

# ( e ) Loi N° 78-043 portant Code de la Marine Marchande

## 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 particulières.

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 maritimes est réglementée par l'autorité maritime.

Dans les ports et rades, des règlements particuliers d'exploitation 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 réserver la navigation de cabotage, remorquage aux navires mauritaniens ou similaires, sans préjudice des dispositions particulières de 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 privilèges 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 jaugeé 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 modification dans les caractéristiques du navire, un arrêté du 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 en la matière.

Des 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'arborer 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 autorisation préalable de l'autorité maritime du port d'immatriculation.

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

ART. 18. — Tout navire de mer doit avoir un signallement 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 signallement 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. Il a 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 rémunération 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 conventions 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 espoir 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 mauritaniennes;
3. les cargaisons de dits 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, au lieu et place 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 suivantes 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 provenant, 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 matériels 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 HYPOTHEQUES 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 copropriétaires.

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 sa 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 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 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 translocation 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 les 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 d'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

montant des salaires et accessoires, les bases de calcul des parts ou primes de pêche.

En matière maritime, la capacité de contracter est soumise aux règles de droit commun, sous réserve des dispositions des articles 81 et 144 du présent code relatives aux mineurs.

Nul ne peut passer un contrat de travail maritime s'il n'est libre de tout autre contrat de travail.

L'engagement maritime est libre. Le capitaine d'un navire conserve le libre choix de son équipage. Aucune opération de placement ne peut donner lieu à une rémunération quelconque de la part du marin. En vertu des accords de pêche liant la Mauritanie avec les pays qui pêchent dans ses eaux, l'autorité maritime peut procéder à des opérations de placement de marins à bord des navires de pêche visés par ces accords.

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

Les conventions collectives font l'objet d'un dépôt au greffe du tribunal du travail. Elles sont publiées au *Journal officiel* 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 vise qu'autant qu'ils sont conformes aux dispositions légales ou réglementaires ou découlent des conventions collectives en vigueur.

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

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

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

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

ART. 96. — Le contrat de travail maritime doit être obligatoirement constaté par écrit. Il doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et obligations réciproques. Les marins peuvent s'en faire expliquer et traduire les clauses par les services de la circonscription maritime lors de leur embarquement administratif au rôle d'équipage.

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

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

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

— Le contrat à l'essai ne peut être supérieur à deux mois. Si l'essai n'est pas concluant, les frais éventuels de rapatriement 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'application 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 règlements 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'organisation 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 capitaine est seul juge —, le marin n'est pas tenu, sauf convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie 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 comporte plus de dix (10) hommes d'équipage, il est institué un ou plusieurs délégués du personnel qui ont pour rôle de transmettre au capitaine les réclamations individuelles ou collectives concernant les conditions de travail, d'hygiène, de sécurité ou de nourriture.

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

ART. 105. — Le travail à bord des navires est organisé sur la base de huit heures par jour pendant six jours ou de quarante-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 et 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 salut du navire, de ses passagers et de sa cargaison est en jeu, la durée effective de travail ne peut en aucun cas dépasser douze heures par jour — sauf le jour d'arrivée et de départ dans un port, sous réserve des dispositions du décret prévu à l'article 106.

Les heures supplémentaires effectuées par le personnel et 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 à assurer aux marins un repos minimum ininterrompu de huit 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 congédiement pour motifs légitimes mais non à l'amende, ni à retenue sur salaire. L'auto-

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

ART. 116. — Les marins ont droit à un repos complet d'une 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 24 heures consécutives soit au retour du navire au port d'attache, tête de ligne ou de retour habituel, soit, par accord mutuel, dans un port d'escale.

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

ART. 117. — Une journée de repos hebdomadaire s'entend de vingt-quatre 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 suspend l'effet, à moins que ce travail ne soit nécessité par un cas fortuit, de force majeure et dont la durée n'excède pas deux heures. Toutefois, les travaux occasionnés par les circonstances de force majeure prévues à l'article 107, alinéa 1, 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 ouvrables par mois d'embarquement.

Le 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 de 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 pas dans tous les cas embarquer sur un autre navire.

Si le navire est en voyage, la mise en congé ne peut être donnée 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.

Aux congés annuels, s'ajoutent éventuellement les jours également pris et chômés, lorsque ces jours de repos n'ont pu être 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 nourri à bord pendant toute la durée de son embarquement et pendant les jours de repos et de congés payés. Les conditions 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, de 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 contresigné 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 déterminera les conditions de recouvrement des cotisations, le mode de validation des services et la constitution des dossiers 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 incombant 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.

ART. 128. — Les marins sont soumis au régime de droit commun en matière de pension et de retraite. Un décret déterminera les conditions de recouvrement des cotisations, le mode de validation des services et la constitution des dossiers 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 incombant 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 fixée 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 inobservation du préavis ou rupture abusive de contrat.

Hors d'un port mauritanien, le marin ne peut débarquer de lui-même sans autorisation de l'autorité maritime qualifiée.

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 l'achever sous peine de dommages et intérêts envers les propriétaires, armateurs ou affrèteurs.

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 assurer le cas échéant, en mer, l'exécution du service de l'état 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 disparition). Les actes d'état civil sont annexés au rôle d'équipage et remis à l'autorité maritime.

Un décret déterminera les modalités d'application de ces dispositions, ainsi que celles applicables aux successions maritimes 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, dérogeant 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.

Le marin licencié pour d'autres motifs que le cas précédent a droit à une indemnité de préavis ou de licenciement fixée 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 inobservation du préavis ou rupture abusive de contrat.

Hors d'un port mauritanien, le marin ne peut débarquer de lui-même sans autorisation de l'autorité maritime qualifiée.

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 l'achever sous peine de dommages et intérêts envers les propriétaires, armateurs ou affrêteurs.

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 assurer, le cas échéant, en mer, l'exécution du service de l'état 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 disparition). Les actes d'état civil sont annexés au rôle d'équipage et remis à l'autorité maritime.

Un décret déterminera les modalités d'application de ces dispositions, ainsi que celles applicables aux successions maritimes 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 8) 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, dérogeant 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 par autorité de justice.

Les privilèges 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. 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 privilèges 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 consignée. 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 au 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 lais 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 mauritaniennes 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 (golfs, 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 mauritaniennes, 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 son

de nature à troubler la paix publique dans les eaux territoriales mauritaniennes ;

— si l'assistance des autorités mauritaniennes 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 ECONOMIQUE 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 PÊCHE 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 eaux maritimes, de tout animal vivant complètement ou partiellement en mer ou dans la partie maritime des étangs, fleuves 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 mauritaniennes.

#### 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 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 ou 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 ouguiya et d'un emprisonnement de vingt jours 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 en 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, met 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 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 confisqué 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 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 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'emprisonnement

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 ayants 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 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 sur-sis 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. Subséquentement, 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 solidairement 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 dispositions 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 état d'innavigabilité et constituant épave dans les eaux territoriales mauritaniennes sera mise en œuvre par l'autorité maritime, dès lors que l'échouement dudit navire est consécutif à sa présence illégale dans ces eaux, dans une intention délibérée de se soustraire à la réglementation des pêches 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 matière 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 et les agents du laboratoire des pêches, pour la réglementation sanitaire);
2. les officiers de police judiciaire;
3. les officiers, officiers marinières, commandants des bâtiments ou embarcations de l'Etat;
4. les gendarmes, officiers et maîtres de ports, les agents de 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 les 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 répression 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 les 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 20 alinéa 12, ci-dessus, les règles de procédure applicables à un condamné sont celles prévues à l'article 306, alinéa 4, c 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 civile lorsque la condamnation est devenue définitive, mais ne suivie d'exécution.

En cas de non-dépôt du cautionnement, le navire est vendu par les soins de l'autorité maritime, au profit de 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, subséquentement, 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 qu 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 de Pêches et de la Marine marchande.

## TITRE VII

### DE L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE MARITIME

#### Chapitre I

##### L'AUTORITE 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 129 de la présente loi.

ART. 216. — L'expression « autorité administrative maritime » désigne au sens de la présente loi :

*En Mauritanie :*

1. le ministre chargé des Pêches et de la Marine marchande ;
2. le directeur de la Marine marchande ;
3. les chefs de circonscriptions ou les agents qui les suppléent ;

*A l'étranger :* les consuls de la République Islamique de 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 et 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'Etat au titre du ministère des Pêches et de la Marine marchande :

1. la vente des produits et moyens de pêche prohibés ;
2. le produit de la vente des navires saisis au terme de l'article 206 et de l'article 290 (7°) ;
3. les sommes versées au titre du cautionnement prévu à l'article 212 ;
4. le montant de la vente des épaves maritimes dont les propriétaires n'auront pu être retrouvés ;
5. le produit de la vente des navires épaves suivant les dispositions de l'article 207 ;
6. les redevances impayées, revenant aux inventeurs, si elles ne sont pas réclamées au bout de trois ans ;
7. les amendes disciplinaires des marins ;
8. 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 mainlevée ou 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 s'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

prononcée, 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. — Aucune poursuite ne peut être exercée en application des dispositions du présent titre lorsque la personne inculpée a été jugée définitivement à l'étranger pour 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, ouvert un livre spécial dit « livre de discipline » qui sera coté 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 côtière, 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, celles du prévenu et tous les témoignages supplémentaires qu'il 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 pouvoir devant la Cour suprême (section administrative).

ART. 236. — Le ministre chargé de la Marine marchande peut, pour faute contre l'honneur, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique, prononcer contre tout marin breveté ou diplômé, ou tout pilote commissionné, soit directement dans le cas de condamnation définitive à une peine afflictive ou infamante, soit après avoir pris l'avis d'un conseil d'enquête dans les autres cas, le 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 pilote commissionné qui est envoyé devant un conseil d'enquête perd, de ce fait, et jusqu'à ce qu'il ait été statué sur 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 peut, pour faute grave dans l'exercice de la profession ou pour incapacité physique, interdire à toute personne, soit définitivement 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, 238 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 d'avoir été remplacé est puni d'un emprisonnement de dix jours à deux ans si le navire se trouvait en sûreté dans un port, et d'un emprisonnement d'un an à deux si le navire était 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 exercés 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, se rend 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 lieu 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.

S'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, la peine est celle de la réclusion.

S'il en est résulté la mort sans intention de la donner, la peine 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 vend 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 paragraphes 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.

Les 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 pas 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 un 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 contre 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 à l'autorité maritime pour lui permettre de saisir le procureur de la République, l'autorité maritime peut conserver à 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 conforme pas aux règlements ou aux ordres émanant de l'autorité maritime et relatifs, soit à la police des eaux et rades, soit à la police de la navigation, est punie 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.

La même peine est encourue par toute personne embarquée sur un navire mauritanien qui, hors des eaux territoriales mauritaniennes, 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 60 000 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 déférer 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 contraint 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 271 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 six 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 inexactes.

ART. 280. — Toute personne qui contracte ou tente de contracter un contrat de travail maritime, en produisant sciemment 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 50 000 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, au 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 prix de passage.

Est punie d'une amende de 6 000 à 100 000 ouguiya et de dix jours à six mois d'emprisonnement, toute personne qui, soit à bord, soit à terre, a favorisé l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, l'a dissimulé ou lui est 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 250 000 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 transporter, 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 indûment 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, son 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 rade étrangère de se rendre à bord des bâtiments de guerre de la République islamique de Mauritanie commandant la 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 si le 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 recélé 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 déprédation 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 déprédation ou de violence envers des navires mauritaniens ;

4. tout membre de l'équipage d'un navire qui commettrait 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 appliqué 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 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, forcé d'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 294 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 mauritaniennes.

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 plainte 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 marinières 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 atténuantes, récidive, voies de recours et exécution des peines sont celles du droit commun.

ART. 307. — La partie lésée a, pour tout crime ou délit, le 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 il 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 versement au Trésor d'un cautionnement destiné à garantir l'exécution des condamnations, des frais de garde et d'entretien, des frais de justice et amendes et des réparations civiles 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 239 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 sus-visées.

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.