La société Etablissements Lamine Bouh bénéficiera des mesures d'exonération et d'allégements fiscaux suivantes :

a) Exonération totale pendant une période de trois (3) ans à compter de la date du présent décret, des droits et taxes perçus à l'entrée (droit de douane, droit fiscal, taxe forfaitaire représentative de la taxe de transaction, taxe sur le chiffre d'affaires, taxe statistique, taxe de coopération régionale) sur les matériaux et biens d'équipement et d'installation non produits ou fabriqués en Mauritanie et dont l'importation est indispensable à la réalisation du programme d'investissement agréé.

b) Exonération de 50 %, pendant une période de cinq (5) ans à compter de la date de mise en exploitation, des mêmes droits que ci-dessus perçus à l'entrée sur les pièces détachées, de recharge reconnaissables comme spécifiques aux matériels visés au paragraphe a) ci-dessus ainsi que sur les matières premières, les ingrédients et les produits destinés à l'emballage, au conditionnement et non fabriquée en Mauritanie.

c) Exemption totale de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux pendant une période de trois (3) ans à compter de la mise en exploitation.

ART. 3. — Les matériels et matériaux bénéficiant des exonérations et allégements fiscaux prévus à l'article précédent sont limitativement énumérés dans la liste annexée au présent décret. Le ministre des Finances pourra, sur proposition du ministère technique intéressé accorder des dérogations pour des matériaux, produits ou matériels spécifiquement nécessaires à la société et qui auraient été omis sur les listes annexées.

ART. 4. — La date de mise en exploitation prévue à l'article 2, alinéa b) sera fixée, après constatation du service des douanes par arrêté du ministre des Finances.

ART. 5. — Les exonérations prévues à l'article 2 sont subordonnées à l'accomplissement par la société Etablissements Lamine Bouh des formalités de dépôts d'une attestation lors de l'importation et de la tenue d'un inventaire spécial des matériels et biens d'équipement et d'une comptabilité-matière pour les matières premières et autres produits importés en franchise. La société Etablissements Lamine Bouh s'engage à se soumettre aux mesures techniques et matérielles de contrôle prévues par les articles 2 et 3 du décret n° 62-078 du 20 mars 1962 fixant les modalités d'application des mesures d'exonération prévues par la loi déterminant le régime des investissements.

ART. 6. — Le ministre d'Etat chargé du Plan et des Mines et le ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié suivant la procédure d'urgence.

**Ministère des Finances et du Commerce :****ACTES REGLEMENTAIRES :**

**DECRET n° 78-028 du 14 février 1978 complétant les dispositions du décret n° 76-011 du 22 janvier 1976 portant réglementation des conditions d'attribution du logement, de l'ameublement et des prestations en nature ou en espèces.**

**ARTICLE PREMIER.** — Les ambassadeurs affectés en qualité de directeur à l'Administration centrale du ministère d'Etat aux Affaires étrangères bénéficient dans les conditions prévues aux articles 2 et 3 du décret n° 76-011 du 22 janvier 1976 portant réglementation de l'attribution du logement, de l'ameublement et des prestations en nature ou en espèces, de l'indemnité compensatrice de logement et d'ameublement prévue par les titulaires de fonctions classés au groupe III de cet article 3.

Les intéressés bénéficient également des prestations prévues pour les titulaires de fonctions classés au groupe III de l'article 7 de ce décret.

**ART. 2.** — Le ministre d'Etat aux Ressources humaines et à la Promotion sociale et le ministre d'Etat aux Finances et au Commerce sont chargés de l'application du présent décret qui prend effet à compter du 1<sup>er</sup> juin 1977.

**ARRETE n° 14 du 17 mars 1978 portant création de deux bureaux de douane.**

**ARTICLE PREMIER.** — Il est créé un bureau de douane de plein exercice dans les localités suivantes :

- Dakhla ;
- La Guéra.

**ART. 2.** — Le directeur des Douanes est chargé de l'application du présent arrêté qui sera publié suivant la procédure d'urgence.

**ACTES DIVERS :**

**ARRETE n° 113 du 10 mars 1978 approuvant divers actes de cession de terrains sis à Nouakchott, Nouadhibou, Akjoujt et Kaédi.**

**ARTICLE PREMIER.** — Sont approuvés les actes de cession des lots de terrains sis à Nouakchott, Nouadhibou, Akjoujt et Kaédi (morcellement des titres fonciers n° 167, 199 et 204 du Cercle de Trarza, 18 de la baie du Levrier, 37 de l'Inchiri et 5 du cercle du Gorgol) à divers occupants énumérés au tableau ci-joint.

**ART. 2.** — Le directeur des domaines est chargé de l'exécution du présent arrêté.

**LISTE DES TERRAINS**

Zone	Lot	Ilot	Attributaires	Autorisations	Contenance
NOUAKCHOTT					
Zone résidentielle	60	« K »	Baba ould Brahim Salem	693 du 27 mars 1971	05 a, 52 ca
Zone résidentielle	33	« A »	Satigui Diallo	228 du 14 avril 1976	06 a, 61 ca
Zone industrielle	33	Z. indust.	Mahmoud ould Abdel Kader	996 du 01 avril 1974	49 a, 43 ca
Zone industrielle	1	Z. indust.	Hamdi ould Mohamed	961 du 11 oct. 1973	50 a, 00 ca
Garages et entrepôts	35	G. E.	Wane Salif	960 du 11 oct. 1973	44 a, 55 ca
Traditionnelle	146/A	III	Gaye Yatera	536 du 12 avril 1961	02 a, 53 ca
Traditionnelle	240	K Ext. Nord	Sidi ould Khnaffer	272 du 05 févr. 1969	02 a, 19 ca
Traditionnelle	139/B	III	Tahra mint M'Boirick	523 du 13 janv. 1961	02 a, 53 ca
NOUADHIBOU					
Zone résidentielle	33	E	Kane Haby	1007 du 14 avril 1975	04 a, 00 ca
Zone résidentielle	10	G 1	Société El Barna	951 du 24 mai 1974	13 a, 00 ca
Zone résidentielle	13	M	Brahim ould Boidaha	141 du 16 août 1972	07 a, 00 ca
Zone résidentielle	21	J	Bakary Demba	1018 du 16 avril 1975	06 a, 00 ca
Zone résidentielle	30	E	Dah ould Ahmed ould Brahim	949 du 21 mai 1974	04 a, 00 ca
AKJOUJT					
Zone industrielle	13	Z.I.A.	Sid'Ahmed Christoph	4/77 du 30 mars 1977	09 a, 39 ca
KAÉDI					
Zone administrative	Z.A.K.	Z.A.K.	Diagana Tidjane Mohamed	39 du 09 sept. 1976	10 a, 17 ca

**DECISION n° 323 du 10 mars 1978 portant nomination d'un membre suppléant de la Commission centrale des marchés.**

**ARTICLE PREMIER.** — M. Taki ould Maham, inspecteur des Finances, est désigné pour siéger à la Commission centrale des marchés administratifs, en cas d'absence ou d'empêchement du directeur du Budget et des Comptes, membre titulaire.

**ARRETE n° 139 du 23 mars 1978 accordant une remise gracieuse d'une somme de trois cent mille ouguiya (300 000 UM) soit un million cinq cent mille francs C.F.A. (1 500 000 F C.F.A.) aux héritiers de feu Samba Sow.**

**ARTICLE PREMIER.** — Est accordée aux héritiers de feu Samba Sow la remise gracieuse de la somme de trois cent mille ouguiya (300 000 UM) soit un million cinq cent mille francs C.F.A. (1 500 000 F) représentant la soule d'échange objet d'inscription hypothécaire sur le titre foncier n° 437 de la commune de Saint-Louis.

ART. 2. — Le directeur du Budget et des Comptes de l'Etat et le directeur des Domaines et de l'Enregistrement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

## Ministère de l'Industrie, de la Pêche et de la Marine marchande :

### ACTES DIVERS :

*DECRET n° 78-004 du 16 janvier 1978 portant nomination d'un directeur et de chefs de service.*

ARTICLE PREMIER. — Sont nommés au ministère des Pêches et de la Marine marchande à compter du 8 décembre 1977 :

#### 1. SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

— *Chef du Service administratif et financier :*

M. Ba Oumar Bornou, instituteur.

— *Chef du Service de la traduction :*

M. El Khalil ould Cheikhani, rédacteur traducteur auxiliaire.

#### 2. DIRECTION DES PÊCHES

— *Chef du Service de la promotion et du contrôle des industries de la pêche :*

M. Brahim ould Dheirat, ingénieur adjoint technique du Génie civil et des Techniques industrielles.

— *Chef du Service de la promotion et du contrôle de la pêche artisanale :*

M. Sy Moussa Harouna, ingénieur adjoint technique d'élevage, des pêches maritimes et des industries animales.

#### 3. DIRECTION DE LA MARINE MARCHANDE

— *Directeur de la Marine marchande :*

M. Kane Cheikh Mohamed Fadel, administrateur auxiliaire.

— *Chef du Service chargé des transports maritimes et des questions relatives à la navigation :*

M. Abdarrahmane ould Ahmed Baba, rédacteur auxiliaire.

— *Chef du Service chargé des questions relatives au domaine public maritime :*

M. Thiam Guelem dit Khalidou, infirmier d'élevage.

## Ministère du Développement rural :

### ACTES DIVERS :

*DECRET n° 78-002 du 13 janvier 1978 portant nomination d'un directeur.*

ARTICLE PREMIER. — M. Bal Mohamed El Habib, ingénieur des travaux de l'Economie rurale, est nommé directeur du Parc national du Banc d'Arguin au ministère du Développement rural à compter du 15 novembre 1977.

## Ministère de l'Equipement et des Transports :

### ACTES REGLEMENTAIRES :

*ARRETE n° R-98 du 7 décembre 1977 modifiant l'arrêté n° R-004 du 13 janvier 1975 fixant le barème des prix de transport public routier de passagers sur l'ensemble du territoire.*

ARTICLE PREMIER. — Les tarifs de transport public routier de passagers tels que figurant à l'article premier de l'arrêté n° R-004 du 13 janvjer 1975 sont modifiés conformément aux tableaux ci-joints (tableau I pour les routes bitumées et tableau II pour les routes en terre et pistes).

ART. 2. — Est réputé de première catégorie, et doit être rémunéré comme tel, tout transport public de personnes effectué dans un véhicule automobile spécialement conçu à cette fin (voiture de tourisme, familiale, Land-Rover station wagon) ou sur le siège passager de la cabine d'une camionnette, d'une Land-Rover camionnette bâchée ou marque assimilée, d'un camion autorisé en transport mixte de voyageurs et marchandises.

— Est réputé de deuxième catégorie et doit être rémunéré comme tel tout transport public de personnes effectué sur le plateau arrière d'un véhicule automobile aménagé ou non à cet effet (camionnette, Land-Rover camionnette et marque assimilée, camion autorisé au transport mixte).

ART. 3. — Le transport des passagers est interdit pour les camions sur les tronçons bitumés Nouakchott-Rosso, Nouakchott-Akjoujt et Nouakchott-Kiffa.

ART. 4. — La carte de transport public de voyageur ou de transport mixte voyageurs-marchandises, délivrée par le service des Transports routiers du ministère de l'Industrie, du Commerce et des Transports, devra porter référence de la police d'assurance en cours de validité et mention des visites techniques périodiques effectuées sur le véhicule.

ART. 5. — Le transporteur est tenu de délivrer à chaque passager un ticket portant mention :

- du parcours (point de départ et point d'arrivée);
- du prix du transport;
- de la date du transport.

ART. 6. — Les infractions aux dispositions du présent arrêté seront poursuivies conformément aux articles 8, 9 (B, C et D) et 10 du décret n° 68-117 du 30 mars 1968 portant réglementation des transports routiers publics et privés.

ART. 7. — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent arrêté et notamment l'arrêté n° R-004 du 13 janvier 1975 en son article premier.

ART. 8. — Le secrétaire général du ministère de l'Industrie, du Commerce et des Transports, les gouverneurs et les préfets sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera publié selon la procédure d'urgence.

TRANSPORT ROUTIER DE PASSAGERS  
BAREME PROPOSE PAR LE M.I.C.T.

## I. — ROUTES BITUMEES

<i>Tronçons</i>	<i>Distance (en km)</i>	<i>Catég.</i>	<i>Ancien tarif (en UM)</i>	<i>Nouveau tarif (en UM)</i>
1. Nouakchott - Rosso	204	1 <sup>re</sup>	250	320
		2 <sup>e</sup>	200	225
2. Nouakchott - Tiguent	108	1 <sup>re</sup>	—	170
		2 <sup>e</sup>	—	115
3. Rosso - Tiguent	96	1 <sup>re</sup>	—	155
		2 <sup>e</sup>	—	110
4. Nouakchott - Akjoujt	256	1 <sup>re</sup>	320	400
		2 <sup>e</sup>	250	280
5. Nouakchott - Kiffa	603	1 <sup>re</sup>	—	950
		2 <sup>e</sup>	—	655
6. Nouakchott - Boutilimitt	154	1 <sup>re</sup>	—	245
		2 <sup>e</sup>	—	170
7. Boutilimitt - Aleg	104	1 <sup>re</sup>	200	165
		2 <sup>e</sup>	150	115
8. Aleg - Kiffa	344	1 <sup>re</sup>	545	545
		2 <sup>e</sup>	—	375
9. Aleg - Magta-Lahjar	110	1 <sup>re</sup>	—	175
		2 <sup>e</sup>	—	120
10. Magta-Lahjar - Achram	80	1 <sup>re</sup>	—	125
		2 <sup>e</sup>	—	90
11. Achram - Kiffa		1 <sup>re</sup>	—	245
		2 <sup>e</sup>	—	170

## II. — ROUTES EN TERRE ET PISTES

<i>Tronçons</i>	<i>Distance (en km)</i>	<i>Catég.</i>	<i>Ancien tarif (en UM)</i>	<i>Nouveau tarif (en UM)</i>
Tiguent - Méderdra	60	1 <sup>re</sup>	—	130
		2 <sup>e</sup>	—	110
Nouakchott - Nouadhibou	600	1 <sup>re</sup>	700	900
		2 <sup>e</sup>	600	750
Akjoujt - Atar	198	1 <sup>re</sup>	350	450
		2 <sup>e</sup>	300	350
Akjoujt - Choum	300	1 <sup>re</sup>	500	600
		2 <sup>e</sup>	350	430
Atar - Chinguetti	125	1 <sup>re</sup>	220	290
		2 <sup>e</sup>	200	250
Atar - Aoujeft	90	1 <sup>re</sup>	160	200
		2 <sup>e</sup>	100	125
Atar - Choum	102	1 <sup>re</sup>	200	250
		2 <sup>e</sup>	150	185
Atar - Zouérate	337	1 <sup>re</sup>	550	700
		2 <sup>e</sup>	400	500
Atar - Bir-Mogrein	707	1 <sup>re</sup>	800	1 000
		2 <sup>e</sup>	600	800
Zouérate - Bir-Mogrein	370	1 <sup>re</sup>	400	500
		2 <sup>e</sup>	300	375
Bir-Mogrein - Aïn Bentilli	278	1 <sup>re</sup>	450	560
		2 <sup>e</sup>	350	430
Osso - Keur Macéne	60	1 <sup>re</sup>	100	130
		2 <sup>e</sup>	80	100
Osso - R'Kiz	90	1 <sup>re</sup>	160	200
		2 <sup>e</sup>	100	125
Osso - Méderdra	64	1 <sup>re</sup>	130	160
		2 <sup>e</sup>	80	110
Osso - Boutilimitt	200	1 <sup>re</sup>	300	360
		2 <sup>e</sup>	200	250
Méderdra - Boutilimitt	160	1 <sup>re</sup>	200	260
		2 <sup>e</sup>	150	190
Osso - Boghé	215	1 <sup>re</sup>	450	570
		2 <sup>e</sup>	375	460

<i>Tronçons</i>	<i>Distance (en km)</i>	<i>Catég.</i>	<i>Ancien tarif (en UM)</i>	<i>Nouveau tarif (en UM)</i>
Boghé - Aleg	70	1 <sup>re</sup>	100	130
		2 <sup>e</sup>	60	75
Aleg - Moudjéria	210	1 <sup>re</sup>	250	325
		2 <sup>e</sup>	150	190
Moudjéria - Tidjikja	160	1 <sup>re</sup>	200	260
		2 <sup>e</sup>	150	185
Boghé - Kaédi	110	1 <sup>re</sup>	250	300
		2 <sup>e</sup>	200	240
Kaédi - M'Bout	125	1 <sup>re</sup>	200	260
		2 <sup>e</sup>	150	185
Kaédi - Sélibaby	227	1 <sup>re</sup>	350	450
		2 <sup>e</sup>	250	300
Kaédi - Kiffa	305	1 <sup>re</sup>	450	550
		2 <sup>e</sup>	350	400
Kaédi - Aioun	545	1 <sup>re</sup>	800	950
		2 <sup>e</sup>	650	760
Kaédi - Néma	840	1 <sup>re</sup>	1 200	1 400
		2 <sup>e</sup>	950	1 100
Kiffa - Tamchakett	120	1 <sup>re</sup>	300	375
		2 <sup>e</sup>	250	300
Kiffa - Guerrou	70	1 <sup>re</sup>	150	190
		2 <sup>e</sup>	100	125
Kiffa - Kankossa	100	1 <sup>re</sup>	200	250
		2 <sup>e</sup>	150	185
Kankossa - Sélibaby	140	1 <sup>re</sup>	300	375
		2 <sup>e</sup>	250	300
Kankossa - Ouleinjé	80	1 <sup>re</sup>	170	210
		2 <sup>e</sup>	120	150
Ouleinjé - Sélibaby	60	1 <sup>re</sup>	130	160
		2 <sup>e</sup>	100	125
Kiffa - Boumdeit	60	1 <sup>re</sup>	130	160
		2 <sup>e</sup>	100	125
Kiffa - Tintane	150	1 <sup>re</sup>	280	340
		2 <sup>e</sup>	220	250
Tintane - Aioun	90	1 <sup>re</sup>	200	240
		2 <sup>e</sup>	150	180
Kiffa - Aioun	240	1 <sup>re</sup>	450	550
		2 <sup>e</sup>	350	425
Kiffa - Timbédra	420	1 <sup>re</sup>	600	700
		2 <sup>e</sup>	450	530
Timbédra - Néma	115	1 <sup>re</sup>	200	250
		2 <sup>e</sup>	150	185
Kiffa - Néma	535	1 <sup>re</sup>	800	950
		2 <sup>e</sup>	700	800
Aioun - Tamchakett	135	1 <sup>re</sup>	300	375
		2 <sup>e</sup>	250	300
Aioun - Boubeini	100	1 <sup>re</sup>	200	250
		2 <sup>e</sup>	150	185
Timbédra - Djigénni	80	1 <sup>re</sup>	150	190
		2 <sup>e</sup>	100	125
Néma - Oualata	110	1 <sup>re</sup>	200	250
		2 <sup>e</sup>	150	185
Néma - Amourj	70	1 <sup>re</sup>	120	150
		2 <sup>e</sup>	80	100
Néma - Bassikounou	170	1 <sup>re</sup>	300	390
		2 <sup>e</sup>	250	310
Nouakchott - Méderdra	160	1 <sup>re</sup>	220	290
		2 <sup>e</sup>	180	225
Atar - Chinguetti	120	1 <sup>re</sup>	—	380
		2 <sup>e</sup>	—	300
Atar - Ouadane	240	1 <sup>re</sup>	—	570
		2 <sup>e</sup>	—	430
Chinguetti - Ouadane	120	1 <sup>re</sup>	—	390
		2 <sup>e</sup>	—	320
Nouakchott - Atar	454	1 <sup>re</sup>	—	760
		2 <sup>e</sup>	—	590



**istère de l'Education nationale :****ACTES REGLEMENTAIRES :**

*RET n° 78-012 du 19 janvier 1978 fixant la rémunération des élèves de l'Ecole normale supérieure.*

**ARTICLE PREMIER.** — L'allocation mensuelle accordée aux élèves de l'Ecole normale supérieure qui ne sont pas fonctionnaires est fixée comme suit :

9 000 U.M. pour les élèves du premier cycle ;  
0 000 U.M. pour les élèves du deuxième cycle.

**ART. 2.** — Les élèves de l'Ecole normale supérieure visés à l'article premier perçoivent également quand ils sont bénéficiaires d'un supplément familial de 2 050 U.M. par mois et, au plus tard, des allocations familiales conformément aux dispositions du décret n° 64-037 du 19 février 1964. Le supplément familial est supprimé pour tout élève de l'E.N.S. dont l'épouse est soit salariée, soit titulaire d'une bourse ionale.

**ART. 3.** — Les élèves de l'Ecole normale supérieure qui sont déjà fonctionnaires et dont la scolarité se poursuit dans la Mauritanie conservent le traitement brut qu'ils perçoivent sauf s'il est inférieur aux allocations prévues à l'article premier du présent décret.

Dans ce cas une indemnité compensatrice mensuelle égale à la différence entre le montant de la boursière et le montant du salaire leur est allouée.

**ART. 4.** — Les élèves du premier et deuxième cycles de l'E.N.S. visés à l'article premier du présent décret perçoivent une allocation annuelle de trousseau d'un montant de 4 000 U.M. versée au début de chaque année.

**ART. 5.** — Les consultations médicales ainsi que les frais d'hospitalisation et de maternité des élèves visés aux articles 1 et 3 ci-dessus sont pris en charge par le budget de l'E.N.S.

Lorsque leur état de santé nécessite leur évacuation pour traitement et leur hospitalisation dans une formation militaire étrangère, les frais qui en découlent sont pris en charge en totalité par le budget de l'Etat.

Les frais d'appareils de prothèse sont également à la charge du budget de l'Etat après accord préalable des autorités compétentes.

**ART. 6.** — Les dispositions de l'article premier du présent décret sont applicables à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1977.

**ART. 7.** — Toutes dispositions antérieures contraires au présent décret et notamment le décret n° 70-314 du 25 novembre 1970 sont abrogées.

**ART. 8.** — Le ministre de l'Education nationale, le ministre des Finances et du Commerce, le ministre de la Réforme administrative, de la Santé et des Affaires sociales sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié suivant la procédure d'urgence.

**ARRETE n° 114 du 10 mars 1978 portant création d'écoles fondamentales (1977-1978).**

**ARTICLE PREMIER.** — Il est créé, à compter du 30 octobre 1977, des écoles fondamentales qui sont réparties comme suit dans les directions régionales de l'Enseignement fondamental :

**I. — Direction régionale de l'Enseignement fondamental de la I<sup>e</sup> Région**

- 1 classe à Boukzame, département de Nema.
- 1 classe à Medroum, département de Nema.
- 1 classe à Defaa, département de Djiguenni.
- 1 classe à Goumania, département de Djiguenni.
- 1 classe à Dechra-Al Vaghil, département de Timbedra.

**II. — Direction régionale de l'Enseignement fondamental de la II<sup>e</sup> Région**

- 1 classe à Lehsey, département d'Aïoun.
- 1 classe à El Mabrouk, département de Tamchakett.
- 1 classe à Legueinatt, département de Tintane.
- 1 classe à M'Khalla, département de Kobeni.

**III. — Direction régionale de l'Enseignement fondamental de la III<sup>e</sup> Région**

- 1 classe à Mereamlaine, département de Kiffa.
- 1 classe à Brouda, département de Kiffa.
- 1 classe à Arag, département de Boumdeid.
- 1 classe à Dehehera, département de Guerou.
- 1 classe à Diouk, département de Guerou.
- 1 classe à El Ghairé, département de Kankossa.
- 1 classe à Hamod, département de Kankossa.
- 1 classe à Agmamini, département de Kankossa.
- 1 classe à Guilere, département de Barkeol.
- 1 classe à Boulheraz, département de Barkeol.

**IV. — Direction régionale de l'Enseignement fondamental de la IV<sup>e</sup> Région**

- 1 classe à El Hamdhiya, département de M'Bout.
- 1 classe à Bogoul, département de M'Bout.
- 1 classe à Bath Et Ehil Sidi, département de M'Bout.
- 1 classe à El Amda, département de Monguel.

**V. — Direction régionale de l'Enseignement fondamental de la V<sup>e</sup> Région**

- 1 classe à Agueyert, département de Magta-Lahjar.
- 1 classe à Wad Amour, département de Magta-Lahjar.
- 1 classe à Balawa, département de Bababe.
- 1 classe à He Iaj, département de M'Bagne.
- 1 classe à Regba, département de Boghé.

**VI. — Direction régionale de l'Enseignement fondamental de la VI<sup>e</sup> Région**

- 1 classe à PK 10 km, département de Rosso.
- 1 classe à Lakraalahmar, département de Mederdra.
- 1 classe à Inawere Taghneitt, département de Boutilimit.
- 1 classe à Sekane, département de R'Kiz.
- 1 classe à Moidinatt, département de Keur-Macène.
- 1 classe à El Ghaiche ou Medroune, département de Wad-Naga.

**II. — Direction régionale de l'Enseignement fondamental de la VII<sup>e</sup> Région**

- 1 classe à Tenguent II, département de Chinguetti.
- 1 classe à Emouloci, département de Chinguetti.

**III. — Direction régionale de l'Enseignement fondamental de la VIII<sup>e</sup> Région**

- 1 classe à Abir Guindouz, département de Gouera.

**X. — Direction régionale de l'Enseignement fondamental de la IX<sup>e</sup> Région**

- 1 classe à Teguente Oudeye, département de Tidjikja.
- 1 classe à Emeyboun, département de Tidjikja.
- 1 classe à Igavane, département de Tidjikja.
- 1 classe à Melzem Ezmel, département de Tidjikja.
- 1 classe à Begdada, département de Tidjikja.
- 1 classe à Brouda, département de Moudjeria.
- 1 classe à Elgaire, département de Moudjeria.
- 1 classe à Tourougueline, département de Moudjeria.
- 1 classe à N'Takich, département de Moudjeria.
- 1 classe à Guibou, département de Moudjeria.

**X. — Direction régionale de l'Enseignement fondamental de la X<sup>e</sup> Région**

- 1 classe à Hassi-Chaggar, département de Selibaby.
- 1 classe à Agoinitt, département de Selibaby.
- 1 classe à Ghligh Oulad Elemine, départ. de Selibaby.
- 1 classe à Sabou-Cire, département de Selibaby.
- 1 classe à Diam-Diam, département de Ould Yengé.

**XI. — Direction régionale de l'Enseignement fondamental de la XI<sup>e</sup> Région**

- 1 classe à Quartier Emir, département de Bir-Mogharein.

**XII. — Direction régionale de l'Enseignement fondamental du district de Nouakchott**

- 1 école de 6 classes dans le 1<sup>er</sup> arrondissement Ksar.
- 1 école de 6 classes dans le 5<sup>e</sup> arrondissement Capitale.

**ART. 2. —** Le directeur de l'Enseignement fondamental est chargé de l'application du présent arrêté qui sera publié suivant la procédure d'urgence.

**ARRETE n° R-015 du 17 mars 1978 transformant les collèges d'Atar et le collège des jeunes filles en lycées.**

**ARTICLE PREMIER. —** Les collèges d'Atar et le collège de jeunes filles de Nouakchott sont transformés en lycées.

**ART. 2. —** Le directeur responsable de l'Enseignement secondaire est chargé de l'application du présent arrêté.

**ACTES DIVERS :**

**DECISION n° 259 du 27 février 1978 acceptant la démission d'un fonctionnaire.**

**ARTICLE PREMIER. —** Est acceptée, à compter du 15 octobre 1977, la démission de son emploi présentée par M. Mohamed Marouf ould Bousbe, instituteur adjoint du cadre sortant de l'Ecole normale des instituteurs.

**ARRETE n° 93 du 3 mars 1978 portant nomination de conseillers pédagogiques.**

**ARTICLE PREMIER. —** Les instituteurs et moualims ci-dessous en service au ministère de l'Education nationale sont nommés conseillers pédagogiques à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1978.

**VI<sup>e</sup> RÉGION**

— M. Diebe ould Abdellahi, instituteur en service à la VI<sup>e</sup> Région, est nommé conseiller pédagogique auprès de la Direction régionale de Rosso.

**VII<sup>e</sup> RÉGION**

— M. Mohamed Lemine ould Soumeida, moualim en service à la VII<sup>e</sup> Région, est nommé conseiller pédagogique auprès de la Direction régionale d'Atar.

**DISTRICT DE NOUAKCHOTT**

— M. Sy Mamadou, instituteur en service au District de Nouakchott, est nommé conseiller pédagogique auprès de la Direction régionale du District de Nouakchott.

**DIRECTION DE L'ENSEIGNEMENT FONDAMENTAL**

— M. Hamadi ould Sidi Hamadi, moualim en service à la Direction de l'Enseignement, est nommé conseiller pédagogique auprès du service de l'Animation pédagogique.

**ARRETE n° 94 du 3 mars 1978 mettant en disponibilité un fonctionnaire.**

**ARTICLE PREMIER. —** M. El Hadj Moustapha Chabarnoux, instituteur de 3<sup>e</sup> échelon, indice 650, précédemment en service au ministère de la Jeunesse, est, à compter du 1<sup>er</sup> février 1978, mis en disponibilité pour convenances personnelles, pour une durée d'une année.

**ART. 2. —** L'intéressé devra solliciter sa réintégration ou le renouvellement de sa disponibilité au moins deux mois avant l'expiration de cette période.

**Ministère de la Réforme administrative, du Travail, de la Santé et des Affaires sociales :**

**ACTES DIVERS :**

**ARRETE n° 453 du 12 octobre 1977 mettant un fonctionnaire en disponibilité.**

**ARTICLE PREMIER. —** M<sup>me</sup> Mahfoud, née Dany Carbony, préposée des douanes stagiaire, indice 150, est, à compter du 1<sup>er</sup> sep-

ore 1977, mise en disponibilité pour convenances personnelles une durée d'un an.

RT. 2. — L'intéressée devra solliciter sa réintégration ou le uvellement de sa disponibilité au moins deux mois avant iration de cette période.

*ARRETE n° 467 du 19 octobre 1977 acceptant la démission d'un fonctionnaire.*

ARTICLE PREMIER. — Est acceptée, à compter du 15 juillet 1977, émission de son emploi présentée par M. Mohamed Yahya l Mohamed El Moctar, inspecteur des douanes, en service au istère des Finances.

*ARRETE n° 507 du 7 novembre 1977 portant régularisation de la situation administrative d'un ingénieur adjoint technique.*

ARTICLE PREMIER. — Est renouvelée, à compter du 28 août 1976, disponibilité d'un an accordée à M. Sy Adama, ingénieur point technique de l'Economie rurale de 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup> échelon (indice 740).

ART. 2. — M. Sy Adama, ingénieur adjoint technique de l'Eco-nie rurale, précédemment en disponibilité d'un an depuis le iout 1976, est réintégré à compter du 29 août 1977.

*ARRETE n° 558 du 22 décembre 1977 constatant la cessation de fonctions pour cause de décès d'un fonctionnaire.*

ARTICLE PREMIER. — Est constatée, à compter du 24 novembre 7, la cessation de fonctions pour cause de décès de M. Alpha Hamat, contrôleur du travail de 2<sup>e</sup> classe, 2<sup>e</sup> échelon (indice 520).

*ARRETE n° 561 du 23 décembre 1977 portant nomination et titularisation d'un ingénieur principal.*

ARTICLE PREMIER. — M. Mohameden ould Baba ould Ahmed, titulaire du diplôme d'ingénieur de l'Equipement rural de l'Ecole er-Etats d'ingénieur de l'Equipement rural de Ouagadougou, nommé et titularisé ingénieur principal de l'Economie rurale 2<sup>e</sup> classe, 1<sup>er</sup> échelon (indice 900) à compter du 20 juillet 6, A.C. néant.

*ARRETE n° 562 du 26 décembre 1977 portant nomination et titularisation d'un fonctionnaire.*

ARTICLE PREMIER. — M. Mohamed Mahmoud ould Mah, titulaire de la licence ès sciences économiques et du diplôme de l'Ecole nationale des services du Trésor, est nommé et titularisé administrateur des Régies financières de 2<sup>e</sup> classe, 1<sup>er</sup> échelon (indice 760), à compter du 12 mai 1977, A.C. néant.

*ARRETE n° 564 du 26 décembre 1977 portant nomination et titularisation de certains fonctionnaires.*

ARTICLE PREMIER. — MM Kano Djibril et Guèye Rawane, moniteurs de l'Economie rurale de 2<sup>e</sup> classe, 5<sup>e</sup> échelon (indice 410), titulaires du diplôme de l'Institut panafricain pour le déve-loppement (Cameroun), sont nommés et titularisés ingénieurs adjoints techniques de l'Economie rurale de 2<sup>e</sup> classe, 1<sup>er</sup> échelon (indice 560) à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1977, A.C. néant.

*ARRETE n° 567 du 29 décembre 1977 portant suspension d'un fonctionnaire.*

ARTICLE PREMIER. — M. Salick ould Amar Sidi, préposé des douanes, est suspendu de ses fonctions.

ART. 2. — Cette suspension est privative de toute rémunéra-tion, exception faite, le cas échéant, des prestations familiales.

ART. 3. — Le présent arrêté sera notifié à l'intéressé.

*ARRETE n° 569 du 29 décembre 1977 fixant la liste des candidats déclarés admis aux concours pour le recrutement d'élèves techniciens supérieurs en agrométéorologie et en hydrologie.*

ARTICLE PREMIER. — Les candidats ci-dessous sont déclarés admis aux concours pour le recrutement d'élèves techniciens supérieurs en agrométéorologie et en hydrologie (ingénieurs des travaux de l'Economie rurale).

#### 1. SUR TITRE

MM.

- Baye ould Mohamed Abdallah ;
- Mohamed Fadell ould Saad Bouh ;
- Djibril Sarr.

#### 2. SUR CONCOURS

*Agrométéorologie :*

- M. Salikou ould El Aghoub.

*Hydrologie :*

- M. Mohamed Abderrahmane dit Bouna.

**ARRÈTE n° 3 du 4 janvier 1978 portant régularisation d'un professeur licencié.**

ARTICLE PREMIER. — M. Cheikhna Sanogho, professeur licencié stagiaire (indice 810) depuis le 5 novembre 1975, est, à compter du 5 novembre 1976, titularisé professeur de 1<sup>er</sup> échelon (indice 10), ancienneté conservée un an.

Il est promu professeur licencié de 2<sup>o</sup> échelon (indice 890) à compter du 5 novembre 1977, ancienneté conservée néant.

**ARRÈTE n° 14 du 11 janvier 1978 portant nomination et titularisation de certains fonctionnaires.**

ARTICLE PREMIER. — Les fonctionnaires élèves et l'élève fonctionnaire ci-dessous, titulaires du diplôme d'Etat de l'Ecole nationale des infirmiers et sages-femmes, sont nommés et titularisés infirmiers diplômés d'Etat de 2<sup>o</sup> classe, 1<sup>er</sup> échelon (indice 480) à compter du 11 août 1977, A.C. néant.

MM. et Mmes

- Seydou Diakhaté, infirmier médico-social de 2<sup>o</sup> classe, 6<sup>e</sup> échelon (indice 440) depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1977.
- Senghott Djibril, infirmier médico-social de 2<sup>o</sup> classe, 5<sup>e</sup> échelon (indice 410) depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1977.
- Boubou Diallo, infirmier médico-social de 2<sup>o</sup> classe, 3<sup>e</sup> échelon (indice 360) depuis le 23 mai 1976.
- Sall Ousmane, infirmier médico-social de 2<sup>o</sup> classe, 5<sup>e</sup> échelon (indice 410) depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1976.
- Aly Selma, infirmier médico-social de 2<sup>o</sup> classe, 5<sup>e</sup> échelon (indice 410) depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1976.
- Coulibaly Bougou.
- Sy Maimouna Alpha, infirmière médico-sociale de 2<sup>o</sup> classe, 4<sup>e</sup> échelon (indice 380) depuis le 7 juillet 1976.
- Ba Ibrahima Harouna, infirmière médico-sociale de 2<sup>o</sup> classe, 4<sup>e</sup> échelon (indice 380) depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1976.
- Gaye Birama, infirmier médico-social de 2<sup>o</sup> classe, 3<sup>e</sup> échelon (indice 360) depuis le 9 avril 1976.
- Mohamed Lemine ould Babah, infirmier médico-social de 2<sup>o</sup> classe, 5<sup>e</sup> échelon (indice 410) depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1976.

**ARRÈTE n° 18 du 11 janvier 1978 portant nomination et titularisation de certains fonctionnaires.**

ARTICLE PREMIER. — Les fonctionnaires élèves et élèves fonctionnaires ci-dessous, titulaires respectivement du diplôme du cycle A court et du brevet de l'Ecole nationale d'administration, sont nommés et titularisés conformément aux indications ci-dessous :

1. *Inspecteurs des douanes de 2<sup>o</sup> classe, 2<sup>e</sup> échelon (indice 620) à compter du 4 août 1977, A.C. néant, imputation budgétaire 2.07.17.02.*  
MM.  
— Boubba Cissé, contrôleur des douanes de 2<sup>o</sup> classe, 4<sup>e</sup> échelon (indice 600), depuis le 6 juillet 1977.
- Mohamed Lemine ould Khattat, contrôleur des douanes de 2<sup>o</sup> classe, 4<sup>e</sup> échelon (indice 600) depuis le 6 juillet 1977.
- Mohamed Abdellahi ould Mohamed Abderahmane, contrôleur des douanes de 2<sup>o</sup> classe, 4<sup>e</sup> échelon (indice 600) depuis le 6 juillet 1977.
2. *Inspecteurs des douanes de 2<sup>o</sup> classe, 1<sup>er</sup> échelon (indice 560) à compter du 4 août 1977, A.C. néant, imputation budgétaire 2.07.17.02.*  
MM.  
— Biri Ali Dioum, contrôleur des douanes de 2<sup>o</sup> classe, 3<sup>e</sup> échelon (indice 560) depuis le 6 juillet 1977.
- Liman ould Youba.
- Cheikh ould Sidi Mohamed.
- Aly Diah.

— Boye Abdel Kader.

— Hamada ould Saleck ould N'Deid.

3. *Rédacteur d'administration générale de 2<sup>o</sup> classe, 1<sup>er</sup> échelon (indice 460) à compter du 27 septembre 1977, A.C. néant, imputation budgétaire 2.07.09, art. 3.*

— M. Mohamed ould Bamine.

4. *Contrôleur des Techniques aérospatiales (météo) de 2<sup>o</sup> classe, 1<sup>er</sup> échelon (indice 480) à compter du 12 juillet 1977, A.C. néant, imputation budgétaire : A.S.E.C.N.A.*

— M. Hademine ould Ahmedou, assistant des Techniques aérospatiales de 2<sup>o</sup> classe, 5<sup>e</sup> échelon (indice 410) depuis le 1<sup>er</sup> avril 1976.

**ARRÈTE n° 21 du 12 janvier 1978 portant nomination et titularisation de certains préposés des douanes.**

ARTICLE PREMIER. — Les anciens militaires ci-dessous sont nommés et titularisés préposés des douanes de 2<sup>o</sup> classe, 1<sup>er</sup> échelon (indice 170) à compter du 1<sup>er</sup> août 1977, A.C. néant.

MM.

- Youssouf Ciré,
- Mohamed El Moctar ould Abderrahmane,
- Malal Samba,
- Sidy ould Didi,
- Brahim ould Camara.

**ARRÈTE n° 48 du 23 janvier 1978 rapportant les dispositions de l'arrêté n° 87 du 5 mars 1976 portant suspension d'un fonctionnaire.**

ARTICLE PREMIER. — Sont rapportées, à compter du 5 mars 1976, les dispositions de l'article premier de l'arrêté n° 87 du 5 mars 1976, portant suspension de M. Mohamed Taghioullah ould Gaoud, préposé des douanes de 2<sup>o</sup> classe, 2<sup>e</sup> échelon (indice 180).

L'intéressé est remis à la disposition du ministère des Finances.

ART. 2. — Le présent arrêté sera notifié à l'intéressé.

**ARRÈTE n° 65 du 10 février 1978 portant régularisation de la situation de deux fonctionnaires.**

ARTICLE PREMIER. — MM. Habiboullahi ould Taof, préposé des douanes stagiaire (indice 150), et Chérif Ahmed ould Abdi, préposé des douanes stagiaire (indice 150), suspendus de leurs fonctions par arrêté 532 du 24 mars 1977, sont réintégrés dans leurs fonctions et remis à la disposition du ministère des Finances à compter du 24 mars 1977.

ART. 2. — Le présent arrêt sera notifié aux intéressés.

**ARRÈTE n° 73 du 16 février 1978 infligeant une sanction disciplinaire à un fonctionnaire.**

ARTICLE PREMIER. — Une exclusion temporaire de trois mois est infligée à M. Amadou Sarr, préposé des douanes stagiaire (indice 150).

**ART. 2.** — Cette exclusion est privative de toute rémunération, exception faite, le cas échéant, des prestations familiales.

**ART. 3.** — Le présent arrêté sera notifié à l'intéressé.

---

*RETE n° 79 du 21 février 1978 portant suspension de fonctions d'un fonctionnaire.*

**ARTICLE PREMIER.** — M. Mohamed Mahmoud ould Abdel Razak, titulaire des douanes de 2<sup>e</sup> classe, 3<sup>e</sup> échelon (indice 560), est suspendu de ses fonctions.

**ART. 2.** — Cette suspension est privative, de toute rémunération, exception faite, le cas échéant, des prestations familiales.

**ART. 3.** — Le présent arrêté sera notifié à l'intéressé.

---

*RETE n° 84 du 22 février 1978, portant nomination d'un professeur stagiaire.*

**ARTICLE PREMIER.** — M. Mohamed El Béchir ould Sidi ould imady, titulaire d'une licence ès lettres d'enseignement, section histoire de l'Université de Dakar, est nommé professeur stagiaire 1<sup>er</sup> échelon (indice 810) à compter du 24 novembre 1977.

---

*RETE n° 103 du 4 mars 1978 portant cessation de fonctions d'un fonctionnaire.*

**ARTICLE PREMIER.** — Est constatée, pour cause de décès, la cessation de fonctions à compter du 22 janvier 1978, de M. Mohamed Derrahmane ould Abeidna, moualim mouçaïd de 7<sup>e</sup> échelon (indice 660) précédemment en service à la VII<sup>e</sup> Région (Atar).

---

*RETE n° 104 du 4 mars 1978 portant révocation d'office d'un fonctionnaire.*

**ARTICLE PREMIER.** — M. Gassama Mody, infirmier breveté de classe, 2<sup>e</sup> échelon, (indice 340), est révoqué d'office des cadres, mis suspension des droits à pension, à compter du 5 août 1976, conformément aux dispositions de l'article 63 de la loi n° 67-169 du 18 juillet 1967 portant statut général de la fonction publique codifiée par la loi n° 74-031 du 28 janvier 1974.

**ART. 2.** — Le présent arrêté sera notifié à l'intéressé.

---

*RETE n° 105 du 4 mars 1978 portant suspension de fonctions d'un fonctionnaire.*

**ARTICLE PREMIER.** — M. Assane Gaye, préposé des douanes de classe, 3<sup>e</sup> échelon (indice 200), est suspendu de ses fonctions.

**ART. 2.** — Cette suspension est privative de toute rémunération, exception faite, le cas échéant, des prestations familiales.

**ART. 3.** — Le présent arrêté sera notifié à l'intéressé.

---

*ARRETE n° 107 du 4 mars 1978 portant nomination et titularisation de certains infirmiers d'élevage.*

**ARTICLE PREMIER.** — Les élèves fonctionnaires ci-dessous, titulaires du diplôme de l'Ecole nationale de formation et de vulgarisation agricoles de Kaédi, sont nommés et titularisés infirmiers d'élevage de 2<sup>e</sup> classe, 1<sup>er</sup> échelon (indice 300) à compter du 18 juin 1977, A.C. néant.

**MM. et M<sup>me</sup>**

- Athie Amadou Mamadou Elimane ;
  - Touré Djibril Oumar ;
  - Saïdou Sy, né en 1959 à Sélibaby, à compter du 31 décembre 1977 ;
  - Anne Mamadou Diouldé ;
  - Sarr Amadou Kalidou ;
  - Mohamed Ben Kakim ould Boubou ;
  - Sadegh ould Matalla ;
  - El Hacen ould Cheikh El Banani ;
  - Sy Ousmane Saïdou ;
  - Amadou Dem ;
  - Ely ould Isselmou ;
  - Touré Amadou, né en 1959 à Gori (Kaédi), à compter du 31 décembre 1977 ;
  - Baro Mamadou Amadou ;
  - Sow Doro ;
  - Aliou Aly ;
  - Thiam Al Housseynou ;
  - Mohamed Mahmoud ould Rabah ould Beilil, né en 1959 à Moudjérija, à compter du 31 décembre 1977 ;
  - Hadyatou Diagana, née en 1959 à Kaédi, à compter du 31 décembre 1977.
- 

*ARRETE n° 112 du 4 mars 1978 portant détachement d'un fonctionnaire.*

**ARTICLE PREMIER.** — M. Mohamedou ould Guera, ingénieur de l'Economie rurale de 2<sup>e</sup> classe, 2<sup>e</sup> échelon (indice 900), est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1978, détaché à la Société nationale pour le développement rural (SONADER).

**ART. 2.** — Dans cette position, la SONADER assurera, pendant la durée du détachement de l'intéressé, le service de la rémunération et des congés administratifs dans les conditions fixées par le décret n° 62-023 du 17 janvier 1962 susvisé.

Elle est redevable envers le Trésor de la contribution pour la constitution des droits à pension de l'intéressé.

---

*ARRETE n° 135 du 18 mars 1978 portant régularisation de la situation d'un fonctionnaire.*

**ARTICLE PREMIER.** — L'article premier de l'arrêté n° 18 du 11 janvier 1978 portant nomination et titularisation de certains fonctionnaires est rectifié en ce qui concerne la date d'effet de M. Mohamed ould Bamine, rédacteur d'Administration générale.

*Au lieu de :* à compter du 27 septembre 1977, A.C. néant,  
*lire :* à compter du 13 juillet 1977, A.C. néant.

Le reste est sans changement.

---

**Ministère de la Culture et de l'Information :****ACTES REGLEMENTAIRES :**

*ARRETE n° R-010 du 4 mars 1978 portant classement de certains immeubles historiques à Nouakchott.*

**ARTICLE PREMIER.** — Sont classés, sur l'initiative de l'Etat, les immeubles bâtis et non bâtis ci-dessous désignés :

1. Ilot A, lot n° 323, 324, 325, et 326 : anciens bureaux du Premier ministre actuellement à usage d'habitation, dans les limites suivantes :

- a) A l'ouest, à 8 m de la façade.
- b) Au sud, à 4 m de l'angle sud-ouest.
- c) A l'est, à 13 m de l'angle sud-est.
- d) Au nord, à 22 m de l'angle nord-est.

2. Hangar des Archives nationales qui abrite actuellement les services des archives de la Présidence de la République où fut proclamée l'Indépendance nationale le 28 novembre 1960 : bâtiment et parcelle attenante dans ses limites actuelles.

3. Siège de l'ancienne Assemblée territoriale qui s'était érigé en Assemblée constituante le 28 novembre 1958 (actuelle Ecole VIII) : bâtiment et parcelle attenante dans les limites ci-après :

- a) A l'ouest : jusqu'à l'avenue de l'Indépendance.
- b) Au sud : le mur mitoyen avec le bâtiment de l'INEEP et la tribune officielle.
- c) A l'est : jusqu'à l'avenue Mohamed Lemine Sakho.
- d) Au nord : jusqu'à l'avenue Gamal Abdel Nasser.

4. Ilot V, n° 878 : logement qui a servi de résidence, d'abord au Premier ministre, puis au Chef de l'Etat, actuellement à usage d'habitation. Les limites de cette parcelle sont les suivantes :

- a) A l'ouest : mur de clôture actuelle.
- b) Au sud : à 3,30 m du mur de la façade sud.
- c) A l'est : à 11,20 m de la façade de la maison.
- d) Au nord : mur mitoyen de la propriété voisine.

5. Emplacement de la tente sous laquelle s'est déroulé le premier Conseil des ministres tenu sur le sol national.

6. Emplacement de la première pierre de la ville de Nouakchott.

**ART. 2.** — Les monuments ci-dessus visés seront inscrits sur la liste officielle des monuments et sites.

**ART. 3.** — Le présent arrêté sera notifié aux autorités administratives auxquelles est rattaché l'usage de ces monuments.

**ART. 4.** — Le secrétaire général du ministère de la Culture et de l'Information et le directeur des Affaires culturelles sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

*DECRET n° 78-048 du 9 mars 1978 créant un établissement public dénommé Office mauritanien de radiodiffusion et de cinéma (O.M.R.C.).*

**ARTICLE PREMIER.** — Il est créé un établissement public à caractère industriel et commercial dénommé Office mauritanien de radiodiffusion et de cinéma (O.M.R.C.). Cet office est doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Son siège est fixé à Nouakchott.

**ART. 2.** — Placé sous la tutelle du ministre chargé de l'Information, l'Office mauritanien de radiodiffusion et de cinéma a pour objet, telles que définies par le Parti du peuple mauritanien et dans le cadre de la politique d'information tracée par l'autorité de tutelle :

- a) d'informer, d'éduquer, d'orienter et de distraire les masses mauritanaises, en rapport :
  - d'une part avec les impératifs de l'unité nationale et du développement économique et social du pays,
  - d'autre part, avec les aspirations profondes et l'authenticité culturelle véritable de ces masses ;

b) de contribuer, à l'intérieur comme à l'extérieur du pays, au rayonnement culturel, économique et politique de la République islamique de Mauritanie et à la diffusion de ses options dans tous les domaines.

**ART. 3.** — L'Office mauritanien de radiodiffusion et de cinéma détient sur le territoire national le monopole de la radiodiffusion sonore et visuelle, de la télédistribution par câble et de l'importation des films cinématographiques à usage commercial destinés aux salles de projection cinématographique publiques ou privées.

**ART. 4.** — L'Office mauritanien de radiodiffusion et de cinéma est chargé de :

a) l'administration, la gestion et l'exploitation de l'ensemble des installations de radiodiffusion, de la distribution des films cinématographiques et éventuellement de l'exploitation de salles de cinéma ;

- b) la promotion des activités cinématographiques ;
- c) la préparation et l'exécution des projets de construction, d'équipement et d'exploitation des services de radiodiffusion et de cinéma au niveau de la production, de la distribution, de l'émission et de la réception.

**ART. 5.** — L'Office mauritanien de radiodiffusion et de cinéma comporte un organe délibérant et un organe exécutif.

**ART. 6.** — L'Organe délibérant, appelé Conseil d'administration, comprend outre son président :

- un représentant du ministre chargé des Finances, *vice-président* ;
- un représentant du ministre chargé de la Culture,
- le directeur de l'Agence mauritanienne de presse et d'édition (A.M.P.E.) ;
- un représentant du ministre chargé de la Permanence nationale et des organismes du Parti ;
- un représentant du ministre chargé des Affaires islamiques ;
- un représentant du ministre chargé du Plan et des Mines ;
- un représentant du ministre chargé du Développement rural ;
- un représentant du ministre chargé de l'Education nationale.

un représentant du ministre chargé des Postes et Télécommunications ;  
 un représentant de l'Assemblée nationale ;  
 un représentant de la Banque centrale de Mauritanie ;  
 un représentant de l'U.T.M. ;  
 un représentant des travailleurs de l'établissement désigné sous l'égide de l'U.T.M.

**ART. 7.** — Le président et les membres de l'organe délivrant sont nommés par décret, sur proposition du ministre tutelle. Lorsqu'un membre du Conseil d'administration a perdu la qualité en raison de laquelle il avait été nommé, il sera procédé à son remplacement.

**ART. 8.** — Le Conseil d'administration siège au minimum deux fois par an en session ordinaire. La deuxième réunion en fin d'année est spécialement consacrée à l'examen du projet de budget annuel de l'Office. Il se réunit en session extraordinaire chaque fois qu'il est nécessaire, soit à la décision de son président, soit à la requête de la moitié de ses membres ou à la demande de l'autorité de tutelle. Le Conseil ne peut valablement délibérer que si la moitié moins de ses membres assiste à la séance. En cas de égalité des voix, celle du président est prépondérante.

Le Secrétariat du Conseil d'administration, qui aura la tâche notamment de tenir le registre des délibérations, sera assuré par un employé de l'Office désigné par le directeur général en accord avec le président du Conseil d'administration.

**ART. 9.** — Le Conseil d'administration assure d'une façon générale l'administration de l'Office et délibère sur :  
 le règlement intérieur de l'Office ;  
 les résultats de la gestion financière de l'exercice précédent et le budget prévisionnel annuel relatif à l'exercice suivant ;  
 les modalités de rétribution et d'avancement du personnel, conformément à la législation en vigueur ;  
 toutes les questions relatives aux amortissements ;  
 les placements de fonds à moyen et à long terme ;  
 l'alimentation et l'utilisation du fonds de réserve et du fonds de renouvellement ;  
 l'achat ou l'aliénation d'immeubles.

En outre, le Conseil d'administration donne son avis sur les grilles de programmes de radiodiffusion élaborées par le directeur général et approuvées par le Conseil des programmes dont la composition et les attributions sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'Information.

**ART. 10.** — L'organe exécutif de l'Office comprend :  
 — un directeur général choisi en fonction de ses compétences et de ses qualifications professionnelles, nommé par décret sur proposition du ministre de tutelle ;  
 — un agent comptable nommé par arrêté du ministre des Finances après avis du ministre de tutelle.

**ART. 11.** — Le directeur général intervient pour le compte de l'Office dans tous les actes de la vie civile. Il passe tous marchés, accords et conventions au nom de l'Office, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.

Il est chargé d'appliquer les décisions prises par le Conseil d'administration auquel il rend compte de sa gestion.

Il est ordonnateur du budget de l'Office. Il a autorité sur le personnel qu'il recrute suivant les dispositions réglementaires ou conventionnelles approuvées par le Conseil d'administration.

**ART. 12.** — Le personnel recruté par le directeur général pour le compte de l'Office n'est pas assujetti à la loi n° 74-071 du 2 avril 1974, fixant les conditions de recrutement et d'emploi des agents auxiliaires de l'Etat, des collectivités locales et de certains établissements publics et à ses textes d'application.

**ART. 13.** — L'agent comptable est chargé de l'exécution des recettes et des dépenses dans les formes prescrites par les règlements et par le plan comptable approuvé par le ministre des Finances.

L'agent comptable est régisseur unique de la caisse de l'Office. Il est justiciable de la Cour suprême et doit verser un cautionnement dont le montant est fixé par arrêté du ministre des Finances.

**ART. 14.** — L'exercice financier s'étend sur une période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre.

**ART. 15.** — L'Office dispose des ressources suivantes :

1. les subventions accordées par l'Etat ;
2. la rémunération des services rendus sous quelque forme que ce soit ;
3. le produit des émissions publicitaires et des locations de films ;
4. les recettes extraordinaires, dons, legs, etc.

**ART. 16.** — Les dépenses de l'Office sont constituées par :

1. les dépenses de fonctionnement ;
2. les dépenses en capital.

**ART. 17.** — Conformément aux dispositions de la loi n° 77-046 du 21 février 1977, l'autorité de tutelle dispose du pouvoir de substitution en ce qui concerne l'inscription au budget des dettes exigibles et charges obligatoires de l'Office.

Le budget annuel de l'Office ainsi que les bilans et comptes financiers sont approuvés conjointement par le ministre des Finances et le ministre de tutelle.

L'autorité de tutelle et le ministre des Finances exercent conjointement les pouvoirs d'autorisation, de suspension et d'annulation en ce qui concerne :

1. l'acceptation ou le refus des dons, legs, ou subventions ;
2. l'achat, l'aliénation et l'échange de biens immobiliers ;
3. les emprunts, l'octroi d'aval ou de garanties ;
4. les conditions de constitution, d'alimentation et d'utilisation du fonds de réserve et du fonds de renouvellement.

**ART. 18.** — Sont soumis à l'approbation de l'autorité de tutelle :

- le règlement intérieur ;
- le statut du personnel ;
- l'organigramme ;
- les nominations aux postes de responsabilité ainsi que la révocation des titulaires desdits postes ;
- les programmes annuels.

**ART. 19.** — En dehors des cas prévus à l'article précédent, les délibérations du Conseil d'administration peuvent

re frappées d'opposition par l'autorité de tutelle dans un délai de quinze jours, à compter de la réception du procès-verbal desdites délibérations.

La date de la réception des procès-verbaux doit, en tout état de cause, être notifiée au directeur général de l'Office ar l'autorité de tutelle.

Les délibérations du Conseil d'administration deviennent exécutoires à la suite de la réception de l'avis de non-opposition ou à l'expiration du délai de quinze jours précité, si aucune opposition n'a été formulée.

**ART. 20.** — Le contrôle de la gestion financière de l'Office est exercé par un commissaire aux comptes désigné spécialement, à cet effet, par le ministre des Finances. Pour exécution de sa mission, le commissaire aux comptes dispose de tous pouvoirs d'investigation sur pièces et sur place et assiste de plein droit aux réunions du Conseil d'administration.

Le commissaire aux comptes établit, à la fin de chaque année, un rapport de contrôle adressé au ministre de tutelle et au président du Conseil d'administration.

**ART. 21.** — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent décret, notamment les décrets n° 75-114 du 3 avril 1975 créant l'O.M.R. et n° 76-286 du 30 décembre 1976 créant l'AMATECI.

**ART. 22.** — Le ministre de la Culture et de l'Information et le ministre des Finances et du Commerce sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié suivant la procédure d'urgence.

**DECRET n° 78-049 du 9 mars 1978 créant un établissement public dénommé Agence mauritanienne de presse et d'édition (A.M.P.E.).**

**ARTICLE PREMIER.** — Il est créé un établissement public à caractère industriel ou commercial dénommé Agence mauritanienne de presse et d'édition (A.M.P.E.).

Cette agence est dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Son siège est fixé à Nouakchott.

**ART. 2.** — Placée sous la tutelle du ministre chargé de l'Information, l'A.M.P.E. a pour objet, en conformité avec les options nationales du pays, telles que définies par le Parti du peuple mauritanien et dans le cadre de la politique tracée par l'autorité de tutelle :

a) de collecter, centraliser et traiter toutes les nouvelles nationales et internationales ;

b) d'informer, au moyen de services télescriptés, radiotéléscriptés et par des publications de toutes sortes et notamment le Journal de toutes les nouvelles, études, enquêtes, documentations écrites ou photographiques et reportages ;

c) de commenter et vulgariser les décisions, campagnes et déclarations concernant les différents secteurs de la vie nationale ou internationale ;

d) de contribuer par l'impression et la publication à la rénovation et à l'essor du patrimoine culturel national ;

e) d'assurer les travaux d'impression dans les secteurs public et privé ;

f) de revaloriser et développer l'art graphique sur l'ensemble du territoire national.

**ART. 3.** — L'A.M.P.E. comporte un organe délibérant et un organe exécutif.

**ART. 4.** — L'organe délibérant appelé « Conseil d'administration » comprend outre son *président* :

- un représentant du ministère chargé des Finances, *vice-président* ;
- un représentant du ministère chargé de l'Information ;
- le directeur de la Culture ;
- le directeur général de l'O.M.R.C. ;
- un représentant du ministère chargé des Télécommunications ;
- un représentant du ministère chargé de l'Education nationale ;
- un représentant du ministère chargé de la Permanence nationale et des Organismes du Parti ;
- un représentant du ministère chargé des Affaires islamiques ;
- un représentant de l'Assemblée nationale ;
- un représentant des travailleurs de l'établissement désigné au vu des propositions du Bureau national de l'U.T.M.

**ART. 5.** — Le président et les membres de l'organe délibérant sont nommés par décret, sur proposition du ministre de tutelle.

Lorsqu'un membre du Conseil d'administration aura perdu la qualité en raison de laquelle il avait été nommé, il sera procédé à son remplacement.

**ART. 6.** — Le Conseil d'administration siège au minimum deux fois par an en session ordinaire. La deuxième réunion prévue en fin d'année est spécialement consacrée à l'examen du budget annuel de l'Agence.

Il se réunit en session extraordinaire chaque fois qu'il est nécessaire, soit sur décision de son président, soit à la requête de la moitié de ses membres ou à la demande de l'autorité de tutelle.

Le Conseil ne peut valablement délibérer que si la moitié au moins de ses membres assiste à la séance. En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Le Secrétariat du Conseil d'administration qui aura pour tâche notamment de tenir le registre des délibérations, sera assuré par un employé de l'Agence désigné par le directeur général en accord avec le président du Conseil d'administration.

**ART. 7.** — Le Conseil d'administration assure d'une façon générale l'administration de l'Agence et délibère sur :

1. le règlement intérieur de l'Agence soumis à approbation par arrêté du ministre de tutelle ;
2. les résultats de la gestion financière de l'exercice écoulé et le projet du plan financier, relatif à l'exercice suivant ;
3. les modalités de rétribution et d'avancement du personnel conformément à la législation en vigueur ;
4. toutes les questions relatives aux amortissements ;
5. les placements à moyen et à long terme ;

alimentation et l'utilisation du fonds de réserve et du fonds de renouvellement.

**ART. 8.** — L'organe exécutif de l'Agence comprend : un directeur général choisi en fonction de ses compétences et de ses qualifications professionnelles, nommé par décret sur proposition du ministre de tutelle ; un agent comptable nommé par arrêté du ministre des Finances après avis du ministre de tutelle.

**ART. 9.** — Le directeur général intervient pour le compte l'Agence dans tous les actes de la vie civile. Il passe s marchés, accords et conventions au nom de l'Agence, formément aux dispositions réglementaires en vigueur. Il est chargé d'appliquer les décisions prises par le Conseil d'administration auquel il rend compte de sa gestion. Il est ordonnateur du budget de l'Agence. Il a autorité le personnel qu'il recrute selon les conditions fixées le Conseil d'administration.

**ART. 10.** — Le personnel recruté par le directeur général le compte de l'Agence n'est pas assujetti à la loi 74-071 du 2 avril 1974 fixant les conditions de recrutement et d'emploi des agents auxiliaires de l'Etat, des collectivités locales et de certains établissements publics et à textes d'application.

**ART. 11.** — Le directeur général est assisté dans ses tâches par deux directeurs généraux adjoints chargés respectivement du département des informations et du département administratif et technique.

Les directeurs généraux adjoints sont nommés par décret proposition du ministre de tutelle.

**ART. 12.** — L'agent comptable est chargé de l'exécution recettes et dépenses dans les normes prescrites par règlements et par un plan comptable approuvé par le ministre chargé des Finances.

L'agent comptable est régisseur unique de la Caisse de l'Agence. Il est justiciable de la Cour suprême et doit assurer un cautionnement dont le montant est fixé par le ministre chargé des Finances.

**ART. 13.** — L'exercice financier s'étend sur une période comprise entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre.

**ART. 14.** — L'Agence dispose des ressources suivantes : les subventions accordées par l'Etat ; la rémunération des services rendus sous quelque forme que ce soit ; les recettes extraordinaires, dons, legs, etc.

**ART. 15.** — Les dépenses de l'Agence sont constituées : les dépenses de fonctionnement ; les dépenses en capital.

**ART. 16.** — Sont soumis à l'approbation de l'autorité de tutelle : le règlement intérieur ; le statut du personnel ; l'organigramme des services de l'Agence ;

— les nominations aux postes de responsabilité ouvrant droit à des indemnités de fonction ainsi que les révocations des titulaires desdits postes ; — les programmes annuels.

**ART. 17.** — Conformément aux dispositions de la loi n° 77-046 du 21 février 1977, l'autorité de tutelle dispose du pouvoir de substitution en ce qui concerne l'inscription au budget des dettes exigibles et charges obligatoires de l'Agence.

Le budget annuel de l'Agence ainsi que les bilans et comptes financiers sont approuvés conjointement par le ministre des Finances et le ministre de tutelle.

L'autorité de tutelle et le ministre des Finances exercent conjointement les pouvoirs d'autorisation, de suspension et d'annulation en ce qui concerne :

1. l'acceptation ou le refus des dons, legs ou subventions ;
2. l'achat, l'aliénation et l'échange de biens immobiliers ;
3. les emprunts, l'octroi d'aval ou de garanties ;
4. les conditions de constitution, d'alimentation et d'utilisation du fonds de réserve et du fonds de renouvellement.

**ART. 18.** — En dehors des cas prévus à l'article précédent, les délibérations du Conseil d'administration peuvent être frappées d'opposition par l'autorité de tutelle dans un délai de quinze jours à compter de la réception du procès-verbal desdites délibérations.

La date de réception des procès-verbaux doit, en tout état de cause, être notifiée au directeur général de l'Agence par l'autorité de tutelle.

Les délibérations du Conseil d'administration deviennent exécutoires à la suite de la réception de l'avis de non-opposition ou à l'expiration du délai de quinze jours précité, si aucune opposition n'a été formulée.

**ART. 19.** — Le contrôle de la gestion financière de l'Agence est exercé par un commissaire aux comptes désigné spécialement à cet effet par le ministre des Finances. Pour l'exécution de sa mission, le commissaire aux comptes dispose de tous pouvoirs d'investigation sur pièces et sur place et assiste de plein droit aux réunions du Conseil d'administration.

Le commissaire aux comptes établit à la fin de chaque année un rapport de contrôle adressé au ministre de tutelle et au président du Conseil d'administration.

**ART. 20.** — Les modalités d'arrêt des comptes de la S.N.P.E. et de l'A.M.P. seront fixées par arrêté du ministre chargé des Finances.

**ART. 21.** — L'A.M.P.E. héritera de l'actif et du passif de la S.N.P.E. et de l'A.M.P.

**ART. 22.** — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent décret, notamment les décrets n° 75-029 du 30 janvier 1975 créant l'Agence mauritanienne de presse et n° 76-089 du 6 avril 1976 créant la Société nationale de presse et d'édition.

**ART. 23.** — Le ministre de la Culture et de l'Information et le ministre des Finances et du Commerce sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié suivant la procédure d'urgence.

**ACTES DIVERS :**

*ARRÈTE n° R-13 du 24 mars 1978 modifiant l'arrêté n° 38 du 19 janvier 1978 portant nomination des membres de la Commission nationale de censure.*

**ARTICLE PREMIER.** — L'article premier de l'arrêté n° 38 du 19 janvier 1978 est modifié comme suit :

« Sont nommés membres de la Commission nationale de censure des films cinématographiques les personnes dont les noms suivent :

**1. Membres titulaires :**

MM.

— Khattray ould Jiddou, secrétaire général du ministère de la Culture et de l'Information, *président.* »

Le reste de l'article demeure sans changement.

**COMPTES D'ORDRE ET DIVERS****ACTIF**

Prêt direct S.N.I.M. ....	766 089 757,18
Produits à encaisser ....	45 692 639 64
Divers ....	335 094 251,31
<b>TOTAL</b>	<b>1 146 876 648,13</b>

**PASSIF**

Devises des I.A.M. ....	462 485 544,87
Engagements extérieurs ....	2 185 400 791,50
— B.C. de Libye .....	1 088 640 000,00
— B.C. du Koweit .....	921 000 000,00
— F.A.D.E.S. ....	155 646 697,50
— C.F.A. « E » .....	20 114 094,00
Accords de crédit .....	168 858 233,58
Différence de change .....	701 757 734,68
Divers ....	496 258 309,32
<b>TOTAL</b>	<b>4 014 760 613,95</b>

### III. — TEXTES PUBLIÉS A TITRE D'INFORMATION

#### BANQUE CENTRALE DE MAURITANIE

##### Situation mensuelle au 30 décembre 1977

**ACTIF**

Encaisse or .....	10 693 609,39
Avoirs en devises convertibles .....	2 475 093 523,33
Fonds monétaire international .....	31 493 612,50
F.M.I., D.T.S. ....	31 493 612,50
Comptes courants postaux .....	396 772 985,68
Avances au Trésor .....	970 346 060,35
Opérations pour le compte du Trésor .....	104 566 693,04
(souscriptions aux Instit. financ. internat.)	
Effets escomptés .....	1 971 296 888,10
Effets en recettes .....	66 657 860,00
Effets privés à court terme .....	1 386 000 000,00
(dont effets sur l'étranger)	
Effets à moyen terme .....	518 639 028,10
Effets pris en pension .....	283 840 000,00
Comptes de recouvrement .....	10 361 536,96
Immobilisations (moins amortissements) .....	84 114 759,82
Placements, titres de participation, etc. ....	246 393 800,00
Comptes d'ordre et divers .....	1 146 876 648,13
<b>TOTAL</b>	<b>7 731 850 117,30</b>

**PASSIF**

Billets et monnaies en circulation .....	1 817 050 164,00
Trésor public (1) .....	20 115 987,78
Comptes courants .....	1 010 539 478,67
Banques et Instit. financ. étrangères .....	988 638 743,37
Banques et Instit. financ. nationales .....	21 900 735,30
Fonds monétaire international .....	247 106 358,00
(contrepartie des allocations en D.T.S.)	
Capital et réserves .....	427 427 714,84
Provisions .....	194 849 800,06
Comptes d'ordre et divers .....	4 014 760 613,95
<b>TOTAL</b>	<b>7 731 850 117,30</b>

(1) Y compris l'O.P.T.

**PASSIF**

Billets et monnaies en circulation .....	1 713 937 169,00
Trésor public (1) .....	25 796 063,55
Comptes courants .....	1 014 943 166,86
Banques et Instit. financ. étrangères .....	989 326 797,56
Banques et Instit. financ. nationales .....	25 616 369,30
Fonds monétaire international .....	247 106 358,00
(contrepartie des allocations en D.T.S.)	
Capital et réserves .....	427 427 714,84
Provisions .....	194 615 831,04
Comptes d'ordre et divers .....	3 616 226 376,64
<b>TOTAL</b>	<b>7 240 052 679,93</b>

(1) Y compris l'O.P.T.

## COMPTES D'ORDRE ET DIVERS

F		
28. Prêt directs S.N.I.M. ....	766 089 757,18	
71.40. Produits divers à encaisser .....	43 599 625,51	
Divers .....	46 836 981,24	
TOTAL	856 526 363,93	

  

IF		
Engagements extérieurs .....	2 180 301 975,50	
03.11. B.C. Libye .....	1 088 640 000,00	
03.12. B.C. Koweit .....	920 800 000,00	
03.13. F.A.D.E.S. ....	150 373 975,50	
81.20. C.F.A. « E » .....	20 488 000,00	
02. Devises des I.A.M. ....	370 696 816,32	
05. Accords de crédit .....	120 702 919,69	
10. Différence de change .....	688 170 457,68	
Divers .....	256 354 207,45	
TOTAL	3 616 226 376,64	

## IV. — ANNONCES

## MODIFICATION STATUTAIRE

La Compagnie mauritanienne des armements « COMAR », était anonyme au capital social de 20 400 000 U.M., siège social : Nouakchott, R.C. 3370, B.P. 377.

Administration : Nouadhibou R.C. 142 - B.P. 18.

Suivant procès-verbal du dix-huit juin mil neuf cent soixante-sept, la collectivité des actionnaires a décidé d'augmenter

le capital social à concurrence de sept mille neuf cent soixante actions au porteur ou nominatives. Les articles des statuts intéressés par cette augmentation seront, en conséquence, modifiés.

Le dépôt légal a été effectué au greffe du Tribunal de Première Instance de Nouakchott.

*Le Directeur général,  
M. S. AHMEDNAH.*

## AVIS D'AUGMENTATION DE CAPITAL

Les sociétés, les organismes, les hommes d'affaires et les particuliers, intéressés par l'investissement maritime d'avenir, sont informés que la Compagnie mauritanienne des armements (COMAR), société anonyme au capital de 20 400 000 U.M., boîte postale 18, Nouadhibou, tél. 23.75 et 21.15, télex COMAR 420 MTN, a décidé d'augmenter son capital social à concurrence de sept mille neuf cent soixante actions.

Pour libérer les actions à souscrire, les nouveaux actionnaires s'adressent directement aux banques de Nouadhibou ou de Nouakchott et versent ou virent le montant correspondant aux actions ainsi souscrites à l'un des comptes bancaires suivants :

- Compte n° 8.042 B.A.A.M. Nouadhibou,
- Compte n° 36.400014 B.I.M.A. Nouadhibou,
- Compte n° 1.347 B.A.L.M. Nouadhibou.

La valeur nominale de l'action étant de dix mille ouguiya, les virements ou versements à effectuer doivent être impérativement des multiples de cette valeur nominale. En plus de la valeur nominale d'une action, les actionnaires verseront deux cent quatre-vingt-cinq ouguiya par action au titre de frais divers d'émission d'action.

Contre le versement ou le virement, la banque remet un avis de crédit à l'aide duquel les actionnaires peuvent retirer les titres d'actions correspondants, auprès du comptable de la société COMAR.

Pour toute information complémentaire, l'administration de la société est à la disposition de tous.

*La Direction générale.*