

JOURNAL OFFICIEL
DE LA
RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE
DE
MAURITANIE

BIMENSUEL
*Paraissant les 15 et 30
de chaque mois*



15 RAMADAN 141
15 Février 1995

37^e année

N° 848

Sommaire

**Loi n° 95-009 du 31 Janvier 1995
portant Code de la Marine Marchande**

**LOI n°95-009 PORTANT CODE
DE LA MARINE MARCHANDE**

L'Assemblée Nationale et le Sénat ont délibéré et adopté ;
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur
suit :

CHAPITRE UNIQUE : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier : Objet :

La présente loi a pour objet de définir les règles
juridiques applicables aux matières suivantes :

- DE LA NAVIGATION MARITIME
- DU STATUT DU NAVIRE
- DES ÉVÉNEMENTS DE MER
- DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES
- DES ÉPAVES MARITIMES
- DES NAVIRES ABANDONNES
- DU DOMAINE PUBLIC MARITIME
- DU PILOTAGE ET REMORQUAGE
- DES GENS DE MER
- DE L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU NAVIRE
- DES COMPÉTENCES JURIDICTIONNELLES ET PROCÉDURES
ADMINISTRATIVES

Article 2: Définitions

Au sens de la présente loi et des règlements pris pour son
application, on entend par :

1) Armateur :

tout particulier ou toute société, inscrit au registre du
commerce, tout service public, pour le compte desquels un
navire est armé.

2) Représentant :

tout particulier ou toute société ayant reçu mandat de
l'armateur pour le représenter.

3) Marin :

toute personne engagée par un armateur ou par son
représentant ou embarquée pour son propre compte et qui occupe
à bord d'un navire de mer une fonction permanente relative à
la marche , à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du
navire.

4) L'expression autorité maritime désigne :

- le Ministre chargé de la Marine Marchande ;
- le Directeur de la Marine Marchande ;
- les chefs de circonscriptions maritimes ;
- les consuls de Mauritanie à l'étranger..

LIVRE PREMIER DE LA NAVIGATION MARITIME

CHAPITRE PREMIER : DÉFINITION DE LA NAVIGATION MARITIME

Article 3 :

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

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

Les limites des eaux maritimes et fluviales sont fixées par décret pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande.

CHAPITRE II : LES CATÉGORIES ET ZONES DE NAVIGATION

ARTICLE 4 :

La navigation maritime comprend la navigation de commerce de pêche de plaisance, de pilotage et celle effectuée par les bâtiments de services publics pour leurs missions particulières

la navigation commerciale comprend :

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

la navigation de pêche comprend deux zones :

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

Article 5:

Des décrets pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande définissent les limites de chacune de ces zones et les conditions d'exercice de la navigation correspondante .

CHAPITRE III : POLICE DE LA NAVIGATION

ARTICLE 6:

La police de la navigation dans les eaux maritimes est réglementée par l'autorité maritime dans les ports et rades, des règlements particuliers d'utilisation peuvent être pris par les autorités qui en assurent la gestion après approbation du Ministre chargé de la marine marchande.

Article 7 :

La navigation commerciale entre les ports nationaux est, sous réserve d'accords de réciprocité, réservée au pavillon national.

Sont également réservées au pavillon national la navigation auxiliaire et la navigation de servitude effectuée dans les limites de la mer territoriale.

CHAPITRE III: DU TITRE DE NAVIGATION MARITIME

Article 8 :

Tout navire mauritanien, effectuant une navigation maritime est astreint à la possession d'un titre de navigation. 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 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.

Certains navires peuvent être dispensés du rôle d'équipage La liste en est établie par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande qui déterminera la catégorie de navires susceptibles de recevoir soit une carte de circulation soit un permis de circulation .

Article 9 :

Le titre de navigation est établi par l'autorité maritime du port d'armement du navire .Celui ci doit être produit sur toute réquisition , soit en mer soit au port .

Article 10 :

Le rôle d'équipage est soumis au visa de l'autorité maritime lors de chaque escale des navires de commerce et à la fin de chaque marée pour les navires de pêche .Si le titre vient à expiration en cours de voyage ,il est prorogé jusqu'au retour dans le premier port mauritanien .

Article 11:

Les modalités d'application des dispositions ci dessus sont fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

LIVRE II : DU STATUT DU NAVIRE

CHAPITRE 1 : Règles générales

Article 12 : Définition du navire

Est considéré comme navire tout bâtiment apte à affronter les dangers de la mer et qui effectue une navigation maritime à titre principal, quelle que soit la finalité économique de son exploitation.

La qualité de navire est constatée par l'immatriculation du bâtiment, par les soins de l'autorité maritime, sur un registre tenu à cet effet au port d'attache du navire.

Article 13 : Individualisation du navire.

Les éléments d'individualisation du navire sont :

- a) le nom ;
- b) le port d'attache ;
- c) le tonnage ;
- d) la nationalité.

Article 14 : Le Nom du Navire

Tout navire ponté d'une longueur supérieure à dix mètres doit avoir un nom.

Ce nom est librement choisi par le propriétaire sous réserve de l'approbation de l'autorité maritime qui procède à l'immatriculation. Cette administration veille, notamment, à ce que le nom choisi par le propriétaire n'a pas déjà été attribué à un autre navire ou n'est pas contraire à l'ordre public ou aux bonnes mœurs.

Pour les embarcations non pontées ou d'une longueur inférieure à dix mètres, l'attribution d'un nom est facultative. Le nom peut être remplacé par un numéro d'immatriculation.

Le nom ou le numéro figure à la poupe et à la proue du navire, dans les conditions fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 15 : Le port d'attache

Le port d'attache du navire est le lieu où il est immatriculé.

Le port d'attache doit être indiqué, sous le nom, à la poupe du navire, dans les conditions visées à l'article précédent.

Article 16 : Le tonnage.

Au moment de son immatriculation, il est procédé au jaugeage du navire. L'opération de jaugeage est effectuée par l'autorité maritime ou tout expert par elle agréé à cet effet.

La jauge est constatée par des certificats de jauge qui font partie des documents de bord et doivent être présentés à toute réquisition de l'autorité maritime.

Les embarcations non pontées ou d'une longueur inférieure à dix mètres sont dispensées des formalités de jaugeage.

CHAPITRE 2 : Mauritanisation des navires

Article 17 : Définition.

La mauritanisation est l'acte administratif qui confère au navire le droit de battre le pavillon de la République Islamique de Mauritanie, avec tous les avantages et les obligations qui en découlent.

Article 18 : Conditions de la mauritanisation

Pour être mauritanisé, le navire doit :

- 1) Avoir été construit en Mauritanie ou avoir été régulièrement importé; dans les deux cas l'armateur au profit duquel le navire est construit ou importé doit justifier des autorisations administratives nécessaires.

Si le navire importé bat pavillon étranger au moment de son acquisition, il doit être justifié, lors de la demande de mauritanisation, de sa radiation des registres du pays d'origine.

Si la navire acheté ou construit à l'étranger n'a pas de nationalité, il doit, pour se rendre en Mauritanie, se munir 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.

- 2) Être jaugeé selon les modalités indiquées à l'article 16 ci-dessus.

- 3) Avoir un nom choisi conformément aux dispositions de l'article 14 ci-dessus.

- 4) Appartenir, pour plus de la moitié à des personnes physiques ou morales mauritaniennes dans les conditions suivantes:

Si le navire appartient à des personnes physiques, les nationaux mauritaniens doivent être propriétaires de 51% du navire

Si le navire appartient à une société ,elle doit avoir son siège social en Mauritanie ,les actionnaires ou associés mauritaniens doivent être propriétaires d'au moins 51% des actions ou parts sociales ; à cet effet ,les actions souscrites par les nationaux au capital de sociétés anonymes doivent l'être nominativement. Elles ne peuvent être cédés qu'avec l'autorisation du Ministre chargé de la Marine Marchande .

Si le navire appartient à la fois à des personnes physiques et à des sociétés ,le navire peut être mauritanisé à condition d'appartenir pour le tout ,sans condition de proportion dans la répartition de propriété à des nationaux mauritaniens remplissant les conditions énumérées au paragraphe 4-1 ci-dessus et à des sociétés remplissant les conditions énumérées au paragraphe 4-2

En outre, doivent être mauritaniens

- a) dans les sociétés anonymes, le président du conseil d'administration, les directeurs généraux et la majorité des membres du conseil d'administration ;Pour les sociétés de capitaux ,les actions souscrites par des nationaux mauritaniens doivent l'être nominativement.
- b) dans les SARL et les sociétés de personnes, les gérants et les associés détenant au moins 51% du capital social.
- 5) Avoir satisfait au paiement des droits de mauritanisation fixés par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande

Article 19 : conditions particulières de mauritanisation:

Peuvent également être mauritanisés dans les conditions de l'article précédent:

- 1) Les navires étrangers affrétés coque nue par un armateur mauritanien ou une société d'armement mauritanienne qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et la gestion nautique.
- 2) Les navires destinés à appartenir, après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par un contrat de crédit-bail, à une personne physique ou une société d'armement mauritanienne.

Dans les deux cas ci-dessus, la mauritanisation n'est accordée que si le navire est effectivement exploité à partir d'un port mauritanien et si son pavillon initial est abandonné ,à cet effet, conformément à la législation de l'État de ce pavillon.

Article 20 : Formalités de la mauritanisation

Les formalités de la mauritanisation s'effectuent auprès de l'autorité maritime chargée de la tenue du registre de mauritanisation .

L'acte de mauritanisation est établi en **trois** originaux, dont l'un est remis à l'armateur pour être conserve en permanence parmi les documents de bord.

En cas de perte ou de destruction de l'acte de mauritanisation, ou de modifications apportées à la propriété du navire ou à ses autres caractéristiques, l'autorité maritime détermine les formalités à accomplir.

Article 21 : Dispense de mauritanisation.

Sont dispensées de mauritanisation les embarcations non pontées ou d'une longueur inférieure à dix mètres, dès lors qu'elles sont exclusivement exploitées dans les eaux mauritaniennes.

Peuvent être également dispensées les embarcations ayant une affectation particulière dont la liste est établie par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande.

Article 22 : Composition de l'équipage du navire mauritanisé

L'équipage d'un navire mauritanisé doit être composé exclusivement de marins mauritaniens.

Toutefois, l'autorité maritime peut, sur demande de l'armateur, accorder des dérogations dans les conditions fixées par les articles 273 et suivants sur le statut professionnel et social du marin.

Article 23 : Port du pavillon

Tout navire mauritanien est tenu d'arborer le pavillon national, dans les conditions et selon les modalités déterminées par l'autorité maritime, qui fixe également les conditions d'utilisation de tous autres pavillons, marques ou guidons.

CHAPITRE 3 : Immatriculation des navires

Article 24 : Obligation d'immatriculation.

Tout navire doit être immatriculé sur présentation de l'acte de mauritanisation. L'immatriculation se fait par les soins de l'autorité maritime, sur un registre tenu à cet effet à la direction de la marine marchande .

L'immatriculation des navires non assujettis à la mauritanisation peut s'opérer dans les mêmes conditions, sans

présentation de l'acte de mauritanisation, sous réserve, pour son propriétaire, de justifier de son identité et de l'exploitation effective de l'embarcation en Mauritanie.

Article 25 : Dispense d'immatriculation.

Le ministre chargé de la Marine marchande détermine par arrêté, en tant que de besoin, les catégories d'embarcations dispensées de l'immatriculation.

Article 26 : Taxe d'immatriculation

L'immatriculation donne lieu à la perception d'une taxe dont le montant est fixé par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande

CHAPITRE 4 Formes des actes relatifs à la propriété des navires

Article 27 :

Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire mauritanisé doit, sous peine de nullité, être fait par écrit.

Il en est de même des contrats d'affrètement à temps et des contrats d'affrètement coque nue conclus et des délégations de fret consenties pour une durée de plus d'un an.

L'acte doit comporter les mentions propres à l'identification des parties intéressées et du navire. Ces mentions sont fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 28 : Publicité

Les actes relatifs à la propriété du navire ou aux principaux contrats d'exploitation doivent faire l'objet d'une publicité sur le registre d'immatriculation, pour être opposables aux tiers.

CHAPITRE 5 Construction des navires

Article 29 : Déclaration de Construction

Quiconque construit un navire pour son propre compte ou pour le compte d'un client doit en faire déclaration à l'autorité maritime. Cette règle ne s'applique pas à la construction des embarcations non pontées ou d'une longueur inférieure à dix mètres.

Article 30 : Nécessité de l'écrit

En cas de construction pour le compte d'un client, le contrat doit être rédigé par écrit, sous peine de nullité. Il en va de même aux modifications apportées au contrat.

Article 31 : Transfert de la Propriété

Sauf convention contraire, le constructeur est propriétaire du navire en construction jusqu'au transfert de propriété au client. Ce transfert se réalise au moment de la réception du navire après essais.

Article 32 : Garantie des vices cachés

Le constructeur est garant des vices cachés du navire, malgré la recette du navire sans réserves par le client.

L'action en garantie contre le constructeur se prescrit par un(1) an. Ce délai ne commence à courir, en ce qui concerne le vice caché, que de sa découverte. On entend par découverte du vice caché le moment du dépôt du rapport d'expertise qui en établit l'existence et la nature.

Article 33 : Réparation Navale

En ce qui concerne la garantie des vices cachés, le réparateur d'un navire est assimilé au constructeur.

CHAPITRE 6 : La copropriété d'un navire

Article 34 : Définition de la Copropriété d'un navire

Il y a copropriété d'un navire lorsque le droit de propriété, divisé en parts appelées quirats, est partagé entre plusieurs personnes physiques ou morales. Un copropriétaire peut être titulaire d'un ou plusieurs quirats. La copropriété cesse lorsque tous les quirats sont réunis en une seule main.

Chaque quirat entre dans le patrimoine personnel de son titulaire, qui peut le vendre ou l'hypothéquer, sous réserve des dispositions ci-après.

Article 35 : Règles de la majorité

Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, sauf lorsque la loi en dispose autrement.

Chaque copropriétaire dispose d'un droit de vote correspondant à sa part de propriété.

Article 36 : Protection de la Minorité

Nonobstant toute clause contraire, les décisions de la majorité sont susceptibles de recours en justice de la part de la minorité.

Ces recours doivent être exercés dans un délai de trois ans à compter de la date de la décision contestée. L'annulation en est prononcée en cas de vice de forme ou si la décision attaquée est contraire à l'intérêt général de la copropriété et prise dans l'unique dessein de favoriser la majorité au détriment de la minorité.

Article 37 : Pouvoir du Juge

Lorsqu'aucune majorité ne peut se dégager ou en cas d'annulations répétées des décisions de la majorité, le tribunal peut, à la requête d'un des copropriétaires, soit désigner un gérant provisoire, soit ordonner la licitation du navire, soit prendre l'une et l'autre de ces mesures.

Article 38 : Tribunal Compétent

Le tribunal compétent sur les contestations visées aux deux articles précédents est celui du lieu du port d'attache du navire.

Article 39 : Nomination ou Révocation des Gérants

La majorité peut confier la gestion du navire à une ou plusieurs personnes, copropriétaires ou étrangères à la copropriété. Cette même majorité peut décider de la révocation des personnes ainsi désignées.

Article 40 : Publicité relative à la copropriété

Le nom, le domicile et la nationalité des copropriétaires sont indiqués sur le registre d'immatriculation, avec indication du nombre de quirsats dont chacun est titulaire. Les mêmes indications sont portées sur l'acte de mauritanisation.

La nomination, la démission ou la révocation des gérants doit être portée à la connaissance des tiers par une mention sur le registre d'immatriculation et sur l'acte de mauritanisation du navire. Faute de cette publication, tous les copropriétaires du navire sont réputés gérants.

Article 41 : Pluralité des gérants

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

Article 42 : Pouvoirs des gérants

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

Toute limitation contractuelle des pouvoirs des gérants est sans effet à l'égard des tiers, alors même qu'elle aurait fait l'objet d'une publicité sur le registre d'immatriculation et sur l'acte de mauritanisation.

Article 43 : Situation du Capitaine

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

Article 44 : Droits et obligations des copropriétaires

Les copropriétaires participent aux profits et pertes de l'exploitation au prorata de leurs intérêts dans le navire. Ils doivent, dans la même proportion, contribuer aux dépenses de la copropriété et répondre aux appels de fonds du ou des gérants présentés en exécution des décisions prises par la majorité.

Article 45 : Responsabilité des copropriétaires

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

Les copropriétaires non gérants ne sont tenus des dettes sociales qu'à concurrence de la valeur de leurs quirs.

Lorsque le ou les gérants ne sont pas copropriétaires, il doit être stipulé que des propriétaires représentant plus de la moitié des quirs sont indéfiniment et solidairement responsables des dettes de la copropriété. Cette convention n'est opposable aux tiers qu'à la condition d'avoir été mentionnée sur le registre d'immatriculation et sur l'acte de mauritanisation. A défaut d'une telle stipulation ou de sa publication, tous les copropriétaires sont indéfiniment et solidairement responsables.

Article 46 : Vente d'un quir

Chaque copropriétaire peut disposer de sa part mais reste tenu des dettes nées antérieurement à la publicité réglementaire de l'aliénation dans les limites prévues à l'article précédent.

Nonobstant toute clause contraire, l'aliénation qui doit entraîner la perte de la mauritanisation du navire n'est permise qu'avec l'autorisation des autres copropriétaires.

L'aliénation de sa part par un copropriétaire doit être mentionnée sur le registre d'immatriculation et sur l'acte de mauritanisation. Faute de cette publicité, le copropriétaire reste tenu des dettes de la copropriété dans la mesure définie à l'article précédent.

Article 47 : Mort, incapacité ou faillite d'un copropriétaire

La mort, l'incapacité ou la faillite d'un copropriétaire n'entraîne pas, de plein droit, la dissolution de la copropriété. Mention doit en être faite sur le registre d'immatriculation et sur l'acte de mauritanisation.

Article 48 : Protection des Copropriétaires marins

Les copropriétaires qui sont membres de l'équipage du navire peuvent, en cas de congédiement, quitter la copropriété

et obtenir de celle-ci le remboursement de leur part. En cas de désaccord, et sauf compromis, le prix en est fixé par le tribunal.

Article 49 : Hypothèque du quirat

Chaque copropriétaire peut hypothéquer sa part dans les conditions et les formes de l'hypothèque maritime.

Article 50 : Hypothèque du Navire

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

Article 51 : Fin de l'exploitation en commun

Il est mis fin à l'exploitation en commun du navire par sa vente forcée aux enchères, par licitation volontaire ou par décision de justice.

Article 52 : Licitation Volontaire

La licitation volontaire est décidée par la majorité en valeur du navire. La décision de licitation définit les modalités de la vente.

Article 53 : Dissolution judiciaire de la copropriété

Le tribunal qui prononce la dissolution de la copropriété en application de l'art.37 ordonne les conditions de la vente du navire.

Article 54 : Saisie-exécution

Chaque quirat peut être saisi par les créanciers personnels du copropriétaire, et, dans la mesure de sa responsabilité définie à l'article 45 ci-dessus, par les créanciers de la copropriété.

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

Article 55 : Forme et publicité des conventions de copropriété

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

CHAPITRE 7 Des privilèges et hypothèques maritimes

Article 56 : Principes généraux.

Seuls les navires soumis à l'immatriculation sont susceptibles d'hypothèques.

Les causes de préférence entre les créanciers du propriétaire ou de l'exploitant de ces navires résultent, soit de privilèges maritimes, soit d'hypothèques maritimes, soit du droit commun.

Les privilèges maritimes sont attachés à la cause de la créance. Ils priment toujours les hypothèques maritimes lesquelles priment toujours les privilèges non maritimes, qu'ils soient généraux ou spéciaux.

Les modalités d'application des dispositions ci-dessous et les mesures qui s'y rattachent sont fixées par décrets pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 57 : Droit de suite.

Les créanciers, ayant privilège, publiés ou non au sens de l'article 63 ci-dessous, ou hypothèque inscrite sur un navire, le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs créances ou inscriptions.

Au cas où la propriété du navire a été transférée à un tiers et faute par ce tiers détenteur de payer les dettes privilégiées et hypothécaires, dans les termes et délais accordés au débiteur, ou de remplir les formalités qui seront établies ci-après pour purger sa propriété, chaque créancier a le droit de saisir entre ses mains et de faire vendre le navire grevé.

Article 58 : Changement de pavillon

Le navire hypothéqué ne peut changer de nationalité qu'avec l'accord de l'ensemble des créanciers inscrits.

Article 59 : Juridiction compétente

La juridiction compétente, pour connaître des litiges relatifs aux privilèges maritimes, à leur ordre et à leur classement, est, au choix de la partie la plus diligente, soit celle qui est fixée par le code de procédure civile, soit celle du port dans lequel le navire a été saisi. Toute stipulation contraire est réputée non écrite.

Section 1. Des privilèges maritimes

Article 60 : Caractère d'ordre public

Les dispositions des articles ci-après, relatives aux privilèges maritimes, leur ordre et leur extinction, sont d'ordre public.

Article 61 : Variétés de privilèges maritimes

Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les

accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

- 1) les frais de justice dus à l'État et les dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire depuis son entrée dans le port où il est vendu ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix ;
- 2) les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de même espèce payables par le navire ; les frais de pilotage, de remorquage, de garde et d'entretien du navire et de ses agrès et apparaux, en tant que ces frais ont été faits pour assurer l'entrée du navire dans le port où il a été vendu ; les frais engagés d'office par l'administration pour déplacer les navires dont la présence constituerait une gêne ou un danger pour la bonne exploitation du port ;
- 3) les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine et de l'équipage, à l'exception des indemnités pour lésions corporelles dues à un accident du travail ;
- 4) les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ;
- 5) les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables ; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux membres de l'équipage ; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages.

Article 62 : Accessoires du navire et du fret

Les accessoires du navire et du fret sur lesquels portent le privilège maritime s'entendent :

- 1) des indemnités dues au propriétaire à raison de dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret ;
- 2) des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent, soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret ;
- 3) des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

Le prix du passage est assimilé au fret.

Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret, les primes, subventions ou autres subsides nationaux, non plus que, lorsque le navire est hypothéqué, les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance.

Article 63 : Inscription facultative

Les créanciers privilégiés sur un navire mauritanien ont la faculté d'inscrire leur privilège ou de faire prénoter leur demande en justice en vue d'être avisés de la mise en vente du navire. Cette inscription, prise sur le registre spécial des hypothéqués, est sans influence sur le rang du privilège ou son extinction.

Article 64 : Classement des créances privilégiées

a) Classement des créances par voyage.

Les créances privilégiées sont classées par voyage ; les créances du voyage le plus récent sont préférées à celles du voyage précédent. Toutefois, les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine ou de l'équipage sont classées avec les créances du voyage le plus récent, quelle que soit la date de leur naissance.

b) Classement des créances d'un même voyage.

Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 61 ci-dessus. Les créances comprises dans un même numéro viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

Toutefois, les créances du chef d'assistance, de sauvetage ou pour contribution du navire aux avaries communes, qui sont nées au cours d'un même voyage, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

Article 65 : Limitation de responsabilité

Les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances sans déduction du chef des règles relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser les sommes dues en vertu desdites règles dès lors que le débiteur a effectivement constitué un fonds de limitation.

La constitution d'un fonds de limitation de responsabilité met fin aux privilèges maritimes.

Article 66 : Régime des actions en justice

Toutes les actions relatives aux privilèges maritimes sont soumises au droit commun.

Section 2 : Des hypothèques maritimes

Article 67 : Caractère conventionnel

L'hypothèque maritime est toujours conventionnelle.

Elle n'est valable que si elle est consentie sur un ou plusieurs navires spécialement désignés et pour une somme déterminée.

Article 68 : Assiette de l'hypothèque

L'hypothèque, consentie sur le navire ou sur une part de propriété de navire, s'étend aux agrès, filets, apparaux, machines et autres accessoires et aux améliorations survenues au navire hypothéqué.

Toutefois, les sûretés consenties sur le matériel ou l'outillage destiné à l'amélioration du navire hypothéqué priment, sur ce matériel et cet outillage, le droit des créanciers hypothécaires antérieurs.

Article 69 : Publicité de l'hypothèque

L'hypothèque doit être inscrite sur le registre spécial des hypothèques maritimes, tenu à la conservation des hypothèques maritimes, au lieu d'immatriculation du navire. Mention de cette inscription est portée sur la fiche d'immatriculation et sur l'acte de mauritanisation.

L'inscription garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts, à la condition, toutefois, que le taux d'intérêts soit indiqué dans l'acte et l'inscription.

Les intérêts et accessoires divers à colloquer, par préférence, sur le prix d'adjudication en matière de saisie-exécution d'un navire, ne peuvent excéder le taux légal.

Article 70 : Préemption de l'inscription

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

L'inscription est renouvelée sur la présentation à l'autorité maritime, dans le délai susvisé, d'une requête du créancier contenant l'indication précise de l'inscription à renouveler.

Passé ce délai, ladite requête ne vaudra que comme demande d'inscription nouvelle.

Article 71 : Réduction ou radiation

Les inscriptions sont réduites ou radiées :

- 1) par la production d'une mainlevée signée du créancier ;
- 2) en vertu d'une décision de justice ayant acquis force de chose jugée.

Elles sont rayées d'office par l'autorité maritime si elles n'ont pas été renouvelées dans le délai visé à l'alinéa 1er de l'article 70 ci-dessus.

Article 72 : subrogation du créancier

En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, le créancier hypothécaire exerce ses droits sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que la créance ne serait pas encore échue. Il exerce également ses droits sur les indemnités dues au propriétaire à raison des dommages subis par le navire et non réparés. Si ces dommages sont classés en avaries communes, le créancier peut intervenir au règlement d'avaries pour la conservation de ses droits.

Le créancier hypothécaire est subrogé de plein droit au propriétaire sur le montant de l'indemnité d'assurance qui pourrait être due à ce dernier.

Article 73 : Hypothèque de parts de copropriété

Si l'hypothèque ne grève qu'une quote-part du navire, le créancier ne peut saisir et faire vendre que celle-ci. Toutefois, si plus de la moitié du navire se trouve hypothéquée, le créancier peut, après saisie, le faire vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les copropriétaires.

Dans tous les cas de copropriété, les hypothèques, consenties durant la copropriété par un ou plusieurs copropriétaires sur une quote-part du navire, subsistent après le partage.

En cas de licitation, le droit des créanciers, n'ayant hypothèque que sur une quote-part du navire et dont le débiteur a été exproprié de ses droits, est limité au droit de préférence sur la partie du prix afférente à la quote-part hypothéquée. Il en est de même des charges grevant chaque quote-part de propriété du navire qui passent de plein droit sur la part du prix qui en représente la valeur.

Article 74 : Vente à l'étranger du navire hypothéqué

La vente volontaire à l'étranger d'un navire hypothéqué en Mauritanie n'est possible qu'avec l'accord de l'ensemble des créanciers hypothécaires.

Tout acte fait en violation de cette disposition est nul, ne peut être inscrit sur le registre d'immatriculation et expose le vendeur aux peines de l'abus de confiance prévues au Code Pénal.

Sont considérés comme ayant personnellement la qualité de propriétaires ou de vendeurs au regard du présent article et soumis aux peines y prévues, tous ceux qui y auront contrevenu, soit comme commettants, soit à un titre quelconque comme chargés de l'administration ou de la direction de toute entreprise d'exploitation maritime, quelle qu'en soit la forme juridique. Ces entreprises seront civilement responsables et, notamment, répondront solidairement avec les délinquants du montant des amendes, des frais et des dommages-intérêts.

Article 75 : Épaves

Les sommes détenues par l'administration et provenant de la vente des produits des navires naufragés ne sont remises aux assureurs ou aux propriétaires qu'après justification régulière qu'ils ont désintéressé les créanciers privilégiés et hypothécaires inscrits ou rapporté la mainlevée des hypothèques existantes.

Section 3. De l'extinction des privilèges et hypothèques et de leur purge

1) : Les causes d'extinction

Article 76 : Causes générales d'extinction.

Les privilèges et hypothèques maritimes s'éteignent :

- 1) par l'extinction de l'obligation principale ;
- 2) par la renonciation du créancier ;
- 3) par la vente sur expropriation forcée du navire grevé ;
- 4) par l'aliénation volontaire du navire grevé, suivie de l'accomplissement des formalités et conditions prescrites pour la purge.

Article 77 : Causes particulières d'extinction des privilèges

- a) Les privilèges maritimes s'éteignent, en outre, par l'expiration d'un an.

Ce délai court :

- 1) pour les privilèges garantissant les rémunérations

d'assistance et de sauvetage, du jour où les opérations sont terminées ;

- 2) pour les privilèges garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé ;
- 3) pour les privilèges garantissant les créances pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés.

Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

La créance du capitaine et de l'équipage n'est pas rendue exigible, au sens de l'alinéa précédent, par la demande d'avances ou d'acomptes.

b) En cas d'aliénation volontaire, les privilèges sur le navire s'éteignent sous les conditions suivantes :

- 1) que l'acte d'aliénation soit inscrit sur le registre d'immatriculation ;
- 2) que l'aliénation soit publiée par insertion, à deux reprises et à huit jours d'intervalle au moins, dans le Journal Officiel de la République Islamique de Mauritanie ainsi que dans un des journaux de Nouakchott et de Nouadhibou ;
- 3) qu'aucune opposition ne soit notifiée par le créancier tant à l'ancien qu'au nouveau propriétaire, dans le mois de la dernière publication.

2) De la purge des créances sur le navire.

Article 78 : Modalités de la purge

La purge par le nouveau propriétaire des droits des créanciers privilégiés qui ont formé l'opposition prévue à l'article précédent, de même que celle des droits des créanciers inscrits, s'effectuent de la manière ci-après.

Article 79 : Délais des notifications obligatoires

Le nouveau propriétaire doit, dans les six mois de l'inscription de son titre, ou, en cas de poursuites durant ces six mois, dans le délai de quinze jours à compter de la signification du commandement préalable à la saisie, notifier à tous les créanciers privilégiés-opposants ou inscrits

- 1) un extrait de son titre contenant la date et la nature de l'acte, la désignation des parties, le nom, l'espèce et le tonnage du navire, le prix et les charges faisant partie de l'évaluation du navire s'il a été donné ou cédé à tout autre titre que celui de vente ;
- 2) l'indication de la date de l'inscription de son titre ;
- 3) un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions ou des notifications de créances privilégiées, ou hypothécaires, la seconde le nom des créanciers privilégiés ou inscrits et la troisième le montant des créances privilégiées ou inscrites ;
- 4) une élection de domicile dans le ressort du tribunal du lieu d'immatriculation du navire

Article 80 : Engagement du nouveau propriétaire

Le nouveau propriétaire déclare dans l'acte de notification qu'il paiera les créanciers privilégiés-opposants et hypothécaires jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée, sans déduction aucune au profit du vendeur ou de toute autre personne.

Sauf disposition contraire dans les titres de créances, il jouit des termes et délais accordés au débiteur originaire et il observe ceux stipulés contre ce dernier.

Article 81 : Créances non échues

Les créances non échues, qui ne viennent que pour partie en ordre utile, sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire, jusqu'à cette concurrence et pour le tout à l'égard du débiteur.

Article 82 : Action résolutoire

Si, parmi les créanciers inscrits, se trouve un créancier disposant d'une action résolutoire de l'acte invoqué par le nouveau propriétaire, il est tenu, à peine de déchéance, d'introduire son action dans les vingt jours de la notification en mettant en cause tous les créanciers susvisés.

A partir du jour où le créancier a exercé l'action résolutoire, la purge est suspendue et ne peut être reprise qu'après la renonciation du créancier à l'action résolutoire ou après le rejet de cette action.

Article 83 : Demande de vente aux enchères publiques

Dans les vingt jours de la notification faite à la requête du nouveau propriétaire, tout créancier inscrit ou privilégié-

opposant peut demander la vente, aux enchères publiques et à la barre du tribunal, du navire ou quote-part de navire, en offrant de porter le prix, soit personnellement, soit par une personne présentée par lui et dont il se portera solidaire, à un dixième en sus et de donner caution pour le paiement du prix et des charges, le tout à peine de nullité.

Article 84 : Signification de la demande de vente aux enchères

Cette demande doit, à peine de déchéance, être signifiée par **huissier** à l'acquéreur et aux créanciers inscrits ou privilégiés-opposants avant l'expiration du délai de vingt jours susvisé. Elle contient assignation devant le tribunal du lieu d'immatriculation du navire, pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

Le jugement ordonnant la vente n'est susceptible que de pourvoi en cassation, lequel doit être formé dans les cinq jours du prononcé, à peine de déchéance.

Article 85 : Formes de la vente aux enchères

La vente aux enchères a lieu à la diligence, soit du créancier qui l'a requise, soit de l'acquéreur. Faute par eux de ce faire, et passé le délai de trente jours à partir du prononcé du jugement, elle pourra être diligentée par tout créancier inscrit ou privilégié-opposant.

La vente a lieu dans les formes prévues par les ventes sur saisie des navires.

Aucune surenchère ne sera reçue.

Faute par l'adjudicataire d'exécuter les clauses de l'adjudication dans les délais et conditions de l'article 142, le navire est revendu à sa folle enchère. La procédure d'adjudication sur folle enchère est celle réglée conformément aux dispositions relatives à la saisie-exécution des navires.

Article 86 : Droits du propriétaire dépossédé

L'adjudicataire est tenu, en sus du prix d'adjudication, de restituer à l'acquéreur ou au donataire dépossédé, les frais et loyaux coûts de son contrat; ceux de son inscription au registre matricule, ceux de notification et ceux faits pour parvenir à la revente.

Article 87 : Effet de la purge

A défaut par l'un des créanciers qualifiés pour ce faire d'avoir requis la vente du navire aux enchères dans le délai et les formes prescrits, la valeur du navire demeure définitivement fixée au prix stipulé au contrat ou déclaré par le nouveau propriétaire.

Les créances privilégiées notifiées et les inscriptions qui ne viennent pas en ordre utile sur le prix seront rayées pour la partie qui l'excèdera, en suite de l'ordre amiable ou judiciaire.

Le nouveau propriétaire se libérera des hypothèques, soit en payant aux créanciers inscrits en ordre utile les créances exigibles ou dont l'acquittement lui est facultatif, soit en consignat le prix jusqu'à concurrence de ces créances.

Il reste soumis aux hypothèques venant en ordre utile, à raison des créances non exigibles dont il ne voudrait ou ne pourrait se libérer.

CHAPITRE 8 : Limitation de la responsabilité des propriétaires et exploitants de navire immatriculé

Section 1. Du droit à limitation

Article 88 : Bénéficiaires du droit à limitation

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent au propriétaire de navire, à l'affréteur, à l'armateur, à l'armateur gérant ainsi qu'au capitaine ou à leurs autres préposés nautiques ou terrestres agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Peuvent également invoquer la limitation de responsabilité l'assistant dont la responsabilité aura été engagée au cours des opérations d'assistance et l'assureur de la responsabilité de l'un ou l'autre des bénéficiaires du droit à limitation.

Le capitaine et les autres membres de l'équipage peuvent invoquer ces dispositions, même lorsqu'ils ont commis une faute personnelle non intentionnelle dans l'exercice de leurs fonctions de capitaine ou de membre de l'équipage.

Article 89 : Principe du droit à limitation

Tout bénéficiaire du droit à limitation peut, même envers l'Etat et dans les conditions ci-après énoncées, limiter sa responsabilité envers des cocontractants ou des tiers, dont les créances sont nées à l'occasion d'un même événement, si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire.

Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire les dommages mentionnés à l'alinéa précédent, ou pour les dommages causés par ces mesures.

Article 90 : Échéance du droit à limitation

Tout bénéficiaire du droit à limitation est déchu de ce droit s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer

un tel dommage ou commis temporairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 91 : Créances auxquelles la limitation n'est pas opposable

La limitation de responsabilité n'est pas opposable :

1. aux créances de l'État ou de toute autre personne morale de droit public qui aurait, au lieu et place du propriétaire, renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord, non plus qu'aux créances nées de tout contrat conclu en vue de procéder à de telles opérations ;
2. aux créances de rémunération d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune
3. aux créances des marins résultant du contrat d'engagement
4. aux créances de toute autre personne employée à bord en vertu d'un contrat de travail.

Article 92 : Obligation de constitution du fonds de limitation

Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 94 ci-dessous, et si le bénéficiaire du droit à limitation entend bénéficier de la limitation de responsabilité, le montant global des réparations dues par celui-ci dans le cadre de la limitation légale doit être constitué, à sa diligence et par ses soins, en un fonds de limitation unique.

Le fait d'invoquer la limitation de responsabilité ou de constituer le fonds de limitation n'emporte pas reconnaissance de sa responsabilité par le propriétaire ou tout autre bénéficiaire du droit à limitation de responsabilité.

Article 93 : Composition du fonds de limitation

Le fonds de la limitation comporte trois parties affectées respectivement :

- 1) au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des passagers ;
- 2) au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles des personnes autres que les passagers ;

3) au règlement des autres créances.

Pour chaque partie du fonds, la répartition se fera entre les créanciers proportionnellement au montant de leurs créances reconnues, sous réserve de ce qu'il sera dit à l'article 94 ci après.

Article 94 : Limites de la responsabilité

Les limites de la responsabilité du bénéficiaire du droit à limitation opposables aux créances nées d'un même événement sont calculées conformément à l'article 6 de la convention de la conférence internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes du 19 novembre 1976.

Section 2. Procédure et effets de la constitution du fonds de limitation

1) Constitution du fonds

Article 95 : Tribunal compétent et requête introductive

Tout bénéficiaire du droit à limitation mentionné à l'art. 88, qui entend bénéficier de la limitation de responsabilité présente requête, aux fins d'ouverture d'une procédure de liquidation, au président du tribunal :

- a) s'il s'agit d'un navire mauritanien, du port d'attache du navire ;
- b) s'il s'agit d'un navire étranger, du port mauritanien où l'accident s'est produit ou du premier port mauritanien atteint après l'accident ou, à défaut de l'un de ces ports, du lieu de la première saisie ou du lieu où la première sûreté a été fournie.

Article 96 : Formes de la requête

La requête doit énoncer :

- L'événement au cours duquel les dommages sont survenus ;
- Le montant maximum du fonds de limitation, calculé conformément aux dispositions de l'art. 94 ci-dessus ;
- Les modalités de constitution de ce fonds.

A la requête sont annexés :

- 1) l'état, certifié par le requérant, des créanciers connus de lui, avec, pour chacun, les indications de son domicile, de la nature et du montant définitif ou provisoire de sa créance ;

- 2) toutes pièces justifiant le calcul du montant du fonds de limitation.

Article 97 : Pouvoirs du président du tribunal

Le président du tribunal après avoir vérifié que le montant du fonds de limitation indiqué par le requérant a été calculé conformément aux dispositions de l'art.94 ci-dessus, ouvre la procédure de constitution du fonds.

Il se prononce sur les modalités de constitution du fonds. Il fixe en outre la provision à verser par le requérant pour couvrir les frais de la procédure.

Il nomme un juge-commissaire et un liquidateur. Le président du tribunal statue par ordonnance au pied de la requête.

Article 98 : Fonds constitué en espèces

En cas de versement en espèces, le juge-commissaire désigne l'organisme qui recevra les fonds en dépôt. Ce dépôt est fait au nom du requérant ; aucun retrait ne peut intervenir sans autorisation du juge-commissaire.

Les intérêts des sommes déposées grossissent le fonds.

Article 99 : Fonds constitué au moyen d'une sûreté

Dans le cas où le fonds est représenté par une caution solidaire ou une autre garantie, cette sûreté est constituée au nom du liquidateur. Aucune modification ne peut être apportée à la sûreté ainsi constituée sans autorisation du juge-commissaire.

Les produits de la sûreté ainsi fournie grossissent le fonds.

Article 100 : Constatation de la constitution du fonds

Une ordonnance du président du tribunal constate la constitution du fonds, à la demande du requérant et sur le rapport du juge-commissaire.

Tout créancier peut, jusqu'à l'expiration d'un délai de trente jours après l'envoi de la lettre l'avisant de l'état des créances arrêté par le juge-commissaire, contester le montant du fonds de limitation.

La faillite, le règlement judiciaire ou la liquidation des biens du requérant prononcée postérieurement à cette ordonnance sont sans effet sur la constitution du fonds.

Article 101 : Mainlevée après constitution du fonds de limitation

Dans tous les cas où le bénéficiaire du droit à limitation est autorisé par la présente loi à limiter sa responsabilité, il peut obtenir en référé la mainlevée de la saisie de son navire ou de tout autre bien lui appartenant ainsi que la libération des cautions et garanties données. Il devra prouver au préalable qu'il a constitué le fonds ou fourni toutes garanties propres à sa constitution.

Le juge des référés tient compte, pour l'application de l'alinéa précédent, de la constitution du fonds ou de la fourniture de garanties suffisantes non seulement sur le territoire de la République Islamique de Mauritanie, mais encore, soit au port où s'est produit l'événement donnant lieu à la créance du saisissant, soit à la première escale après l'événement, si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port, soit au port de débarquement ou de déchargement s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises.

S'il apparaît, au cours de la procédure de mainlevée, qu'il existe des motifs sérieux de douter du droit à limitation, à raison notamment de l'existence probable de la cause de déchéance prévue à l'article 90, le juge des référés doit surseoir à statuer en attendant qu'il soit prononcé au fond sur cette prétention. Toutefois, le débiteur peut alors offrir une garantie égale à la valeur estimée du navire au moment de la saisie et obtenir la mainlevée qu'il sollicite.

Article 102 : Affectation du fonds de limitation

A partir de l'ordonnance prévue à l'article précédent, le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances dérivant de l'événement ayant donné lieu à limitation et auxquelles la limitation de responsabilité est opposable.

Après la constitution du fonds, les créanciers auxquels la limitation est opposable ne peuvent exercer aucun droit, ni aucune mesure d'exécution sur d'autres biens du débiteur, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible à leur profit et que le droit à limitation du débiteur ne soit pas sérieusement contesté par application de l'art. 90 ci-dessus.

Article 103 : Protection du constituant du fonds de limitation

Nonobstant la désignation du juge-commissaire et du liquidateur, le requérant est appelé et peut intervenir à tous les actes de la procédure.

Si le requérant est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même

événement, les créances respectives sont compensées et les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

Hors ce cas, les créances ne peuvent bénéficier de la compensation.

Lorsque le requérant établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou partie une des créances se rattachant au même événement, le juge-commissaire peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre au requérant de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

2) Production, vérification et état des créances

Article 104 : Information des créanciers

Postérieurement à l'ordonnance constatant la constitution du fonds de limitation, le liquidateur informe de la constitution du fonds tous les créanciers dont le nom et le domicile sont indiqués par le requérant.

Cette communication est faite par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. Elle porte copie de l'ordonnance susvisée et indique :

- 1) le nom et le domicile du constituant du fonds avec mention de sa qualité ;
- 2) le nom du navire et son port d'attache ;
- 3) l'événement au cours duquel les dommages sont survenus ;
- 4) le montant de la créance du destinataire de la lettre d'après le requérant.

La communication indique en outre :

- 1) que, dans le délai de trente jours de l'envoi de la lettre, le créancier destinataire doit produire ses titres de créances ; ce délai est augmenté de un mois pour les créanciers domiciliés hors de Mauritanie ,
- 2) que, dans le même délai, ce créancier peut contester le montant du fonds de limitation ainsi que le chiffre attribué à sa créance par le constituant du fonds. Cette contestation s'effectue par réclamation déposée au greffe et renvoyée, par les soins du greffier, à la première audience du tribunal, après avis donné aux parties trois jours au moins à l'avance par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, pour être jugés sur le rapport du juge-commissaire si la matière est de la compétence du tribunal ;

- 3) que, passé ce délai, ce chiffre est réputé accepté par le créancier.

Article 105 : Publicité de la communication aux créanciers

La même communication est publiée dans un journal d'annonces légales et, éventuellement, dans une ou plusieurs publications étrangères. Le choix en est fait par le juge-commissaire.

Les créanciers dont le nom et le domicile n'ont pas été indiqués par le constituant du fonds disposent d'un délai de trente jours pour produire leurs créances, à dater de la publication faite dans le pays de leur domicile.

La publication précise que, passé ce délai :

- 1) Les créanciers connus du constituant du fonds mais dont il ignore le domicile sont réputés accepter les chiffres attribués à leurs créances ;
- 2) Les créanciers inconnus du constituant du fonds conservent le droit de produire jusqu'à l'ordonnance du président du tribunal déclarant la procédure close, mais ils ne pourront rien réclamer sur les répartitions ordonnées par le juge-commissaire antérieurement à leur production et leur créance sera éteinte s'ils n'ont pas produit avant l'ordonnance de clôture, à moins qu'ils ne prouvent que le constituant du fonds connaissait leur existence, auquel cas celui-ci sera tenu envers eux sur ses autres biens.

Article 106 : Vérification des créances

Le liquidateur procède à la vérification des créances en présence du requérant. Si le liquidateur ou le requérant conteste l'existence ou le montant d'une créance, le liquidateur en avise aussitôt le créancier intéressé par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ; ce créancier a un délai de trente jours pour formuler ses observations, écrites ou verbales. Ce délai est augmenté de un mois pour les créanciers domiciliés hors de Mauritanie.

Le liquidateur présente au juge-commissaire ses propositions d'admission ou de rejet des créances.

Article 107 : Intérêts des créances produites contre le fonds

Les créances cessent de produire intérêt à compter de l'ordonnance constatant la constitution du fonds.

Article 108 : Subrogation du débiteur

Si avant la répartition du fonds, le constituant du fonds a payé en tout ou partie, une des créances auxquelles le fonds peut être opposé, il est autorisé à prendre, à due concurrence, le lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître sa créance contre le constituant du fonds.

Article 109 : État des créances

L'état des créances est arrêté par le juge-commissaire.

Les créances qui échappent à la compétence du tribunal du lieu de constitution du fonds ne peuvent être inscrites pour leur montant définitif que lorsque la décision de la juridiction compétente est devenue définitive, mais elles doivent être mentionnées à titre provisoire.

Dans les huit jours, le greffier adresse à chaque créancier copie de cet état par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Tout créancier porté sur l'état est admis, pendant un délai de trente jours à compter de la date d'envoi de cette lettre, à formuler au greffe, par voie de mention sur l'état, des contredits sur toute créance autre que la sienne. Ce délai est augmenté d'un mois si le créancier n'est pas domicilié en Mauritanie.

Le constituant du fonds de limitation a le droit de formuler des contredits dans les mêmes formes et délais.

Article 110 : Contredits

Les contredits visés à l'article précédent sont renvoyés à la première audience par les soins du greffier, après avis donné aux parties trois jours au moins à l'avance par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, pour être jugés sur le rapport du juge-commissaire si la matière est de la compétence du tribunal.

Article 111 : Autorité de la chose jugée

Tout jugement rendu par le tribunal sur les créances contestées ou sur le montant de la responsabilité du constituant du fonds est opposable à celui-ci ainsi qu'à tous les créanciers parties à la procédure.

Article 112 : Répartition

Lorsque le montant du fonds de limitation est définitivement fixé et que l'état des créances admises est devenu définitif, le liquidateur présente le tableau de distribution au juge-commissaire.

Chaque créancier en est informé par le liquidateur, avec indication du montant du dividende qui lui reviendra. Il reçoit en même temps un titre de perception signé du liquidateur et du juge-commissaire et revêtu de la formule exécutoire.

Sur présentation de ce titre, le créancier est réglé par le dépositaire du fonds ou par le constituant s'il n'y a pas eu versement en espèces ; à défaut, il est réglé au moyen de la garantie ou par la caution fournie.

Article 113 : Répartition provisoire

Avant que le tableau de répartition soit définitif, des répartitions provisoires peuvent être faites au profit des créanciers sur ordonnance du juge-commissaire.

Article 114 : Clôture de la procédure de distribution

Le paiement à chaque créancier du dividende qui lui revient éteint sa créance à l'égard du constituant du fonds de limitation. Quand tous les paiements ont eu lieu, la procédure est déclarée close par le président du tribunal sur le rapport du liquidateur, visé par le juge commissaire.

3) Voies de recours

Article 115 : Appel des décisions

Le délai d'appel est de quinze jours à compter de la signification des jugements statuant sur le montant des créances, les contredits ou le montant du fonds de limitation.

L'appel est jugé sommairement par la cour dans les trois mois.

L'arrêt est exécutoire sur minute.

Ne sont susceptibles d'aucune voie de recours les ordonnances du président du tribunal relatives à la nomination ou au remplacement du juge-commissaire ou du liquidateur.

Article 116 : Opposition contre les ordonnances du juge-commissaire

Les ordonnances du juge-commissaire prises fixant l'état des créances et accordant des répartitions provisoires peuvent être frappées d'opposition dans le délai de trente jours, prolongé éventuellement d'un mois si l'auteur de l'opposition n'est pas domicilié en Mauritanie.

L'opposition est formée par simple déclaration au greffe. Le tribunal statue à la première audience.

Article 117 : Limitations de responsabilité spéciales

Le présent chapitre ne déroge pas aux dispositions spéciales édictant une limitation de la responsabilité du propriétaire de navire pour :

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

CHAPITRE 9 : Les saisies de navires

Section 1. La saisie conservatoire des navires

Article 118 : Formes et conditions de la saisie

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

La saisie conservatoire des navires susceptibles d'hypothèques n'est autorisée qu'en faveur des titulaires de créances maritimes au sens de l'article suivant et est effectuée dans les formes et conditions ci-après prévues.

Article 119 : Créances maritimes

Constituent des créances maritimes les prétentions à un droit ou à une créance ayant l'une des causes suivantes :

- 1) dommages causés par un navire, soit par abordage, soit autrement ;
- 2) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire ;
- 3) assistance et sauvetage ;
- 4) contrats relatifs à l'utilisation ou à la location d'un navire par charte-partie ou autrement ;
- 5) contrats relatifs au déplacement des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement ;
- 6) pertes ou dommages subis par les marchandises et bagages transportés par un navire ;
- 7) avaries communes ;
- 8) remorquage ;
- 9) pilotage ;
- 10) fourniture, quel qu'en soit le lieu, de produits ou

matériel, faite à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien ;

11) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale ;

12) salaires des capitaines, officiers ou hommes d'équipage ;

13) débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs ou les agents pour le compte du navire ;

14) litige sur la propriété ou la copropriété d'un navire ;

15) exploitation ou droits aux produits d'exploitation d'un navire ;

16) toute hypothèque maritime et, généralement, toute créance qui a sa source dans l'une des causes qui permettent l'application de la limitation de responsabilité des propriétaires ou armateurs de navires.

Article 120 : Autorisation judiciaire de saisir

Tout titulaire de l'une des créances énumérées à l'article précédent peut saisir avec l'autorisation du juge tout navire appartenant à son débiteur alors même que le navire est prêt à partir.

Toutefois, aucun navire ne pourra être saisi pour une créance prévue aux numéros 14, 15 et 16 de l'article précédent, à l'exception du navire même qui concerne la réclamation.

Article 121 : Débiteur non propriétaire

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

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent également à tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenue d'une créance maritime.

Article 122 : Forme de l'autorisation de saisie

L'autorisation de saisie est donnée dans les formes et délais prévus au Code de Procédure Civile.

Elle peut être subordonnée à la condition qu'une caution ou une garantie valable soit fournie par le demandeur ; la caution est obligatoire si le demandeur n'a pas, au jour de la saisie, son domicile en Mauritanie.

L'ordonnance portant autorisation de saisir fixera le délai, qui ne pourra excéder un mois, dans lequel le demandeur devra intenter son action au fond devant le juge compétent. Si l'action au fond n'est pas intentée dans le délai imparti, la saisie conservatoire pratiquée sera considérée comme nulle et non avenue et la caution, éventuellement fournie, déchargée.

Article 123 : Effet de la saisie

La saisie conservatoire immobilise le navire.

Elle est signifiée au débiteur par l'huissier ce dernier établit un gardien qui peut être le capitaine du navire saisi.

Le procès-verbal de saisie est notifiée à l'autorité portuaire du port dans lequel elle a été pratiquée. L'autorité portuaire doit empêcher le départ du navire.

Article 124 : Mainlevée de la saisie

Le juge qui a accordé la saisie peut en donner mainlevée dans les conditions et formes prévues au Code de Procédure Civile et doit accorder immédiatement celle-ci s'il est fourni bonne et suffisante caution, sauf au cas où la saisie est pratiquée en raison des créances relatives à un litige sur la propriété ou la copropriété du navire. En cas de constitution d'un fonds de limitation de responsabilité, celui-ci est considéré comme la garantie permettant d'accorder la mainlevée, à moins que ne s'élève une contestation sérieuse sur le droit à limitation ; dans ce cas, le juge doit surseoir à statuer en attendant qu'il soit prononcé au fond sur le bien-fondé du droit à limitation, sauf au débiteur saisi à constituer une garantie à hauteur de la valeur estimée du navire au jour de la saisie.

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

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

La demande de mainlevée de la saisie, moyennant une telle caution ou garantie, ne pourra être interprétée ni comme une reconnaissance de responsabilité, ni comme une renonciation au bénéfice de la limitation légale de la responsabilité du propriétaire du navire.

Article 125 : Compétence au fond

Outre les cas prévus au Code de Procédure Civile, la juridiction dans le ressort de laquelle a été autorisée la saisie est compétente au fond, même si le navire n'est pas mauritanien :

- 1) dans le cas où la créance est garantie par une hypothèque maritime sur le navire saisi ;
- 2) si la créance maritime est, elle-même, née en Mauritanie ;
- 3) si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite ;
- 4) si la créance provient d'un abordage dont la juridiction saisie peut connaître ;
- 5) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage dont la juridiction saisie peut connaître.

Section 2 : De la saisie-exécution

1. De la saisie-exécution des navires non susceptibles d'hypothèques

Article 126 : Droit commun de la saisie exécution

La saisie-exécution des navires non susceptibles d'hypothèques est effectuée dans les délais et formes prévues par le Code de Procédure Civile commerciale et administrative.

2. De la saisie-exécution des navires susceptibles d'hypothèques

Article 127 : Titre ouvrant droit à saisie

La saisie-exécution des navires susceptibles d'hypothèques est effectuée, soit en vertu d'une décision de justice ayant acquis force de chose jugée, soit, si le navire est immatriculé en Mauritanie, en vertu d'un titre exécutoire.

Dans le premier cas, cette saisie-exécution peut être effectuée le jour même de la signification.

Article 128 : Immobilisation du navire saisi

Elle immobilise le navire dans le port où il est amarré. L'autorité portuaire doit refuser le départ du navire ainsi qu'il est précisé à l'article 130 ci-dessous.

Article 129 : Énonciations du procès-verbal

L'huissier énonce dans son procès-verbal de saisie ou de conversion en saisie-exécution de la saisie conservatoire précédemment effectuée :

- 1) les nom, prénom, qualité, profession et domicile du créancier ;

- 2) le titre en vertu duquel il procède ;
- 3) l'élection de domicile faite par le créancier chez un avocat habilité à postuler dans les ventes par autorité de justice ;
- 4) l'indication du tribunal de première instance devant lequel la vente doit être poursuivie ; ce tribunal est celui du lieu où le navire est amarré ;
- 5) les nom, prénom, qualité, profession et domicile du saisi
- 6) le nom, l'espèce, le tonnage et la nationalité du navire.

Il fait la description sommaire du navire, de sa machine et de ses principaux accessoires et établit un gardien qui peut être le capitaine.

Article 130 : Rôle de l'autorité portuaire

Copie du procès-verbal de la saisie-exécution est, sur le champ, remise à l'autorité portuaire qui est requise d'apposer sa signature sur l'original. A partir de cet instant, elle doit s'opposer au départ du navire jusqu'à remise de mainlevée de saisie-exécution ou décision de justice autorisant le départ ou justification que l'adjudicataire a consigné les frais et déposé le prix ainsi qu'il est dit à l'article 131 ci-dessous.

Article 131 : Signification du procès-verbal de saisie

Le saisissant doit, dans un délai de quinze jours, signifier au débiteur copie du procès-verbal de saisie avec **ajournement devant la Chambre des saisies du tribunal régional du lieu de la saisie, pour entendre ordonner** qu'il sera procédé à la vente du navire saisi.

Cette signification peut être faite au capitaine ou, en cas d'absence, à la personne qui représente le débiteur.

Si celui-ci est domicilié hors de Mauritanie et que le capitaine soit absent et qu'il n'y ait personne pour représenter le débiteur, il sera procédé conformément aux dispositions du Code de Procédure Civile commerciale et administrative.

Article 132 : Notification du procès-verbal de saisie

Si le navire est immatriculé en Mauritanie, copies du procès-verbal de saisie et de l'ajournement susvisés sont signifiées dans le même délai :

- 1) au bureau d'immatriculation du navire aux fins d'inscription

de la saisie sur le registre ;

- 2) aux créanciers inscrits ou disposant d'une action résolutoire ou ayant fait prénover une demande aux fins, si bon leur semble, d'intervention volontaire dans la procédure

L'original de ces significations et un état des inscriptions grevant le navire seront joints au dossier réuni au tribunal.

Article 133 : Pouvoirs du débiteur saisi

A partir de l'inscription de la saisie-exécution sur le registre, le débiteur ne peut aliéner le navire, ni l'hypothéquer.

Article 134 : Fixation des modalités de la vente

Le tribunal ordonne la vente, en fixe les conditions et renvoie à l'audience à laquelle il y sera procédé. Cette audience ne peut être éloignée de plus de trois mois.

La mise à prix est fixée par le saisissant et vaut adjudication à son profit pour son montant, si, lors de la vente, il ne survient pas d'enchères.

Ce jugement n'est susceptible d'aucune voie de recours, ni même de pourvoi en cassation.

Article 135 : Demandes en revendication ou en nullité

Les demandes en revendication ou en nullité sont formées dix jours au moins avant le jour fixé pour l'adjudication, par acte d'avocat, comportant, à peine de déchéance, indication de la date à laquelle la demande sera appelée à l'audience des saisies du tribunal qui aura ordonné la vente, ainsi que les moyens de nullité ou de revendication.

L'avocat du saisissant doit, dans les cinq jours, fournir ses conclusions en réponse.

Ces demandes ne suspendent pas la vente.

Le jugement n'est susceptible que de pourvoi en cassation, lequel doit être formé dans les cinq jours du prononcé.

Les demandes en nullité formées après le délai visé à l'alinéa 1er sont réputées non avenues.

Les demandes en revendication formées après ledit délai ou après l'adjudication sont converties de plein droit en oppositions à la délivrance des sommes provenant de la vente et examinées lors de la procédure de répartition du prix d'adjudication.

Article 136 : Forme de la vente

La vente sur saisie se fait à l'audience des saisies du tribunal, trente jours au minimum après une apposition d'affiches et une insertion du texte de ces affiches au Journal Officiel de la République Mauritanienne et dans un journal quotidien de Mauritanie, sans préjudice de toutes autres publicités qui seraient autorisées par le tribunal à la demande de l'une des parties en cause et à ses frais avancés.

Article 137 : Affichage

Les affiches sont apposées sur la partie la plus apparente du navire saisi, à la porte principale du tribunal devant lequel la vente aura lieu, et au port où le bâtiment est amarré. Il est dressé procès-verbal de cet affichage par un huissier.

Article 138 : Énonciations des annonces et affiches

Les annonces et affiches doivent indiquer :

- 1) les nom, prénom, profession et domicile du poursuivant ;
- 2) le titre en vertu duquel il agit ;
- 3) l'élection de domicile par lui déjà faite ;
- 4) les noms, prénoms, professions et domiciles du débiteur et du propriétaire du navire saisi ;
- 5) les caractéristiques du navire ;
- 6) le lieu où se trouve le navire ;
- 7) la mise à prix et les conditions de la vente ;
- 8) le jour, le lieu et l'heure de l'adjudication.

Article 139 : Audience des saisies

La vente est appelée à l'audience des saisies fixée par le tribunal.

L'avocat du saisissant joint au dossier :

- a) le procès-verbal d'affichage dressé en application des dispositions ci-dessus ;
- b) l'exemplaire du Journal Officiel de la République Islamique de Mauritanie et du journal quotidien contenant la publicité.

Article 140 : Formes de la vente

Si le poursuivant n'a pas été désintéressé avant la date et l'heure fixées pour l'adjudication, la vente a lieu dans les formes prévues au Code de Procédure Civile commerciale et administrative. et produit les effets prévus au même Code. Le jugement d'adjudication n'est susceptible d'aucune voie de recours ni même de pourvoi en cassation.

Article 141 : Surenchère

Il ne sera admis, après l'adjudication, aucune surenchère.

Article 142 : Frais et prix d'adjudication

Les frais d'adjudication sont payables, sans mise en demeure préalable, dans le délai de dix jours de l'adjudication, entre les mains de l'avocat poursuivant.

Le prix d'adjudication doit être consigné également sans mise en demeure préalable dans le même délai de dix jours à la **Caisse des dépôts et consignations**.

Article 143 : Folle enchère

A défaut de ce règlement et de cette consignation, le navire sera remis en vente et adjugé, quinze jours après les nouvelles publications et affiches semblables à celles prévues aux articles ci-dessus, à la folle enchère de l'adjudicataire et à l'audience qui aura été fixée sur simple requête et sans assignation.

Le fol enchérisseur sera immédiatement, après l'adjudication et sans autre procédure, condamné par jugement séparé au paiement du déficit et des frais.

Article 144 : Demandes en subrogation ou renvoi.

Les demandes en subrogation ou en renvoi seront jugées conformément aux dispositions du Code de Procédure Civile commerciale et administrative.

En cas de renvoi, la nouvelle publicité est faite dans les délais prévus au Code de Procédure Civile commerciale et administrative.

Article 145 : Effets de l'adjudication

Seule, l'adjudication, suivie du paiement des frais et de la consignation du prix, opère transfert de la propriété. Elle purge de plein droit le navire de tous privilèges, hypothèques, actions résolutoires et de toutes prénotations.

Elle emporte de plein droit mainlevée de l'opposition au départ du navire.

Article 146 : Publicité

Si le navire est immatriculé en Mauritanie, l'inscription de l'adjudication et de la radiation des inscriptions relatives aux privilèges, hypothèques, actions résolutoires ou prénotations, visés à l'article précédent, est obtenue sur présentation par l'adjudicataire au bureau d'immatriculation du navire :

- 1) du jugement d'adjudication ;
- 2) du reçu délivré par l'avocat du saisissant constatant le payement entre ses mains des frais d'adjudication ;

- 3) du reçu délivré par la Caisse des dépôts et consignations constatant la consignation du prix d'adjudication.

Article 147 : Sort du capitaine

L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine.

- 3) De la répartition du prix d'adjudication

Article 148 : Ordre de la répartition

La répartition du prix d'adjudication est faite dans l'ordre prescrit par les dispositions relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et par les dispositions de droit commun.

Tout créancier colloqué l'est tant pour le principal que pour les intérêts admis et les frais.

Article 149 : Formes de la répartition

La procédure de répartition, les délais et les voies de recours sont ceux de distribution ou d'ordre établis par les articles 428 à 430 du Code de Procédure Civile commerciale et administrative.

- 4) Dispositions Communes

Article 150 : Caractère supplétif des articles du code de procédure civile

Les règles édictées par le Code de Procédure Civile sont applicables dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions du présent chapitre.

LIVRE III DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES

Article 151 :

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 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la prévention de la pollution ayant le navire pour origine . Ils doivent être munis ,selon les catégories de navigation précisées par décret pris en conseil des Ministres sur rapport du Ministre chargé de la Marine Marchande , des titres de sécurité suivants :

Les titres nationaux : permis de navigation pour tous les navires immatriculés mauritaniens;
certificat national de franc-bord pour tout navire à usage professionnel au dessus d'une taille fixée par arrêté;

Les titres internationaux prévus par les conventions internationales de sécurité et de protection du milieu marin pour les différents types de navire de commerce et de pêche, et ratifiées par la République Islamique de Mauritanie .

Ces titres valides qui présument d'une conformité sont également exigibles des navires de commerce étrangers ,présents dans les eaux mauritaniennes, et des navires de pêche étrangers autorisés à pêcher dans la zone économique dans les conditions prévues à l'article 158.

Article 152:

L'autorité administrative maritime arrête les règles générales auxquelles doivent satisfaire les différents types de navires pour la délivrance des titres de sécurité prévus à l'article précédent, notamment en ce qui concerne le permis de navigation .Ceux-ci constatent la conformité avec les règlements nationaux ou internationaux concernant:

-La construction ,le cloisonnement, la stabilité,et l'enfoncement admissible

-La prévention ,la détection, et la lutte contre l'incendie ;

Les appareils propulsifs et auxiliaires , notamment d'épuisement et d'assèchement;

Les installations électriques ;

Les moyens de sauvetage;

Les instruments et documents nautiques utiles à la sécurité de la navigation ;

Les moyens de transmission radioélectrique ou optique pouvant être utilisés pour l'alerte ;

L'habitabilité ,l'hygiène ,le service médical et sanitaire à bord .

- L'habitabilité, l'hygiène ,le service médical et sanitaire à bord

-La prévention de la pollution par le navire.

-Les règles particulières aux navires à passagers,ou à caractéristiques spéciales ou transportant des cargaisons solides ou liquides présentant des risques particuliers.

Article 153 :

La délivrance et le renouvellement des titres sécurité sont subordonnés à la visite du navire.

Les navires construits ou acquis à l'étranger sont expédiés pour leur premier voyage avec un acte de mauritanisation provisoire délivré par les consuls de la République Islamique de Mauritanie.Ils bénéficient d'un titre de sécurité provisoire après accord des autorités maritimes du port de départ.

ARTICLE 154:

L'autorité administrative maritime fixe par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande:

La nature, la périodicité des visites de sécurité ;

Les conditions dans lesquelles ces visites sont subies ;

Le personnel habilité pour le contrôle sur les divers types de navires ;

La nature des titres délivrés, la composition et le fonctionnement des commissions de visite.

Certaines tâches techniques d'inspection et de contrôle peuvent être déléguées à des sociétés ou des experts agréés qui font rapport de leurs constatations à l'administration maritime,laquelle conserve la responsabilité de la délivrance des titres internationaux et nationaux.

Article 155:

Les visites de contrôle des navires,la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité donnent lieu à la perception de taxes administratives fixées par arrêté;

Les déplacements des fonctionnaires maritimes hors de leurs circonscriptions maritimes sont à la charge du navire visité;

Quand l'autorité maritime confie à des sociétés agréés le contrôle de certains aspects de la sécurité leur charge financière est supportée par le navire contrôlé.

Article 156:

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 ou d'achat à l'étranger de navires de plus 50 tx. Elle décide de l'approbation préalable des plans et documents déposés par l'armateur intéressé ;

Elle est consultée pour tout projet d'acquisition de navires civils par l'état ;

Elle donne son avis au Ministre sur toute question relative à la sécurité du navire ou de la navigation, notamment après avoir ordonné une enquête après un accident maritime notable et pris connaissance de ses conclusions ;

Elle propose au Ministre l'adoption ou la modification des règles de sécurité ou de protection du milieu marin pour des pollutions ayant le navire pour origine ;

Un arrêté précisera sa composition et ses modalités de fonctionnement.

Article 157:

Sont dispensés de l'examen de la commission les navires inférieurs à 50 tx ;

Les conclusions favorables présentées avant importation d'un navire en Mauritanie par une société de classification reconnue peuvent dispenser de l'examen détaillé des plans et documents prévus à l'article précédent.

Article 158:

Les règlements internationaux relatifs à la sécurité et à la protection du milieu marin sont applicables à tous les navires étrangers dans les conditions indiquées à l'article 151.

Ces navires sont 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 ,de l'environnement, et de la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Ce titre doit être considéré comme suffisant à moins que l'état de navigabilité du navire ne corresponde pas de façon apparente, ou après accident, aux indications qui y sont portées.

Une visite spéciale de conformité ,conditionnant la délivrance de la licence de pêche , est applicable aux navires de pêche étrangers exerçant dans la zone économique exclusive de la République Islamique de Mauritanie.

L'autorité administrative maritime, prend, en cas de prescriptions impératives d'exécution immédiate toutes dispositions nécessaires pour empêcher le départ du navire. Elle 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 motivées.

Article 159:

L'autorité administrative maritime, 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, ou susceptible de menacer le milieu marin.

ARTICLE 160

Peuvent formuler un recours auprès du président de la commission technique de sécurité:

- 1°) le constructeur, le propriétaire ou l'armateur, en cas de refus de délivrance d'un titre de sécurité prévu à l'article 151 du présent livre
- 2°) le propriétaire, l'armateur ou le capitaine en cas de retrait de suspension ou de refus de prorogation
- 3°) le capitaine à qui l'autorisation de départ est refusée

Le recours, qui n'est pas suspensif, doit être formulé par écrit, éventuellement par procédé télégraphique dans un délai maximum de 7 jours. Le président s'informe des arguments du centre de sécurité contesté et réunit une commission même restreinte dans les délais les plus courts. Il dispose dans un délai maximum d'une semaine pour proposer au Ministre un projet de décision confirmant ou allégeant les conditions mises pour quitter le port. Le ministre ainsi informé n'est pas lié par la décision de la commission et décide en dernier ressort.

ARTICLE 161 PÉNALITÉS:

Outre les sanctions administratives, des pénalités sont infligées par des tribunaux de droit commun au vu de procès verbaux dressés par l'agent maritime compétent pour inspecter cette taille de navire.

Les armateurs et capitaines qui font naviguer un navire sans titre de sécurité ou de prévention de la pollution sont passibles des peines suivantes:

Navires de moins de 12m	de 2000 à 50000 UM
Navires de moins de 24m	de 10000 à 100000 UM
Navires de moins de 45m ou 500 TJB	de 50000 à 1000000 UM
Navires de plus de 500 TJB	de 500000 à 10000000 UM

Toutefois le capitaine est soumis à une amende maximum égale au tiers de l'amende encourue s'il agit sur ordre de son armateur.

Tout responsable à bord ou à terre ayant mis obstacle à un contrôle de sécurité par une autorité qualifiée ou ayant fourni des informations sciemment inexactes est passible de:

Navires de moins de 500 TJB	de 10000 à	100000 UM
Navires de plus de 500 TJB	de 100000 à	2000000 UM

Le capitaine ou tout responsable à bord ou à terre convaincu de la déficience d'un matériel de sécurité embarqué dont il a la charge ou qui dispose d'un matériel de sécurité non approuvé ou interdit par l'autorité maritime est passible de:

Navires de moins de 500 TJB	de 2000 à	50000 UM
Navires de plus de 500 TJB	de 50000 à	1000000 UM.

Le non respect des conventions internationales maritimes approuvées par la Mauritanie, y compris celles concernant le milieu marin et les fautes dans les manutentions réglementées de produits spéciaux sont passibles de :

Navires de moins de 500 TJB	de 2000 à	100000 UM
Navires de plus de 500 TJB	de 100000 à	10000000 UM

En cas de récidive dans un délai d'un an, le barème des peines est triplé. En outre elles peuvent s'accompagner d'une condamnation à la prison allant de 3 jours à 3 mois

LIVRE IV : DES ÉVÉNEMENTS DE MER

CHAPITRE I : De l'abordage

Article 162 : Définition de l'abordage

L'abordage est la collision d'un navire avec un autre navire, ou un bateau de navigation intérieure, ou tout autre engin flottant non amarré à poste fixe, quelle que soit la nature des eaux où l'abordage s'est produit.

Relève également du régime de l'abordage maritime, la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission de manoeuvre, soit par inobservation des règlements, un navire a causé, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu collision.

Article 163 : Responsabilité civile en cas d'abordage

En cas d'abordage, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre.

Article 164 : Abordage douteux ou fortuit

Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux auraient été au mouillage au moment de l'abordage.

Article 165 : Abordage par la faute d'un navire

Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise.

Article 166 : Abordage par faute commune

S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

Les dommages causés, soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.

Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter.

Article 167 : Faute du pilote

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Article 168 : Prescription

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les recours admis par l'alinéa 3 de l'art.166 est d'une année à partir du jour du paiement.

Ces délais de prescription ne courent pas lorsque le navire n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction mauritanienne.

Article 169 : Navires affectés à un service public

Les dispositions du présent chapitre, à l'exception de celles du dernier alinéa de l'article précédent, sont également applicables aux navires et bateaux de navigation intérieure de l'État ou affectés à un service public.

Article 170 : Compétence judiciaire

En cas d'abordage, le demandeur pourra, à son choix, assigner devant le tribunal du domicile du défendeur ou devant celui du port mauritanien dans lequel soit l'un, soit l'autre des deux navires s'est réfugié en premier lieu ou a été saisi.

Si l'abordage est survenu dans la limite des eaux soumises à la juridiction mauritanienne, l'assignation pourra également être donnée devant le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite.

La poursuite et la répression des infractions pénales et disciplinaires commises à l'occasion de l'abordage sont de la compétence exclusive des juridictions et instances disciplinaires du pays du pavillon.

CHAPITRE II : ASSISTANCE MARITIME

Article 171 : Notion d'assistance

L'assistance des navires en danger, ainsi que les services de même nature rendus entre navires et bateaux de navigation intérieure ou tous autres engins flottants, est soumise aux

dispositions du présent chapitre, quelle que soit la nature des eaux où elle a été rendue.

Article 172 : Obligation d'assistance

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Il en va de même en cas d'abordage : chaque navire impliqué dans l'abordage doit prêter assistance à l'autre, autant qu'il le peut sans danger sérieux pour lui-même, son équipage et ses passagers.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions aux dispositions précédentes sauf intervention effective et directe de sa part.

Article 173 : Droit à rémunération de l'assistant

Tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Une rémunération est due encore que l'assistance ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile. En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Toutefois, l'assistant a droit d'être indemnisé pour tous les frais et dépenses exposés en vue de la préservation de l'environnement, alors mêmes que ces frais et dépenses n'auraient pas eu de résultat utile.

Article 174 : Sauvetage des personnes

Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées. Toutefois, le sauveteur des personnes peut être indemnisé des frais exposés à l'occasion de ce sauvetage.

Les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Article 175 : Envois postaux

Il n'est dû aucune rémunération d'assistance pour les envois postaux de toute nature.

Article 176 : Assistance refusée

N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du capitaine du navire secouru.

Article 177 : Assistance et contrat de remorquage

Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement normal du contrat de remorquage.

Article 178 : Montant et répartition de la rémunération

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le tribunal.

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

Si le navire est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi nationale du navire.

Article 179 : Révision judiciaire de la convention

Toute convention d'assistance peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, compte tenu du service rendu et des bases de rémunération indiquées à l'article suivant ou que le service rendu ne présente pas les caractères d'une véritable assistance, quelque qualification que les parties lui aient donnée.

Article 180 : Bases de calcul

La rémunération est fixée par le tribunal selon les circonstances, en prenant pour base :

- a) 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 et par le navire assistant, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant, ainsi que les risques courus par l'environnement marin.
- b) En second lieu, la valeur des choses sauvées, le fret et le prix du passage.

Les memes dispositions sont applicables aux repartitions prévues à l'art. 178 (al. 2).

Le tribunal peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu

l'assistance nécessaire ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Article 181 : Prescription

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

Toutefois, ce délai de prescription ne court pas lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction mauritanienne.

Article 182 : Navires d'État ou affectés à un service public

Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'État ou affectés à un service public, à l'exception de l'art.181 (al. 2). Les art.173 (al. 2) et 178(al. 2) ne sont pas applicables aux navires et bateaux de navigation intérieure de l'Etat.

Par dérogation aux dispositions de l'art. 172, les obligations d'assistance qui peuvent être imposées aux commandants de forces navales ou de bâtiment de la marine nationale sont fixées par le Code de justice militaire.

Article 183 : Limitation de la responsabilité de l'assistant

La responsabilité de l'assistant, à raison des dommages corporels ou matériels en relation directe avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, au sens de la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes signée à Londres le 19 novembre 1976, ainsi qu'à raison de tous autres préjudices résultant de ces opérations, peut être soumise à limitation, quel que soit le fondement de la responsabilité.

Cette limitation est soumise aux mêmes conditions que celles applicables à la limitation de responsabilité du propriétaire de navires.

Les préposés de l'assistant ont le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité dans les mêmes conditions que l'assistant lui-même.

Les limites de responsabilité de l'assistant n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel il fournit des services d'assistance sont calculées selon les mêmes règles et sur la base d'une jauge de 1 500 tonneaux au sens du 5 de l'art. 6 de la convention mentionnée au premier alinéa du présent article.

Article 184 : Clause attributive de juridiction et arbitrage.

Toute clause attributive de juridiction à un tribunal étranger ou toute clause compromissaire donnant compétence à un tribunal arbitral siégeant à l'étranger est nulle lorsque le navire assistant et le navire assisté sont de nationalité mauritanienne et que l'assistance a été rendue dans les eaux soumises à la juridiction mauritanienne.

CHAPITRE III : DES AVARIES COMMUNES

Article 185 :

Est considéré « Avarie commune » tout sacrifice ou toute dépense extraordinaire qui a été faite volontairement et raisonnablement par le capitaine ou une autre personne à sa place pour sauver le navire, les marchandises à son bord et le fret du danger commun.

Article 186 :

Sont admis en avaries communes les seuls dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'avarie.

Article 187 :

Les dommages ou pertes indirectes quelconque notamment ceux découlant de retard du navire ou de la différence de prix des marchandises, ou la perte de marché ne sont pas admis en avaries communes.

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagée dans l'expédition maritime il n'y a pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice du recours pouvant être exercé contre la partie en faute.

Article 188 :

La preuve qu'un dommage ou qu'une faute ou qu'une dépense doivent être effectivement admis en avaries communes incombe à celui qui réclame cette admission.

Article 189 :

Sont réputées avaries particulières tous les dommages pertes et dépenses subies par le navire ou, par la cargaison, ou par le fret qui ne sont pas classés en avaries communes.

Les Avaries particulières sont supportées séparément par les propriétaires des biens embarqués ou perdus sans préjudice

d'une éventuelle action en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

Article 190 :

Les dispositions sur les avaries communes ne s'appliquent qu'aux navires exerçant une activité commerciale.

SECTION I : De la Contribution aux avaries communes

Article 191 :

Les dommages, pertes et dépenses survenus à la suite d'un acte d'avaries communes sont supportés conjointement par le navire, le fret et la cargaison. Les modalités de calcul de la contribution aux avaries communes ainsi que le mode de sa répartition sont fixés par arrêté.

Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution ou dépôts de cautions suffisantes qui incombe aux parties intéressées.

Article 192 :

L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues sur les marchandises ou leur prix, pendant un mois après leur délivrance, si elles ne sont pas passés en main tierce.

Article 193 :

L'affrèteur supporte seul la contribution à l'avarie commune.

SECTION II : Du Règlement des Avaries communes

Article 194 :

Le classement des Avaries, la détermination et la répartition des pertes, des dommages et des dépenses en avaries communes ainsi que la fixation de la contribution des intéressées sont établis dans un règlement d'avaries communes par les commissaires aux avaries.

Les conditions d'exercice des fonctions du commissaire aux avaries, seront fixées par voie réglementaire.

Sauf convention contraire, le règlement des Avaries communes est établi conformément aux lois et usages du lieu où s'achève l'expédition.

Article 195 :

La contestation d'un règlement d'avaries communes doit être portée devant la juridiction compétente dans un délai d'un mois à partir de la notification du règlement à l'intéressé.

Si le règlement d'avaries communes établi par le commissaire aux avaries n'a pas été contesté devant la juridiction il a force exécutoire.

Tout action découlant des avaries communes est prescrite par deux (2)ans à partir du jour ou l'expédition a pris fin.

Cette prescription est interrompue par le commencement de la procédure de règlement des avaries communes devant le commissaire aux avaries et le cas échéant devant la juridiction

La prescription recommence à courir du jour ou cette procédure a pris fin.

LIVRE V: LES ÉPAVES MARITIMES

Article 196 : Définition des épaves maritimes

Constituent des épaves maritimes soumises aux dispositions du présent livre:

- 1) les navires et les aéronefs trouvés en état d'innavigabilité sur le domaine public maritime ou dans les eaux territoriales mauritaniennes, abandonnés sans esprit de retour par les équipages et dont les propriétaires n'assurent plus une garde réelle et une surveillance effective ;
- 2) les cargaisons de ces navires et aéronefs, ainsi que les marchandises ou objets provenant de jets, bris ou naufrage tombés ou abandonnés à la mer, et trouvés flottants, immergés ou échoués en mer, ou dans les eaux territoriales ou sur une partie quelconque du littoral mauritanien ;
- 3) tout élément ou débris de navire ou d'aéronef trouvé flottant ou submergé, en mer ou dans les eaux territoriales, et ramené à terre par les sauveteurs, ou trouvé échoué ou submergé sur une partie quelconque du littoral mauritanien ;
- 4) et, d'une façon générale, tous les objets trouvés abandonnés en mer, sur le rivage ou au fond de la mer.

Article 197 : Découverte et conservation de l'épave

En cas de découverte d'une épave maritime :

- 1) L'auteur de la découverte doit, dans la mesure de ses moyens et si l'épave ne présente aucun danger pour lui ou l'environnement, procéder à la mise en sûreté de l'épave et, obligatoirement, en faire aussitôt déclaration à l'autorité maritime, au plus tard dans les soixante-douze heures de son retour à terre ;
- 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. De même, elle peut donner l'ordre d'occuper temporairement ou de traverser les propriétés privées.

Elle dresse un inventaire des matériels ou objets sauvés.

Elle procède ensuite à la recherche du propriétaire.

Article 198 : Option ouverte au propriétaire identifié

Si le propriétaire de l'épave est connu, il doit indiquer, dans le délai de deux mois à compter de la notification de la découverte de l'épave ou de la constatation de l'état d'abandon qui lui est adressée par l'autorité administrative, s'il désire procéder à la récupération de l'épave.

Si le propriétaire choisit de récupérer l'épave, un nouveau délai, fixé d'un commun accord avec l'autorité maritime compétente, lui est donné pour y procéder.

Article 199 : Propriétaire inconnu ou négligent

Si, après le délai de deux mois à compter de la notification de la découverte de l'épave, le propriétaire reste inconnu ou n'a pu être joint ou s'il n'a pas fait connaître ses intentions ainsi qu'il est prévu à l'article ci-dessus, ou si, dans le délai qui lui a été fixé pour procéder au relèvement de l'épave, le propriétaire n'a pas respecté ses engagements Le Ministre chargée de la Marine marchande prononce la déchéance des droits du propriétaire.

Dans ce cas Le ministre chargé de la marine marchande prend un arrêté constatant le transfert de la propriété de l'épave à l'État et décide de l'une ou l'autre des mesures suivantes :

- soit procéder à la vente sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires ;
- soit procéder directement à son enlèvement, renflouement ou destruction ;
- soit passer un contrat de concession avec une entreprise spécialisée en vue de l'enlèvement, du renflouement ou de la destruction de l'épave.

En aucun cas, le propriétaire ne peut mettre en jeu la responsabilité de l'État ou de l'autorité maritime lorsqu'il est procédé à ces opérations dans les conditions sus-indiquées.

Article 200 : Épaves dangereuses - Cas particuliers d'urgence

Sans attendre l'expiration des délais prévus aux articles précédents, et même lorsque le propriétaire est connu, l'autorité maritime peut faire procéder immédiatement, aux frais et risques du propriétaire, à l'enlèvement, au renflouement, à la destruction, à l'exploitation ou à la vente de l'épave

- 1) ces objets constituent un danger pour la navigation, la pêche ou la préservation de l'environnement. L'opération est

cependant précédée d'une mise en demeure adressée au propriétaire d'avoir à prendre lui-même les mesures nécessaires dans un bref délai fixé par l'autorité maritime ;

- 2) le propriétaire demande qu'il y soit procédé pour son compte parce qu'il ne dispose pas des moyens suffisants ;
- 3) la récupération de l'épave présente un intérêt général.

Article 201 : Rémunération de l'inventeur et du sauveteur

Une rémunération est due par le propriétaire de l'épave :

- a) à l'inventeur ;
- b) 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 ; lorsque ce dernier est inconnu ou qu'il s'est désintéressé du sort de l'épave, l'autorité maritime s'entend avec l'inventeur et les sauveteurs sur la rémunération à laquelle ils ont droit. A défaut d'accord, la rémunération est fixée par le juge du lieu où l'épave a été trouvée ou amenée. La juridiction compétente est la juridiction de droit commun.

Article 202 : Calcul de la rémunération

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 exposés et des 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 pouvant jamais dépasser cette valeur.

Si l'épave n'a aucune valeur ou n'a qu'une très faible valeur, elle peut être abandonnée à l'inventeur et aux sauveteurs.

Article 203 : Partage de la rémunération entre sauveteurs

Lorsque plusieurs sauveteurs ont participé au sauvetage de l'épave, la rémunération est partagée entre eux à proportion des mérites respectifs de chacun d'entre eux ; ou, si ces mérites paraissent égaux, à égalité entre eux.

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 moitié pour l'armateur et de moitié pour l'équipage. Entre les membres de l'équipage,

la part leur revenant est distribuée au prorata des salaires reels.

Article 204 : Modalités de paiement de la rémunération

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. Cette consignation peut être remplacée par toute garantie financière ou bancaire jugée équivalente et suffisante par les créanciers.

Lorsque le propriétaire reste inconnu ou qu'il refuse de procéder à la récupération de l'épave dans les conditions fixées ci-dessus, la rémunération est versée par l'autorité maritime sur le produit retiré de la vente ou de l'exploitation de l'épave et à concurrence de ce produit, déduction faite des frais exposés pour son renflouement ou sa destruction.

Article 205 : Privilège des créanciers

Toute personne physique ou morale ayant participé à l'une quelconque des opérations sur une épave est titulaire, pour sa rémunération ou pour le remboursement de ses frais, d'un privilège sur les biens sauvés. Ce privilège s'exerce dans l'ordre inverse de la date des créances.

Article 206 : Exclusion de la limitation de responsabilité

Dans tous les cas couverts par le présent livre, le propriétaire de l'épave ne peut invoquer contre l'État, les collectivités publiques ou les établissements publics, ni contre le concessionnaire retenu dans les conditions ci-dessus rappelées, le droit à limitation de responsabilité des propriétaires et exploitants de navires, pour toutes les créances se rattachant au renflouement, relèvement ou destruction de l'épave.

Article 207 : Épaves de navires étrangers

Les dispositions ci-dessus s'appliquent, sous réserve des clauses des conventions internationales en vigueur ratifiées ou adoptées par la République Islamique de Mauritanie, aux épaves de navires et aéronefs de nationalité étrangère et aux marchandises et objets en provenant, trouvés ou amenés sur son domaine public maritime ou dans ses eaux territoriales.

Article 208 : Épaves de nature particulière

L'autorité maritime déterminera en tant que de besoin la réglementation spéciale applicable aux épaves de nature particulière comme les matériels ou objets appartenant à l'État, aux établissements publics ou collectivités publiques, les objets à caractère historique, archéologique ou

scientifique, les cadavres et les objets personnels trouvés sur eux, les marchandises prohibées par la loi.

Article 209 : Infractions à la réglementation des pêches

Lorsque la réduction à l'état d'épave est consécutif ou se double d'une infraction à la réglementations des pêches, ce sont les dispositions des codes des pêches qui s'appliquent.

Article 210 : Conditions d'application

Les conditions d'application des dispositions du présent livre sont fixées en tant que de besoin par l'autorité maritime.

Article 211 : Désignation de l'autorité compétente

L'autorité compétente pour constater la présence d'une epave, ou de son caractère dangereux, est la personne publique gestionnaire du domaine public maritime.

LIVRE VI : DES NAVIRES ABANDONNES

Article 212 : Définition des navires abandonnés

Sont considérés comme navires soumis aux dispositions de la présente loi les navires même en état de navigabilité :

- sur lesquels les armateurs ne maintiennent pas un équipage de sécurité, régulièrement inscrit au rôle d'équipage déposé à la circonscription maritime,
- et/ou pour lesquels les armateurs ne répondent pas immédiatement aux injonctions qui peuvent leur être données par les autorités maritimes chargées d'assurer la sécurité de la navigation maritime ou la préservation de l'environnement dans les eaux territoriales, les rades et les ports.

L'un quelconque de ces manquements est suffisant pour permettre de considérer le navire comme abandonné.

Article 213 :

En vue de mettre fin aux dangers que présente les navires et engins flottants abandonnés, il peut être procédé à la réquisition des personnes et des biens, avec attribution de compétence à l'autorité judiciaire en ce qui concerne le contentieux du droit à indemnité.

Lorsque le propriétaire ou l'armateur ou leurs représentants, dûment mis en demeure, dans le délai qui lui est imparti de mettre fin aux dangers que présente le navire ou l'engin flottant abandonné, refuse ou néglige de prendre les mesures nécessaires, l'autorité compétente peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

En cas d'urgence, l'intervention peut être exécutée d'office et sans délai.

Article 214 :

La cargaison des navires et engins flottants abandonnés peut être vendue, si elle n'est pas revendiquée ou enlevée dans les conditions définies par le décret mentionné à l'article 215. Le produit de la vente est consigné durant 3 ans. Les créances afférentes aux frais exposés pour la conservation de la cargaison sont garanties par un privilège sur la valeur de la cargaison de même rang que le privilège des frais pour la conservation de la chose.

Au terme du délai de 3 ans les sommes pour lesquels aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises au Trésor.

Article 215

Un décret pris en Conseil des Ministres, sur rapport du Ministre chargé de la Marine marchande, détermine les conditions d'application du présent livre.

LIVRE VII : DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

Article 216 :

- Les dispositions de la présente loi ont valeur de loi d'aménagement du domaine public maritime en déterminant les conditions d'utilisation.
- Elles s'appliquent à toute personne pour l'exécution de tous travaux sur celui-ci.

Article 217 :

Le domaine public maritime est la partie du domaine public national caractérisé par la présence de la mer et les espaces soumis à son influence qu'elle couvre en permanence ou temporairement.

Article 218 :

1 - Le domaine public maritime comprend :

- le sol et le sous-sol de la mer territoriale tels que définies à l'article premier de l'ordonnance 88 120 portant délimitation et statut juridique de la mer territoriale ,de la zone contiguë ,de la zone économique exclusive et du plateau continental,
- le sol et le sous-sol des eaux intérieures situés en deçà des lignes de base et le rivage de la mer
- le rivage de la mer, ou littoral,
- les lais et relais de la mer,
- les ports maritimes, leurs dépendances ainsi que les ouvrages publics situés hors de leurs limites (balises, bouées, phares,...),
- les terrains soustraits artificiellement à l'action de la mer, et d'une manière générale, les lieux qui sont aménagés et affectés à un usage public, ou encore qui ont pu être acquis en bordure de mer par l'État pour la satisfaction des besoins d'un intérêt public.
- Une bande littorale d'une largeur moyenne de cent mètres a compter de la limite haute du rivage est incorporée au domaine public maritime.

Toutefois, la largeur de cette bande peut être portée, par décret pris en conseil des Ministres sur rapport du Ministre chargé de la Marine marchande, à plus de cent mètres lorsque sont justifiées :

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

Article 219 :

- 1) Le domaine public maritime est inaliénable, imprescriptible et insaisissable.
- 2) La circulation y est libre pour tous sous réserve de conformité avec les règlements de police en vigueur.

Article 220 :

L'incorporation du sol et du sous-sol de la mer territoriale au domaine public maritime ne porte pas atteinte aux droits créés et actions exercées par les Administrations de l'État en vertu des pouvoirs qu'elles détiennent dans les eaux territoriales.

Article 221 :

- 1) Les documents et décisions relatives à la vocation des zones ou à l'occupation et l'utilisation ou l'exploitation du domaine public maritime doivent préserver les espaces maritimes, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral et les milieux nécessaires au maintien des équilibres physiques et biologiques.
- 2) Un décret pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande fixe la liste des zones à préserver comportant notamment, en fonction de leurs intérêts propres, les dunes, plages, îlots inhabités, mangroves, frayères, milieux temporairement immergés...

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

Article 222 :

- 1) les constructions ou installations sont interdites sur la bande littorale telle que définie à l'article 218 du présent livre.
- 2) Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau ainsi qu'au tourisme, et bénéficiant d'une autorisation d'occupation temporaire sur le domaine public maritime délivrée par le Ministre chargé de la Marine marchande.

Article 223 :

- 1) Les décisions d'utilisation du domaine public maritime doivent tenir compte, autant que possible, de la vocation des zones concernées et de celle des espaces terrestres avoisinants, ainsi que des impératifs de préservation des sites et paysages du littoral et des ressources biologiques.

A ce titre, elles peuvent être coordonnées avec celles concernant les terrains avoisinants ayant vocation publique.

- 2) Sous réserve des textes particuliers concernant la défense nationale et des besoins de la sécurité maritime, toute demande tendant à aboutir à un changement très substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime est préalablement soumis à enquête publique.

Article 224 :

- 1) Le rivage de la mer, ou littoral, s'étend entre les hautes et basses mers.
- 2) Il est limité au point où les plus hautes mers peuvent s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles.
- 3) Les limites du rivage sont constatées par l'État en fonction des observations opérées sur les lieux à délimiter.
- 4) Les modalités de délimitation du domaine public maritime sont fixées par décret en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande.
- 5) Les revendications de propriété sur les portions délimitées de rivage se prescrivent par deux ans à dater de la publication. Le recours contentieux à l'encontre de l'acte de délimitation suspend ce délai.

Article 225 :

- 1) En dehors des zones portuaires et industrialo-portuaires, et sous réserve de l'exécution des opérations de défense contre la mer et de la réalisation des ouvrages et installations nécessaires à la sécurité maritime, à la défense nationale, à la pêche maritime et aux cultures marines, il ne peut être porté atteinte à l'état naturel du rivage de la mer, notamment par endiguement, assèchement, enrochement ou remblaiement.
- 2) Cette interdiction ne s'applique pas aux ouvrages ou installations liés à l'exercice d'un service public ou l'exécution d'un travail public dont la localisation au bord de mer s'impose pour des raisons topographiques ou techniques impératives et qui ont donné lieu à déclaration auprès des services compétents de la Marine Marchande.

Article 226 :

- 1) Les extractions de matériaux sont limitées ou interdites lorsqu'elles risquent de compromettre, directement ou indirectement, l'intégrité des plages, dunes littorales, falaises, zones de frayères, gisements naturels de coquillages vivants et exploitation de cultures marines.
- 2) Cette disposition ne peut toutefois faire obstacle aux travaux de dragage effectués dans les ports et leurs chenaux ni à ceux qui ont pour objet la conservation ou la protection d'espaces naturels remarquables.
- 3) Les opérations doivent également être dirigées de manière à ne gêner ni la circulation sur le rivage de la mer, ni la pêche maritime, ni le libre exercice des services publics.
- 4) Les conditions de délivrance des autorisations d'extraction de matériaux sur le rivage de la mer, par le Ministre chargé de la Marine Marchande, sont fixées par décret.

Article 227 :

- 1) L'accès aux plages est libre pour tous, sauf pour des raisons tenant à la sécurité, à la défense nationale ou à la protection de l'environnement.
- 2) L'usage en est libre et gratuit pour le public.
- 3) Des concessions peuvent être accordées ou renouvelées par le Ministre chargé de la marine marchande après avis de la Commission des rivages de la mer et des espaces maritimes dont la composition et le fonctionnement sont fixés par décret en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande

Elles doivent toutefois préserver la libre circulation ainsi que le libre usage pour le public d'un espace de largeur significative tout le long de la mer en tenant compte des caractéristiques des lieux.

Article 228 :

Les conditions générales de délivrance des autorisations d'occupation temporaires sur le domaine public maritime, ainsi que de toutes autres formes d'exploitation sont fixées par décret pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 229 :

Toute personne titulaire d'une concession, d'une autorisation d'occupation temporaire ou d'une autorisation d'extraction de matériaux sur le domaine public maritime est solidairement responsable du paiement des amendes prononcées à l'encontre de ses employés ou ayant-cause.

Article 230 : LES INFRACTIONS AU DOMAINE PUBLIC MARITIME

- 1) Toute personne qui aura entrepris sur le domaine public maritime une activité en vue de son exploitation sans autorisation préalable ou sans que soient respectées les conditions fixées par ladite autorisation sera punie d'une amende de 250.000 à 10.000.000 d'ouguiya.
- 2) De plus, le Tribunal pourra :
 - ordonner, s'il y a lieu, soit l'enlèvement des installations et dispositifs mis en place sur les lieux d'exploitation sans autorisation et ce, dans un délai qu'il fixera.
 - prononcer la confiscation de tout véhicule, engin, matériel ou instrument employés à la constatation de l'infraction.
 - Si à l'expiration du délai fixé par le jugement ordonner, s'il y a lieu, soit l'enlèvement des installations et dispositifs mis en place sur les lieux d'exploitation sans autorisation et ce, dans un délai qu'il fixera.
 - Si à l'expiration du délai fixé par le jugement, l'enlèvement des installations et dispositifs ou leur mise en conformité, selon le cas, n'a pas eu lieu ou n'est pas terminé, il sera procédé d'office à tous travaux nécessaires à l'exécution de la décision de justice, aux frais et aux risques du condamné.
 - La continuation des travaux d'exploitation, nonobstant toute décision judiciaire ou administrative, sera punie en plus d'une amende de 100.000 U.M. à 10.000.000 d'ouguiyas.

LIVRE VIII : DU PILOTAGE DE NAVIRES ET REMORQUAGE

CHAPITRE I : LE PILOTAGE

Article 231

1) Le pilotage des navires de mer dans les eaux maritimes de la République Islamique de Mauritanie est une opération nautique d'assistance et de conseil donnée aux capitaines par un personnel maritime habileté et possédant une bonne connaissance des lieux, notamment en matière de navigation et de conduite à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et autres eaux maritimes de la République.

2) son objet est :

2.1.) d'assurer l'écoulement du trafic maritime dans les meilleures conditions de délais et de sécurité ;

2.2.) de contribuer efficacement que possible au respect des principes de l'ordre juridique maritime national et international.

Article 232 :

1) Afin d'assurer la sécurité des chenaux ainsi que l'exigé la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans les eaux maritimes et portuaires, les capitaines de tout navire battant pavillon mauritanien ou étranger ont obligation de faire appel aux pilotes du port dans lequel ils entrent où duquel ils sortent.

2) Sont affranchis d'une telle obligation :

2.1.) Les navires affectés à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance des ports et de leurs accès, ainsi qu'au sauvetage ;

2.2.) Les bâtiments de la Marine Nationale ainsi que ceux affectés à la surveillance maritime.

2.3.) Les navires d'une longueur hors-tout ou d'un tonnage inférieur à un seuil fixé pour chaque station par arrêté du Ministre Chargé de la Marine Marchande en considération des conditions locales d'exécution de l'opération de pilotage, après avis de la Commission locale de pilotage dont la composition et le fonctionnement sont fixés par Arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande .

Article 233 :

- 1) Le pilotage des navires de mer est un service qui s'effectue sur le domaine public maritime et dont le fonctionnement s'exerce sous la tutelle du Ministre Chargé de la Marine Marchande.

La gestion du service :

- 2.1) peut être confiée à des organismes publics ou le cas échéant,
- 2.2) peut être déléguée à des sociétés d'économie mixte ou à des sociétés privées de droit Mauritanien.
- 3) Ces organismes ou sociétés doivent être agréés par arrêté du Ministre Chargé de la Marine Marchande.
- 4) Ils ont l'obligation de dresser semestriellement, au 1^{er} Janvier et au 1^{er} Juillet de chaque année, un bilan de l'activité du service transmis à l'autorité maritime.

Ce bilan contient toutes les informations et tous les renseignements nécessaires permettant à l'autorité maritime exercer son pouvoir de tutelle tel que défini dans le présent livre.

Article 2

Dans chaque port, les dispositions du règlement local concernant :

- les limites de la zone où le pilotage est obligatoire, effectif des pilotage
- le matériel et les biens nécessaires à l'exécution du service et des tarifs et indemnités de pilotage sont fixées par arrêté du Ministre Chargé de la Marine Marchande après avis de la Commission locale de pilotage

Article 235 :

- 1) La compétence du pilote s'arrête aux limites de la zone pour laquelle il a été régulièrement habilité aux fins d'exercer des opérations de pilotage.
- 2) A l'intérieur de ces limites, seul un pilote habilité peut effectuer des opérations de pilotage.
- 3) En dehors de ces limites, la réglementation du pilotage ne s'applique plus.

Article 236 :

Toute personnes autre qu'un pilote qui aura entrepris ou tenté d'entreprendre la conduite d'un navire en se présentant pilote est passible des sanctions prévues à l'article 256 .

Article 237

- 1) Durant les opérations de pilotage, le pilote est le conseiller commandant du navire piloté.
- 2) La présence du pilote à bord d'un navire :
 - 2.1.) Ne dispense pas le capitaine ou l'officier chargé du quart à la passerelle de ses obligations en ce qui concerne la sécurité du navire, et
 - 2.2.) Ne libère pas le capitaine de ses responsabilités en ce qui concerne la manoeuvre nautique du navire.
- 3) Le capitaine et le pilote doivent échanger des renseignements sur la navigation, les conditions locales et les caractéristique du navire.

Ces renseignements doivent notamment porter sur les points suivants :

- entente générale sur les plans et les méthodes concernant le voyage prévu ;
- examen des conditions spéciales concernant les intempéries, la profondeur d'eau, les courants de marée ou le trafic maritime susceptibles de se présenter durant le voyage ; communication de renseignements sur le nombre normal de tours d'hélice aux diverses vitesses du navire, les tirants d'eau avant et arrière, la longueur, la largeur le taux de giration à des vitesses diverses, le cercle de giration, la distance d'arrêt et autres données pertinentes ;
- examen de toutes les caractéristiques inhabituelles en matière de conduite des navires, des défaillances des machines ou des problèmes concernant le matériel de navigation susceptibles d'avoir une incidence sur l'exploitation, la conduite ou la sécurité de la manoeuvre du navire ; renseignements sur les méthodes envisagées pour l'utilisation des remorqueurs, le cas échéant.

Article 238 :

- 1) Tout navire entrant dans une zone où le pilotage est obligatoire est tenu de faire le signal d'appel du pilote.

De même, il doit aviser le service lorsqu'il quitte la zone.

- 2) L'opération de pilotage d'un navire :

- 2.1.) Commence à partir du moment où le pilote se présente à celui-ci,

- 2.2.) Prend fin à l'arrivée à destination, au mouillage ou à quai, ou lorsqu'il a atteint la limite dans la zone dans laquelle le pilotage est obligatoire.

- 3) Le pilote ne peut quitter le navire sans l'accord du capitaine et sans qu'il ne soit en sécurité, amarré, ou sorti en mer, sauf dans le cas où il a été remplacé par un autre pilote.

Article 239 :

- 1) La capitaine du navire est tenu de faciliter l'embarquement du pilote qui se présente, notamment en lui fournissant tous les moyens nécessaires pour accoster à bord dans les meilleures conditions de sécurité telles que par la convention internationale de Londres pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974).

- 2) Le capitaine a les mêmes obligations envers le pilote lorsque l'opération de pilotage est terminée.

Article 240 :

- 1) Le pilote est tenu d'assister le navire qui se présente le premier ou pour lequel il est désigné par son tour de service.

- 2) Toutefois, le capitaine a la faculté de se faire assister par le pilote de son choix, pour le port considéré sous réserve d'un supplément d'indemnité déterminé par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

- 3) Nonobstant toute autre obligation, le pilote doit apporter son assistance à tout navire se trouvant en danger, même si elle n'a pas été expressément requise, à partir du moment où il a pu constater ou être informé du péril dans lequel se trouve ledit navire.

Article 241 :

- 1) Si, durant l'opération de pilotage, le pilote est amené à constater que le navire présente un risque pour la sécurité de la navigation ou pour l'environnement, il doit le signaler ou le faire dans les meilleurs délais à l'autorité gestionnaire du port qui en prévient aussitôt l'autorité maritime.
- 2) Il doit en particulier rendre compte immédiatement de tout accident survenu au navire piloté ainsi que de tout irrégularité constaté dans les feux de navigation et signaux.
- 3) Le pilote est également en droit de refuser de piloter un navire lorsque celui-ci constitue un danger pour la sécurité de la navigation ou pour l'environnement.

Tout refus de cet ordre et les raisons qui l'ont motivé sont communiqués immédiatement à l'autorité maritime qui prendra les mesures nécessaires.

Article 242 :

- 1) Les pilotes sont des marins de la Marine marchande et assujettis en tant que tels au statut des marins défini par les articles 266 et suivants de la présente loi .
- 2) Compte tenu de la spécificité de la profession de pilote et en particulier de la responsabilité qui incombe à celle-ci, un accord d'établissement définira dans un délai de 12 mois à compter de l'agrément d'un service du pilotage les conditions particulières de l'engagement maritime des pilotes sans que celles-ci ne remettent en cause les avantages acquis.
- 3) L'accord d'établissement, qui sera soumis au visa du Ministre chargé de la Marine Marchande, devra notamment prévoir :
 - Les éléments fixes du salaire (salaire de base, prime d'ancienneté, de brevet, de responsabilité,...)
 - Les éléments variables (primes spéciales selon le type de navire piloté...)

Les dispositions particulières relatives à la continuité des prestations de pilotage, La durée des congés, ainsi que toutes les autres dispositions susceptibles d'être déterminées par l'accord des parties.

Article 243 :

- 1) Les pilotes sont soumis au pouvoir disciplinaire du Ministre chargé de la Marine Marchande, notamment lorsqu'ils assurent leurs fonctions à bord d'un navire.
- 2) Ce pouvoir s'exerce dans les conditions fixés par le titre III DU LIVRE IX de la présente loi, après une enquête effectuée au cours de laquelle le pilote a été entendu dans ses explications sur les faits qui lui sont reprochés.
- 3) Les peines disciplinaires applicables sont :

- 3.1) La réprimande, ou le blâme, ou la suspension de fonctions pour un mois au plus.

La décision est prise par le Directeur de la marine marchande avec possibilité de recours porté devant le ministre chargé la marine marchande dans un délai de 72 heures.

- 3.2) La suspension de fonctions de plus d'un mois ou la révocation.

La décision est prise directement par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

- 4) Les pilotes sont soumis au régime pénal de la Marine Marchande, notamment en cas d'accident de mer.

Article 244 :

- 1) Indépendamment et accessoirement à l'exercice de leurs fonctions, les pilotes participent à la surveillance des fonds en signalant les modifications dont ils ont pu avoir connaissance.
- 2) Ils peuvent aussi effectuer pour le compte du service sanitaire, la reconnaissance sanitaire ou, le cas échéant, être éventuellement constitués gardes-sanitaires des navires en quarantaine jusqu'à ce que l'autorité sanitaire ait pu prendre les dispositions nécessaires.

Article 245 :

Les conditions d'accès à la profession de pilote, l'organisation des concours de pilotage ainsi que la nature des épreuves, les principes de notation et le programme des concours sont fixés par décret pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la marine marchande.

Article 246 :

- 1) Les pilotes sont nommés par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande et reçoivent un certificat attestant de leur qualification.
- 2) Ce certificat les autorise à exercer leurs fonctions dans les seules limites du port pour lequel ils ont été reconnus compétents.

Toutefois, après avis de la commission locale de pilotage, des dérogations peuvent être accordées par l'autorité maritime pour le pilotage des navires dans les limites d'un port voisin, et à titre provisoire.

Article 247:

- 1) En cours de carrière, et annuellement, les pilotes doivent prouver à l'autorité maritime qu'ils continuent de satisfaire aux normes relatives à leur aptitude physique, notamment en ce qui concerne l'acuité visuelle et auditive.
- 2) S'il apparaît qu'il est décelé une cause d'inaptitude physique ne permettant pas au pilote de continuer son service dans des conditions satisfaisantes et susceptibles de mettre en cause la sécurité des navires, de la navigation et de l'environnement, sans qu'il soit possible de mettre fin à cette inaptitude, il est mis fin à ses fonctions par arrêté du ministre chargé de la Marine Marchande

Article 248 :

L'autorité maritime s'assure, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, que les pilotes :

- 1.1.) Continuent de posséder des connaissances recentes sur la navigation dans leurs zones de compétence ;
- 1.2.) Connaissent les législations, réglementations et autres prescriptions internationales, nationales et locales en vigueur ainsi que les dispositions particulières concernant leurs zones de pilotage.

2) Le défaut du maintien des connaissances acquises et de leur évolution peut entraîner la suspension, pour une durée maximale de six mois, de l'autorisation de pilotage. Le pilote suspendu doit assister aux opérations de pilotage en compagnie d'un pilote en activité.

Cette suspension, éventuellement renouvelable, est prononcée par l'autorité maritime.

Article 249 :

- 1) Lorsqu'un pilote a dû s'absenter de son poste pour une

raison quelconque et que, de ce fait, il est susceptible d'avoir une expérience diminuée de sa zone de pilotage, l'autorité maritime s'assure à son retour qu'il se familiarise à nouveau avec cette zone.

- 2) A défaut, le pilote pourra être suspendu dans les mêmes conditions qu'au paragraphe 2 de l'article 247 ci-dessus.

Article 250:

- 1) L'armateur du navire piloté est responsable envers les tiers des dommages causés par le pilote comme s'il s'agissait des dommages causés par un membre de l'équipage du navire.
- 2) Sont à la charge de l'armateur du navire piloté :
 - 2.1.) Les avaries causées au navire transportant le pilote au cours des opérations de pilotage, ou pendant les manoeuvres d'embarquement et de débarquement du pilotage.
 - 2.2.) Les accidents survenus au pilote à l'équipage du navire transportant le pilote, ou au cours des manoeuvres d'embarquement et de débarquement du pilote.
 - 2.3.) Les accidents survenue au pilote au cours des opérations de pilotage ou pendant son embarquement ou débarquement.
- 3) Les avaries et accidents visés au paragraphe 2 ci-dessus ne sont pas à la charge de l'armateur s'il prouve la faute lourde du pilote ou de l'équipage du navire le transportant

Article 251 :

- 1) Le pilote peut limiter sa responsabilité civile, telle que résultant de l'article 249 ci-dessus, à concurrence d'un montant égal à 6 mois de ses salaires, sauf le cas d'une faute intentionnelle de sa part.
 - 2.1.) La responsabilité pour les avaries causées au navire par la faute du pilote dans l'exercice de ses fonctions est à la charge de l'organisme ou de la société gestionnaire du service.
 - 2.2.) Cette responsabilité est limitée à concurrence d'un montant égal à dix fois la taxe due pour les services du pilotage au cours desquels l'avarie a eu lieu.

Article 252 :

- 1) L'État n'est pas responsable envers l'armateur du navire piloté des dommages causés par le pilote lorsque celui-ci est

un agent de l'État, sauf dans le cas où celui-ci ne remplit pas les conditions de qualification professionnelle exigée par le présent livre.

- 2) Si la responsabilité de l'État est mise en cause, suivant les conditions prévues au paragraphe 1 ci-dessus, celle-ci est limitée à concurrence d'un montant égal à vingt fois les droits de pilotage dus pour l'opération pendant laquelle les dommages ont été causés.

Article 253 :

Les actions nées à l'occasion du pilotage sont prescrites deux ans après l'achèvement des opérations.

Article 254:

- 1) Les tarifs de pilotage sont fixés par arrêté du Ministre Chargé de la Marine Marchande et établis d'après la jauge du navire ou selon tout autre système.
- 2) Des tarifs spéciaux peuvent être établis notamment sous forme d'abonnements en raison de la fréquence des touches de certains navires ainsi que sous forme de minimum de perception en raison de l'importance de la taille des navires et de la structure du trafic dans le port considéré.
- 3) Les navires affranchis de l'obligation de pilotage à raison de leur longueur sont soumis, au cas où ils font appel aux services d'un pilote, au tarif général abondé d'une majoration dont le montant ne pourra excéder 50% dudit tarif.
- 4) Les navires astreints à l'obligation de pilotage et qui n'ont pas annoncé au moins trois heures à l'avance leur heure probable d'arrivée sont soumis, au tarif général abondé d'une majoration dont le montant ne pourra excéder 10% dudit tarif.
- 5) Des indemnités diverses correspondant à des travaux ou services supplémentaires ou spéciaux peuvent être prévues, pour chaque port, par arrêté du Ministre Chargé de la Marine Marchande.
- 6) Les tarifs sont libellés en devises étrangères et facturés en ouguiya.
- 7) Les tarifs sont particuliers à chaque port et perçus au profit de l'organisme ou de la société gestionnaire.

Article 255:

Les consignataires de navires et les courtiers maritimes sont personnellement responsables du paiement des droits de pilotage.

Tout litige concernant le paiement de ces droits est du ressort du tribunal régional dans lequel se trouve l'organisme ou la société gestionnaire du service.

Article 256

Toute infraction aux dispositions du présent titre est passible d'une amende 100 000 à 500 000 OUGUIYAS.

CHAPITRE II LE REMORQUAGE**Article 257**

Le remorquage est l'opération qui consiste à faire trainer a l'aide d'une remorque un navire ,soit en vue de manoeuvres portuaires soit en haute mer par un autre navire spécialement conçu pour cela ,appelé remorqueur .

Article 258

Le contrat de remorquage commence dès que le navire remorqueur se présente à la proximité suffisante du navire à remorquer pour exécuter immédiatement les opérations de remorquage nécessaires et se trouve sous l'influence directe des manoeuvres du navire à remorquer.

Le contrat se termine au moment où la dernière opération de remorquage nécessaire a été achevée et le navire remorqueur s'est suffisamment éloigné du navire remorqué

Article 259

la rémunération des services de remorquage est fixée par la convention des parties ou à défaut par le tarif homologué par le ministre chargé de la marine marchande

Article 260 :

Les conditions ,le fonctionnement des services de remorquage sont fixés par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande.

Section 1. Remorquage portuaire

Article 261 : Système légal

Les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué.

Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

Article 262 : Conventions contraires

Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations ; en ce cas, les dommages sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Section 2 : Remorquage de haute mer**Article 263 : Système légal**

Les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous la direction du capitaine du remorqueur.

Les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué.

Article 264 : Conventions contraires

Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au capitaine du navire remorqué la direction des opérations ; en ce cas, les dommages sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

Section 3. Prescription.**Article 265**

Les actions nées à l'occasion des opérations de remorquage sont prescrites deux ans après l'achèvement de ces opérations.

LIVRE IX : DES GENS DE MER

TITRE I : DU MARIN

CHAPITRE 1 : DÉFINITION

Article 266 :

Est considéré comme marin toute personne engagée par un armateur ou par son représentant ou embarquée pour son propre compte et qui occupe à bord d'un navire de mer une fonction permanente relative à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire.

CHAPITRE 2 : LA PROFESSION DE MARIN CONDITIONS D'EXERCICE

Article 267 :

La qualité de marin mauritanien est réservée sauf dérogations accordées dans les conditions fixées au chapitre III ci-après aux nationaux mauritaniens. La matricule des marins tenue par l'autorité maritime, contient tous les renseignements nécessaires à leur identification.

Les ports d'immatriculation en Mauritanie sont le ou les ports sièges d'une circonscription maritime.

Article 268 :

Ne peuvent être immatriculés comme marins mauritaniens et recevoir un livret professionnel maritime que les personnes qui justifient :

- 1) d'un emploi à bord d'un navire de mer
- 2) des conditions de nationalité, âge, aptitude physique, qualification professionnelle et moralité.

Des arrêtés et circulaires du Ministre chargé de la Marine Marchande précisent les conditions d'application du présent article.

Article 269 :

L'embarquement à titre professionnel sur les navires est interdit aux enfants de moins de 15 ans révolus. De 15 ans révolus à 17 ans, ils peuvent cependant embarquer comme novices en vue d'une formation professionnelle.

Article 270 :

Le livret professionnel mentionne 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 arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande.

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

Article 271 :

Tout marin mauritanien convaincu d'avoir vendu ou prêté son livret professionnel est radié d'office des matricules sans préjudice des poursuites pénales qui pourraient être engagées contre lui et son complice. Il en est de même du marin immatriculé qui a fait l'objet d'une condamnation 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.

Article 272 :

Hors les cas prévus à l'article 271 peut être rayé des matricules ou 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 à la réglementation maritime ;
- le marin qui (sauf cas de force majeure apprécié par l'autorité maritime) est resté 48 mois sans naviguer.

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

CHAPITRE 3 : NATIONALITÉ DE L'ÉQUIPAGE EFFECTIFS FONCTIONS A BORD

Article 273 :

Les marins d'un navire forment son équipage. Celui ci est placé sous l'autorité du capitaine.

L'état-major (le capitaine et les officiers), les maîtres, les matelots et novices doivent être en totalité de nationalité mauritanienne. Toutefois, si les circonstances l'exigent des dérogations de nationalité peuvent être accordées à la demande de l'armateur par le Ministre chargé de la Marine Marchande compte tenu de la main d'oeuvre maritime nationale disponible et après avis des organisations professionnelles d'armateurs, d'officiers et de marins concernés.

En tout état de cause, les dérogations de nationalité ne peuvent être accordées, pour chaque navire, que dans la limite

maximale de 20% de l'effectif total embarqué (y compris le capitaine et les officiers).

Article 274

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 du travail fixée par la législation sur le travail maritime et les conventions collectives.

L'effectif à bord de chaque navire est visé par l'autorité maritime sur proposition de l'armateur. A bord des navires de pêche industrielle, cet effectif doit inclure deux élèves (un matelot élève et un officier élève).

Ces embarquements obligatoires sont effectués à l'initiative de l'autorité maritime.

Article 275

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 brevets, 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.

Article 276

Les conditions d'obtention des brevets , diplômes et certificats et permis sont fixées par arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

Les droits d'examen sont fixés par arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande.

CHAPITRE 4 : Le Régime Social des Gens de Mer

Article 277

Les marins sont soumis au régime de droit commun en matière de sécurité sociale. Un décret conjoint pris en conseil des Ministres sur proposition des Ministres chargés

respectivement de la Marine Marchande et du Travail déterminera les conditions de recouvrement des cotisations, le mode de validation des services et la constitution des dossiers de propositions de pensions qui sont établis par les services de l'administration maritime du travail.

Article 278

Les marins sont affiliés au régime de droit commun en matière de prestations familiales, d'accidents de travail et de maladies professionnelles. Des arrêtés conjoints du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre du Travail fixeront les modalités de la collaboration entre l'administration maritime et la caisse nationale de sécurité sociale pour ce qui est du statut social du marin.

Article 279

L'armateur supportera les frais de la couverture sanitaire (médecine du travail, risques professionnelles, soins médicaux pour maladies non professionnelles) et de sécurité sociale des marins à travers la caisse nationale de sécurité sociale ou tout autre régime d'assurance maladie.

TITRE II : DU TRAVAIL MARITIME

CHAPITRE UNIQUE : Généralités

Article 280

Les dispositions du présent titre sont applicables :

- aux marins mauritaniens et étrangers embarqués sur les navires battant pavillon mauritanien ;
- aux marins mauritaniens embarqués sur des navires de pêche étrangers, aux termes des accords et autorisations de pêche ;
- aux armateurs et à leurs représentants, mauritaniens et étrangers employant des marins mauritaniens ;
- aux armateurs et à leurs représentants, mauritaniens employant des marins étrangers.

Le présent titre s'applique à tout lien contracté pour l'accomplissement d'un service à bord d'un navire selon les dispositions citées plus haut.

Sauf dispositions contraires, le Code du Travail s'applique en dehors de ce lien.

S/ TITRE I : LES RELATIONS DE TRAVAIL

CHAPITRE I : LE CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

Article 281

Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime, est un contrat d'engagement maritime régi par les dispositions du présent titre .

Article 282

Sauf dispositions contraires, le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin est régi, en dehors des périodes d'embarquement du marin, par les dispositions du Code du Travail.

Sous CHAPITRE Ier : De la formation et de la constatation du contrat d'engagement

Article 283

Le placement des travailleurs se proposant de contracter un engagement maritime a lieu :

- 1°) par embauchage direct ;
- 2°) par l'entremise du bureau de l'inspection du travail maritime qui sera aussi chargé du placement des marins en vertu des accords et autorisations de pêche liant la Mauritanie avec les navires battant pavillon étranger et pêchant à l'intérieur de la zone économique exclusive mauritanienne.

Aucune opération de placement ne peut donner lieu au paiement d'une rémunération quelconque de la part du marin. Toute infraction à cette disposition sera punie des peines prévues par le Code du Travail.

Article 284

En matière d'engagement maritime, la capacité de contracter est soumise aux règles de droit commun, sous réserve de l'application des articles 414 et suivants ci-après, concernant les mineurs.

Nul ne peut contracter valablement un engagement maritime, s'il n'est libre de tout autre engagement maritime.

Article 285

Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement doivent, à peine de nullité, être inscrites ou annexées au rôle d'équipage.

Article 286

Le contrat d'engagement doit être rédigé en termes clairs et de nature à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs droits et leurs obligations respectives.

Il doit indiquer :

- Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, pour une durée indéterminée ou pour un voyage.
- Si l'engagement est conclu pour une durée déterminée, le contrat doit contenir l'indication de cette durée.
- Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties.

Ce délai, sauf dans les cas d'application des dispositions spéciales contenues dans le chapitre II du présent Titre, doit être le même pour les deux parties ; il ne peut être inférieur à vingt-quatre heures.

Si l'engagement est conclu au voyage, le contrat doit désigner nominativement, par une indication suffisante, le port où le voyage prendra fin et fixer à quel moment des opérations commerciales et maritimes effectuées dans ce port le voyage sera réputé accompli.

Au cas où la désignation de ce port ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat devra fixer une durée maxima après laquelle le marin pourra demander son débarquement au premier port de déchargement à l'étranger, même si le voyage n'est pas achevé.

Article 287

Le contrat d'engagement maritime à durée déterminée ne peut avoir ni pour objet ni pour effet de pourvoir durablement un emploi lié à l'activité normale et permanente de l'entreprise.

Il ne peut être conclu que pour l'exécution d'une tâche précise et temporaire, et seulement dans les cas énumérés à l'article 288

Article 288

Le contrat d'engagement maritime ne peut être conclu pour une durée déterminée que dans les cas suivants :

- 1°) remplacement d'un marin en cas d'absence, de suspension de son contrat de travail, de départ définitif précédant la suppression de son poste de travail ayant fait l'objet d'une saisine de comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués de bord, s'il en existe, ou en cas d'attente de l'embarquement effectif du marin recruté par contrat à durée indéterminée appelé à le remplacer ;
- 2°) accroissement temporaire de l'activité de l'armement

- 3°) embarquements à caractère saisonnier ou pour lesquels, dans certains secteurs des pêches maritimes définis par décret ou par voie de convention ou d'accord collectif, il est d'usage constant de ne pas recourir au contrat de travail à durée indéterminée en raison de la nature de l'activité exercé et du caractère par nature temporaire de ces embarquements.

Article 289

Le contrat d'engagement à durée déterminée peut comporter une clause prévoyant le report du terme qu'il fixe ; dans ce cas, il peut être renouvelé une fois. La durée totale du contrat, compte tenu le cas échéant du report du terme, ne peut excéder douze mois d'embarquement effectif, sous réserve des dispositions spéciales contenues dans le sous chapitre II du présent Titre.

Article 290

Il ne peut être conclu de contrat d'engagement à durée déterminée ou au voyage pour remplacer un marin dont l'absence temporaire ou la suspension du contrat résulterait d'un conflit collectif du travail.

Article 291

Si au terme d'un contrat à durée déterminée éventuellement renouvelé dans le cas prévu à l'article 289 ou d'un contrat au voyage, un nouveau contrat est conclu avec le même marin avant l'expiration des congés et repos acquis au titre du contrat précédent, ce nouveau contrat est à durée indéterminée.

Article 292

Lorsque deux ou plusieurs contrats d'engagement successifs et discontinus de quelque nature qu'ils soient ont lié un marin à un armateur pour au moins dix-huit mois de services dont neuf mois d'embarquement effectif au cours d'une période de vingt-sept mois comptée depuis le premier embarquement, le nouveau contrat conclu avant l'expiration de cette période, entre ce marin et cet armateur ne peut être qu'un contrat à durée indéterminée. L'ancienneté cumulée de ces services ou périodes d'embarquement est alors considérée comme équivalente à une ancienneté continue de même durée, sauf pour le calcul de l'indemnité de licenciement.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas applicables en cas de rupture anticipée due au fait du marin ou de non-renouvellement par celui-ci d'un contrat à durée déterminée comportant une clause de report du terme.

Article 293

Le contrat d'engagement maritime doit mentionner le service pour lequel le marin s'engage et la fonction qu'il doit

détermination des profits. Le lieu et la date de l'embarquement du marin doivent être mentionnés au rôle d'équipage.

Article 294

Les conditions générales d'engagement doivent être tenues, par l'armateur, à la disposition des marins, et lecture doit en être donnée, par l'autorité maritime, au moment de l'inscription du marin au rôle d'équipage.

Article 295

Le contrat d'engagement est visé par l'autorité maritime. L'autorité maritime ne peut régler les conditions de l'engagement. Toutefois, elle a le droit de refuser son visa lorsque le contrat contient une clause contraire aux dispositions d'ordre public inscrites dans le présent livre..

Article 296

Le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doit, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord, pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande. Les conditions générales d'engagement doivent être affichées dans les locaux d'équipage.

Article 297

Sauf dispositions législatives expresses, et à l'exclusion des dispositions concernant la rupture du contrat, les dispositions légales et conventionnelles ainsi que celles qui résultent des usages, applicables aux marins liés par un contrat d'engagement à durée indéterminée, s'appliquent également aux marins liés par un contrat d'engagement à durée déterminée ou conclu pour un voyage.

Article 298

L'engagement définitif du marin peut être précédé d'une période d'essai, dont la durée varie selon les fonctions occupées par l'intéressé et selon la navigation et les activités concernées.

La durée de la période d'essai est déterminée tel qu'il suit :

- navigation au commerce, quelles que soient les fonctions :
2 mois ;
- pêche au large (capitaines, officiers et maîtres d'équipage) : d'une marée;
- pêche au large (personnel d'exécution) : d'une marée;

- pêche au large (personnel d'exécution) : d'une marée;
- pêche côtière (toutes fonctions) : 7 jours.

La période d'essai n'est pas renouvelable.

Pendant la période d'essai, les parties ont la faculté réciproque de rompre le contrat sans indemnité ni préavis.

S/CHAPITRE II De la suspension, de la fin du contrat liant le marin à l'armateur et des indemnités auxquelles peut donner lieu la rupture de ce contrat

Section 1 - Dispositions communes à tous les contrats d'engagement

Article 299 : La suspension

Le contrat d'engagement maritime est suspendu dans les cas suivants :

- 1°) blessures et maladies en cours de navigation,
- 2°) congés,
- 3°) grèves légales,
- 4°) lock out,
- 5°) service militaire,
- 6°) exercice de fonctions publiques ou syndicales,
- 7°) absences exceptionnelles de courte durée, provoquées par un événement grave fortuit (décès, accident ou maladie grave du conjoint ou d'un descendant ou ascendant avec lui),
- 8°) formation professionnelle continue.

Article 300

Au terme d'une période de 90 jours de suspension du contrat, provoquée par les causes mentionnées aux 1°, 2° et 6°, le contrat d'engagement maritime est réputé rompu. L'armateur n'a pas d'obligation de verser des indemnités au marin.

Au terme d'une période de 15 jours de suspension du contrat, provoquée par la cause mentionnée au 7°, le contrat d'engagement maritime est réputé rompu. L'armateur n'a pas d'obligation de verser des indemnités au marin.

Dans le cas où le contrat d'engagement maritime a été conclu pour un voyage, ce contrat est réputé rompu soit à la date de la fin du voyage prévue quand le terme du voyage survient avant la fin de la période des 90 jours de suspension, soit à la fin de cette période.

L'armateur n'a pas d'obligation de verser des indemnités au marin.

Article 301

Pendant la période de suspension du contrat, l'armateur est tenu de verser mensuellement au marin le salaire minimum mensuel fixé par les pouvoirs publics et l'indemnité de nourriture prévue au contrat.

Si la période de suspension du contrat ne correspond pas à 30 jours, le salaire minimum et l'indemnité de nourriture sont calculés au prorata des journées effectives de suspension du contrat.

Article 302 : La fin du contrat

Le contrat d'engagement conclu pour un temps déterminé prend normalement fin par l'expiration du temps pour lequel il a été conclu.

Le contrat d'engagement conclu pour la durée d'un voyage prend fin par l'accomplissement du voyage et par la rupture volontaire ou forcée du voyage.

Quelle que soit sa nature, le contrat d'engagement prend fin :

- 1°) par le décès du marin ;
- 2°) par le débarquement régulier du marin résultant notamment du consentement mutuel des parties, de la résiliation ou de la rupture du contrat dans les conditions et circonstances prévues aux articles ci-après, de la résolution prononcée par jugement, de la prise, du naufrage ou de l'innavigabilité du navire.
- 3°) avec le départ du navire ,de manière irrégulière ,vers l'étranger.

Le marin a ,dans tous les cas ,le droit de se faire délivrer par le capitaine un certificat établi séparément et appréciant la qualité de son travail ou indiquant l'état d'accomplissement de ses obligations contractuelles.

Article 303

L'état d'innavigabilité du navire peut résulter d'arrêts techniques ou d'arrêts d'exploitation occasionnés par des difficultés économiques de l'armateur.

Dans ces cas précis, l'armateur est tenu de verser au marin une allocation-chômage pendant une durée maximale de deux (2) mois de salaire entier .

Dans le cas où le marin retrouve un embarquement ou un emploi à terre avant la fin de la période des deux (2) mois

Dans le cas où le marin retrouve un embarquement ou un emploi à terre avant la fin de la période des deux (2) mois , il est tenu de rembourser à l'armateur la fraction de l'allocation-chômage correspondant à la période non chômée. Les modalités de cette mesure seront précisées par circulaire du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 304

Les dispositions du Code du Travail relatives à la compression (licenciement économique) sont applicables aux personnels navigants des entreprises d'armement maritime dans des conditions déterminées par des règlements pris pour l'application du présent titre et le cas échéant, par des conventions collectives.

Les litiges nés à l'occasion de l'application des dispositions des règlements cités au premier alinéa relèvent de la compétence des tribunaux du travail.

Article 305

Dans les ports mauritaniens et sous réserve de l'application, le cas échéant, des dispositions spéciales de la section 2 ci-après, la résiliation du contrat d'engagement a lieu par la volonté d'un seul des contractants dès l'expiration du délai de préavis fixé conformément à l'article 286 Cette résiliation donne lieu à indemnité s'il y a eu inobservation du délai de préavis ou si l'une des parties a abusé de son droit de résiliation. Pour la fixation de l'indemnité, il est tenu compte des usages ,de la nature des services du marin, du temps écoulé et, en général, de toutes les circonstances qui peuvent justifier l'existence et déterminer l'étendue du préjudice.

Article 306

Sous réserve de l'application, le cas échéant, des dispositions spéciales de la section 2 ci-après, la dénonciation faisant courir le délai de préavis résulte d'une déclaration écrite ou verbale qui est notifiée par la partie qui résilie le contrat d'engagement à l'autre partie. Cette déclaration est mentionnée au journal de bord. Lorsqu'elle est faite par écrit, elle donne lieu à la délivrance d'un reçu. Lorsqu'elle est verbale, elle doit être faite en présence de deux témoins qui contresignent le journal de bord.

Article 307

Dans les ports mauritaniens et étrangers, le capitaine ne peut congédier le marin sans l'autorisation de l'autorité maritime.*

La cause du congédiement est portée au rôle d'équipage.

Article 308

Sous réserve, le cas échéant, des dispositions spéciales de la section 2 ci-après, le marin lié par un contrat à durée indéterminée et qui est congédié pour faute lourde n'a droit à aucune indemnité.

Il peut être condamné à des dommages-intérêts si la rupture du contrat d'engagement a causé un préjudice à l'armateur.

Article 309

Le congédiement du marin lié par un contrat à durée indéterminée ouvre droit à une indemnité de résiliation lorsqu'il a lieu sans motif légitime.

Le congédiement avant le terme du contrat d'un marin lié par un contrat à durée déterminée ouvre droit, sauf en cas de faute lourde ou de force majeure, à une indemnité de résiliation en sus de celle qui est prévue par l'article 313. L'indemnité de résiliation est fixée comme il est dit à l'article 303, sous réserve de l'application, le cas échéant, des dispositions spéciales de la section 2 ci-après. Elle peut aussi être fixée forfaitairement par le contrat d'engagement ; toutefois, la stipulation d'une indemnité forfaitaire n'est valable que si elle ne constitue pas une renonciation déguisée du marin à ses droits.

Article 310

Le marin a le droit de demander la résiliation du contrat d'engagement pour inexécution des obligations de l'armateur. Dans les ports mauritaniens et étrangers, l'autorité maritime peut autoriser le marin à débarquer immédiatement pour motif grave.

Article 311

En aucun cas, le droit pour le marin à résilier le contrat d'engagement ne peut avoir effet au terme du délai de préavis :

- 1°) lorsque ce terme se place après le moment fixé par le capitaine du navire en partance pour le commencement du service par quarts en vue de l'appareillage ; toutefois, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, vingt-quatre heures avant le moment fixé pour l'appareillage ;
- 2°) lorsque ce terme se place avant le moment fixe par le capitaine arrivant dans le port pour la cessation du service par quarts ; toutefois, la faculté de quitter le service ne peut être refusée au marin, sauf circonstances imprévues dûment justifiées, vingt-quatre heures après l'arrivée du navire à son poste d'amarrage.

Section 2 - Dispositions spéciales aux contrats à durée indéterminée

Article 312

Pour l'appréciation des conditions d'ancienneté de services continus visées au présent chapitre, les conditions du Code du travail sont applicables.

Pour l'appréciation de la condition d'embarquement effectif et continu visée à l'article 314 sont totalisées les diverses périodes d'embarquement effectif du marin. N'est pas considérée comme interrompant la continuité de l'embarquement au service du même armateur l'absence motivée par les congés, les blessures reçues au service du navire ou les maladies contractées ou survenues au cours de l'embarquement. Toutefois, la durée de cette absence n'est pas prise en compte pour le calcul de la condition d'embarquement prévue ci-dessus.

Article 313

Le marin qui est licencié alors qu'il compte une année d'ancienneté ininterrompue au service du même armateur a droit, sauf en cas de faute grave, à une indemnité minima de licenciement dont le taux et les modalités de calcul sont fixés par convention collective.

Article 314

Dans le cas de licenciement pour un motif autre qu'une faute grave, le marin a droit :

- à un délai-congé d'un mois, s'il justifie chez le même armateur de six mois au moins d'embarquement effectif et continu, et d'une ancienneté de services continus inférieure à une année;

à un délai-congé de deux mois s'il justifie chez le même armateur d'une ancienneté de services continus d'au moins une année.

Les dispositions des alinéas précédents ne sont applicables qu'en l'absence d'une disposition légale, de contrat de travail, de convention collective de travail ou d'usages conduisant soit à un délai-congé, soit à une condition d'ancienneté de services ou d'embarquement effectif et continu plus favorable pour le marin intéressé.

Article 315

L'inobservation du délai-congé prévu à l'article précédent ouvre droit, sauf faute grave du marin, à une indemnité compensatrice qui ne se confond pas avec l'indemnité du licenciement.

Le point de départ du délai-congé doit être fixé de telle manière que le marin dispose à terre, dans le port le plus proche de sa résidence, d'une période rémunérée au moins égale au quart de la durée du délai-congé.

Pour le calcul de cette période, ne peuvent être prises en compte les périodes rémunérées en raison des congés acquis par le marin à quelque titre que ce soit.

317

ite clause d'un contrat fixant un délai-congé inférieur à celui qui résulte de l'article 314 ou une condition d'ancienneté de service ou d'embarquement effectif et continu supérieure à celle qu'énonce ledit article est nulle de plein droit.

Article 318

La cessation de l'entreprise, sauf cas de force majeure, ne libère pas l'armateur de l'obligation de respecter le délai-congé et de verser, s'il y a lieu, l'indemnité prévue à l'article 313.

S'il survient une modification dans la situation juridique de l'armateur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société, tous les contrats d'engagement, en cours au jour de la modification, subsistent entre le nouvel armateur et les marins de l'entreprise.

Article 319

La résiliation d'un contrat de travail maritime à l'initiative du marin, ouvre droit, si elle est abusive, à des dommages-intérêts.

Article 320

Les règles posées au présent chapitre en matière de licenciement ne dérogent pas aux dispositions législatives ou réglementaires qui assurent une protection particulière à certains salariés définis par lesdites dispositions.

Les parties ne peuvent renoncer par avance au droit de s'en prévaloir.

Article 321

Lorsqu'un marin, mis par l'armateur au service duquel il était engagé à la disposition d'une filiale étrangère à laquelle il est lié par un contrat du type de ceux visés à l'article 281 est licencié cette filiale, l'armateur doit assurer le rapatriement de ce marin et lui procurer un nouvel emploi compatible avec l'importance de ses fonctions précédentes au service de l'armateur.

Si celui-ci entend néanmoins congédier ce marin, les dispositions du présent chapitre sont applicables. Le temps passé par le marin au service de la filiale est pris en compte

pour le calcul des conditions d'ancienneté de services et de navigation ainsi que pour le calcul du délai-congé et de l'indemnité de licenciement.

Section 3 - Dispositions spéciales au contrat d'engagement à durée déterminée ou au voyage

Article 322

Lorsque le terme d'un contrat d'engagement conclu pour une durée déterminée vient à échoir au cours d'un voyage, l'engagement du marin prend fin à l'arrivée du navire au premier port d'escale où le navire effectue une opération commerciale. Toutefois, l'engagement est prolongé jusqu'à l'arrivée du navire dans un port de Mauritanie si le navire doit faire retour en Mauritanie dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du contrat d'engagement.

Article 323

Lorsque les relations contractuelles de travail ne se poursuivent pas à l'issue d'un contrat à durée déterminée ou d'un contrat au voyage, le marin a droit à une indemnité de fin de contrat qui constitue un complément de salaire. Cette indemnité est calculée en fonction de la rémunération du marin et de la durée du contrat. Son taux ne peut être inférieur à un minimum fixé par les pouvoirs publics.

L'indemnité n'est pas due en cas de rupture anticipée due au fait du marin, à sa faute grave ou à un cas de force majeure ou en cas de non-renouvellement par le marin d'un contrat comportant une clause de report du terme.

CHAPITRE II LES CONVENTIONS COLLECTIVES

Article 324

Les dispositions du Code du Travail s'appliquent aux conventions collectives prises en matière d'activités maritimes commerciales et professionnelles.

Article 325

Sans préjudice des dispositions du Code du Travail, des conventions collectives et accords collectifs peuvent être passés par branche d'activités maritimes, à savoir :

- navigation au long cours,
- cabotage national et international,
- remorquage et pilotage,
- pêche au large,
- pêche côtière.

Des conventions collectives et accords collectifs peuvent être passés par armement ou par groupe d'armements.

Sous TITRE II - L'ENTREPRISE MARITIME

CHAPITRE Ier - DES OBLIGATIONS DU MARIN ENVERS L'ARMATEUR

Article 326 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 armateur ou le représentant de celui-ci.

Article 327

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

Est considéré comme démissionnaire le marin quittant son service sans autorisation du capitaine. Celui-ci doit porter la démission du marin sur le journal de bord

Article 328

Sauf dans les circonstances de force majeure et celle 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, à moins d'une convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il a été 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.

Article 329

En l'absence d'une clause du contrat l'y autorisant, le marin ne peut, sous aucun prétexte, charger dans le navire aucune marchandise pour son propre compte, sans la permission de l'armateur ou de son représentant.

En cas d'infraction aux dispositions du paragraphe précédent, le marin contrevenant est tenu de payer le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce que celles qui ont été indûment chargées sur le navire, sans préjudice des dommages-intérêts. En outre, le capitaine a le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées, si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la cargaison, ou à faire encourir des amendes ou confiscations pour infractions, soit aux lois douanières, soit aux lois ou aux règlements sanitaires.

CHAPITRE II - DES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR ENVERS LE MARIN

Sous CHAPITRE Ier : Des salaires fixes, profits éventuels et autres rémunérations

Section 1 - Des divers modes de rémunération des marins et des règles qui servent de base à la liquidation des salaires

Article 330

Le marin est rémunéré, soit à salaires fixes, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération.

Article 331 Les parts de profit, de pêche et de fret et les primes et allocations de toute nature stipulées dans le contrat sont, pour l'application du présent titre, considérées comme salaires.

Article 332

Tout contrat d'engagement, aux termes duquel la rémunération du marin consiste, en tout ou en partie, en une part sur le profit ou sur le fret, doit déterminer les dépenses et charges à déduire du produit brut, pour former le produit net. Aucune déduction, autres que celles stipulées, ne peut être admise au détriment du marin. Toutefois, à défaut de stipulation contraire expresse, la charge des congés payés sur les navires de pêche armés exclusivement à la part s'impute sur les frais communs du navire.

Article 333 Le marin payé au mois est rétribué en proportion de la durée effective de ses services.

Article 334

Le marin payé au voyage a droit à une augmentation proportionnelle de ses salaires, au cas de prolongation de voyage, et à une indemnité, au cas de retardement, à moins que cette prolongation et ce retardement ne proviennent d'un cas de force majeure.

Article 335

Le marin rémunéré au profit ou au fret a droit, en sus de sa part, à une indemnité au cas de retardement, prolongation ou abréviation de voyage provenant du fait de l'armateur ou du capitaine lorsqu'il en a subi un dommage.

Si ces événements sont le fait d'un chargeur ou d'un tiers, il participe aux indemnités qui seraient adjugées au navire dans la proportion où il a droit au profit ou au fret.

Article 336

Lorsque le marin est rétribué, partie par des salaires au mois, partie par des salaires forfaitaires au voyage et partie par des profits éventuels, le décompte de chaque espèce de rémunération s'opère, en cas de retardement, prolongation ou abréviation du voyage, conformément aux règles fixées par les articles 333; 334 et 335 ci-dessus.

Article 337

Quand le contrat est conclu pour la durée d'un voyage, la rupture du voyage par le fait de l'armateur ou de son représentant donne lieu à indemnité au profit du marin.

Si la rupture du voyage a lieu avant le départ, le marin retient pour indemnité les avances reçues. A défaut d'avances, le marin reçoit un (1) mois de salaire, tels qu'ils ont été fixés au contrat, si le marin est payé au mois, ou tels qu'ils peuvent être évalués d'après la durée présumée du voyage, si le marin est payé au voyage. En outre, le marin est payé des journées employées par lui au service du navire.

Si la rupture du voyage a lieu après le voyage commencé, le marin payé au mois reçoit les salaires stipulés pour le temps qu'il a servi, et, en outre pour indemnité, la moitié des salaires tels qu'ils peuvent être évalués d'après la durée présumée du voyage et, s'il est payé au voyage, l'intégralité des salaires stipulés au contrat.

Article 338

En cas de rupture du voyage, par le fait de l'armateur ou de son représentant, soit avant le départ, soit après le voyage commencé, le marin rémunéré au profit ou au fret a droit à une indemnité dont le montant est fixé d'un commun accord ou par le tribunal du travail.

Si la rupture du voyage est le fait des chargeurs, le marin participera aux indemnités qui sont adjugées au navire dans la proportion où il aurait participé au fret.

Article 339

Lorsque, par suite d'interdiction de commerce, d'arrêt du navire, ou de tout autre cas de force majeure, le voyage ne peut être commencé, la rupture du voyage ne donne droit à aucune indemnité au profit du marin. Toutefois, le marin payé au mois ou au voyage est rémunéré des journées passées par lui au service du navire.

Article 340

Lorsque, par suite des circonstances visées à l'article 339 ci-dessus, la continuation du voyage commencé devient impossible, le marin payé au mois reçoit les salaires dus pour

le temps qu'il a servi ; le marin payé au voyage reçoit la totalité des salaires stipulés au contrat, et le marin rémunéré au profit ou au fret reçoit la part lui revenant, en vertu du contrat, sur le profit réalisé ou le fret gagné pendant la partie du voyage effectuée.

Toutefois, en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, le marin payé au mois ou au voyage ne reçoit ses salaires que jusqu'au jour de la cessation de ses services. Quel que soit son mode d'engagement, le marin est payé des journées employées par lui à sauver les débris du navire, les effets naufragés et la cargaison.

Article 341

Entre la date de la conclusion du contrat d'engagement et l'embarquement effectif sur un navire de pêche, c'est-à-dire dans le cas d'une période d'attente au port, le marin reçoit une avance de l'armateur, équivalente au salaire fixé par contrat et à l'indemnité de nourriture, calculés en fonction de ladite période.

Article 342

En cas de mort du marin pendant la durée du contrat, ses salaires, s'il est payé au mois, sont dus jusqu'au jour de son décès.

Si le marin est engagé pour la durée du voyage et s'il est payé soit à forfait, soit au profit ou au fret, et pour un voyage d'aller seulement, la totalité de ses salaires ou de sa part est due, s'il meurt après le voyage commencé.

L'engagement avait pour objet un voyage aller et retour, la moitié de ses salaires ou de sa part est due si le marin meurt en cours du voyage d'aller ou au port d'arrivée ; La totalité est due s'il meurt au cours d'un voyage de retour.

Pour les opérations de pêche au large, la moitié des salaires du marin ou de sa part est due s'il meurt pendant la première moitié de la campagne ; la totalité est due s'il meurt pendant la seconde moitié.

Quel que soit le mode d'engagement, les salaires du marin tué en défendant le navire, ou en accomplissant pour le salut du navire, un acte de dévouement, sont dus en entier pour tout voyage si le navire arrive à bon port, et en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, jusqu'au jour de la cessation des services de l'équipage.

Article 343

En cas de perte sans nouvelles, il est dû aux ayants droit du marin, outre les salaires échus jusqu'aux dernières nouvelles, un mois en sus, si le marin était payé au mois, la

moitié des salaires afférents à la traversée d'aller ou de retour au cours de laquelle le sinistre a eu lieu, si le marin était payé au voyage.

Article 344

Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant un salaire plus élevé que le sien a droit à une augmentation de salaire calculée d'après la différence existant entre son salaire et le salaire afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie.

Section 2 - De la suspension et de la rétention des salaires

Article 345

Le marin qui, étant de service, s'absente sans autorisation ou qui se trouve absent, sans autorisation, au moment où il doit prendre son service, perd le droit aux salaires afférents au temps de son absence.

L'armateur peut, s'il y a lieu, réclamer des dommages-intérêts pour le préjudice qu'aura pu lui causer le marin qui, étant de service, s'absente du bord sans autorisation, ou le marin qui n'étant pas de service, s'absente du bord en inobservation des mesures prises par le capitaine. Le marin perd son salaire à partir du moment où il a été privé de sa liberté comme inculpé en raison d'une infraction à la loi pénale.

Article 346

Dans le cas où le contrat d'engagement a été rompu par suite de congédiement du marin pour absence irrégulière, les salaires qui lui sont dus sont versés à la caisse de solidarité des gens de mer. La moitié des salaires est tenue à la disposition du marin ou de ses ayants-droit.

L'autre moitié est retenue pour sûreté des sommes auxquelles le marin pourrait être condamné à titre de dommages-intérêts envers l'armateur. Elle est payée au marin si, dans le délai de trois mois à compter de la fin du voyage, aucune action en dommages-intérêts n'a été intentée contre lui par l'armateur.

Article 347 L'inexécution des obligations qui incombent au marin, soit en vertu des lois, décrets et usages en vigueur, soit en vertu du contrat d'engagement et des règlements particuliers auxquels le contrat se réfère, ne peut donner lieu à aucune amende ou suspension partielle de salaires autres que les amendes ou suspension résultant de l'application des lois pénales.

Section 3 - Des modes, lieux et époques du paiement des salaires

Article 348

Sous réserve des dispositions législatives imposant le paiement des salaires sous une forme déterminée, le salaire

doit être payé en monnaie ou fiduciaire ayant cours légal ou par chèque barré ou par virement à un compte bancaire ou postal.

Toutefois, en dessous d'un montant mensuel fixé par arrêté, le salaire est payé en espèces au marin qui le demande. Au delà d'un montant mensuel fixé par arrêté, le salaire est payé par chèque barré ou par virement à un compte bancaire ou postal.

Article 349

Les salaires des marins, bénéficiaires d'une convention ou d'un accord de mensualisation doivent être payés au moins une fois par mois ; en l'absence de convention ou d'accord de la nature conventionnée, les salaires des marins doivent être soit payés au moins deux fois par mois, à seize jours au plus d'intervalle, soit le lendemain de la fin de la marée, notamment à la pêche côtière.

Article 350

Les salaires des marins, bénéficiaires d'une convention ou d'un accord de mensualisation, doivent être versés au plus tard le (8) huit du mois suivant .

A ce salaire, doit être additionnée l'indemnité de nourriture calculée pour une période d'un mois.

Article 351

Les indemnités complémentaires au salaire, non calculables sur une période d'un seul mois, sont versées au marin le lendemain du terme du voyage ou de la marée.

Article 352 Lors du paiement de la rémunération aux marins, l'armateur doit remettre à ces derniers une pièce justificative dite bulletin de paie.

Lors de la paie du salaire, il ne peut être exigé aucune formalité désignataire ou d'émargement autre celle établissant que la somme reçue correspond bien au moment net figurant sur le bulletin de paie.

Article 353

L'acceptation sans protestation ni réserve d'un bulletin de paie par le marin ne peut valoir de la part de celui-ci, renonciation au paiement de tout ou partie du salaire et des indemnités ou accessoires de salaire qui lui sont dus en vertu de la loi, du règlement, d'une convention ou accord collectif de travail ou d'un contrat.

Cette acceptation ne peut valoir non plus compte arrêté et réglé.

Article 354 Les actions en paiement des salaires des officiers, matelots et autres membres de l'équipage se prescrivent par cinq (5) ans.

Article 355

Si le décompte des salaires n'est pas accepté par l'armateur ou son représentant, la partie non contestée des salaires est payée au marin ; la partie contestée est versée à la caisse de solidarité des gens de mer, où elle reste en dépôt jusqu'à ce qu'il ait été statué par le juge compétent à la requête de la partie la plus diligente.

Article 356

Toute transaction sur le montant du décompte des salaires est nulle si elle n'est pas homologuée par l'autorité maritime.

Article 357

En cas de retard de paiement des salaires dus au marin, l'armateur devra, à moins d'un accord entre les parties, verser à ce dernier, en plus des sommes normalement dues :

- le montant d'un salaire minimum mensuel supplémentaire à compte de 30 jours de retard ;
- le montant de deux salaires minima mensuels supplémentaires à compter de 60 jours de retard.

Au-delà de 90 jours de retard pour le paiement des salaires dus à un seul marin, l'autorité maritime pourra retirer à l'armateur soit l'autorisation de pêche qui lui a été délivrée, soit le rôle d'équipage de son navire.

Section 4

- Des paiements d'avances et acomptes -
- Des délégations sur salaires -
- De la restitution des avances et des délégations

Article 358

Aucun acompte ne peut, en cours de route, être versé au marin que s'il est préalablement mentionné sur le livre de bord sous la signature du marin ou, à défaut, sous celle de deux des principaux de l'équipage.

Les acomptes ne doivent pas dépasser le tiers des salaires gagnés par le marin au moment où l'acompte est demandé, sous déduction des avances et délégations.

Le capitaine est juge de l'opportunité de la demande d'acompte.

Article 359

Toutes avances et acomptes sont mentionnés sur le livret du marin et inscrits au rôle d'équipage.

Article 360

Le marin peut, lors de l'embarquement, déléguer ses salaires et profits, mais seulement en faveur d'une personne qui est légalement ou en fait à sa charge, sans, toutefois, que le montant total des délégations puisse, en aucun cas, excéder les deux tiers desdits salaires ou profits. Le montant des délégations, le nom des bénéficiaires et les époques de paiement sont mentionnés au rôle d'équipage.

Article 361

Des délégations peuvent être consenties, en cours de voyage, dans les conditions et limites indiquées à l'article 348 ci-dessus, par les marins qui n'ont pas usé, lors de leur embarquement, de la faculté de déléguer. Leur demande est remise au capitaine ; elle est transmise, sans délai, par le capitaine à l'armateur. Mention en est faite au rôle d'équipage par l'autorité maritime.

Article 362

L'armateur est tenu de verser, à l'échéance, le montant des délégations au bénéficiaire de la délégation.

Article 363

Les avances et les délégations ne sont pas sujettes à restitution en cas de rupture du contrat d'engagement par le fait de l'armateur, du capitaine ou des affréteurs. Il en est de même en cas de rupture du contrat d'engagement par force majeure, à moins de convention contraire.

En cas de rupture du contrat d'engagement par le fait du marin, les avances et délégations sont toujours sujettes à restitution, même si elles constituent des primes d'engagement ou avances perdues.

Article 364 -

Il y a lieu à restitution des avances et acomptes perçus qui excèdent, au moment du décompte, le montant des salaires ou parts dus effectivement au marin.

Section 5 Des dettes des marins -**Des saisies et cessions de salaire****Article 365**

Les salaires, profits et autres rémunérations des marins, y compris les salaires qui leur sont accordés en cas de maladie ou de blessure, sont saisissables ou cessibles dans les conditions fixées par le Code du Travail.

Article 366

En dehors des biens, sommes et valeurs déclarés insaisissables par les lois, sont insaisissables, pour quelque cause que ce soit :

- 1°) les vêtements, sans exception, des marins ;
- 2°) les instruments et autres objets appartenant aux marins et servant à l'exercice de leur profession ;
- 3°) les sommes dues aux marins pour frais médicaux et pharmaceutiques et pour rapatriement ou conduite.

Article 367 -

L'autorité maritime peut, lors de la réception des salaires consignés, sur la demande du créancier ou du cessionnaire et selon la procédure prévue par le Code du Travail, retenir la partie saisissable des salaires, profits et autres rémunérations des marins.

Sous CHAPITRE II : De la nourriture et du couchage**Article 368**

Les marins ont droit à la nourriture ou à une allocation équivalente :

- 1°) pendant toute la durée de leur inscription au rôle d'équipage ;
- 2°) pendant la durée de versement de l'allocation chômage, suivant les circonstances prévues à l'article 303 du présent titre ;
- 3°) pendant la période de suspension du contrat d'engagement, dans les cas suivants :
 - blessures et maladies en cours de navigation ; congés ;
 - absences exceptionnelles de courte durée ;
 - formation professionnelle continue.

Article 369

Sur tout bâtiment où les marins sont nourris par l'armateur, il doit y avoir un cuisinier apte à cet emploi, âgé de plus de dix-huit ans. Si l'équipage comprend plus de quinze hommes, le cuisinier ne peut être distrait de son emploi pour être affecté, à un autre service du bord.

Article 370

Les aliments fournis aux marins doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante et d'une nature appropriée au voyage entrepris.

La composition des aliments fournis quotidiennement doit être au moins équivalente à des normes fixées en calories/jour par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Cette composition est affichée, d'une manière permanente, dans les locaux de l'équipage.

La quantité et la qualité des aliments peuvent être vérifiées à tout moment par le capitaine, le délégué de bord et le médecin du service des gens de mer.

Article 371

Tout retranchement opéré sur les fournitures d'aliments donne lieu au profit du marin, sauf le cas de force majeure, à une indemnité représentative du retranchement opéré.

Les circonstances de force majeure sont constatées par un procès-verbal qui est inscrit au livre de bord et signé du capitaine et d'un délégué de bord. Aucune réclamation ne peut ultérieurement être admise au sujet des circonstances ainsi constatées.

Article 372

L'usage de boissons alcoolisées à bord est interdit pour l'équipage Mauritanien

Article 373 Il est interdit à tout armateur :

- 1°) - d'exploiter à terre un économat où il vende directement ou indirectement, aux marins par lui employés, ou à leurs familles, des denrées et marchandises de quelque nature que ce soit ;
- 2°) - d'imposer aux dits marins l'obligation de dépenser leur salaire, en totalité ou en partie, dans les magasins indiqués par lui.

Article 374

Sur les navires armés au long cours, au cabotage international et national, et à la pêche au large, les objets de couchage sont fournis par l'armateur conformément aux dispositions réglementaires relatives à l'hygiène à bord des navires.

Les objets de couchage fournis sont placés sous la responsabilité des marins, qui seraient tenus au versement de dommages et intérêts en cas de détérioration anormale ou de pertes résultant de leur faute.

Sous CHAPITRE III : Des maladies et blessures des marins

Article 375

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 le cours de son embarquement, après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué.

Les dispositions du paragraphe précédent sont applicables au marin qui tombe malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire, ou postérieurement à la date de son embarquement et avant tout autre embarquement, lorsqu'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire.

Le marin blessé est tenu, sauf cas de force majeure, d'en faire la déclaration au capitaine aussitôt qu'il aura quitté le service duquel il aura été blessé.

En cas de décès, les frais funéraires sont à la charge du navire.

Article 376

Les soins à donner au marin cessent d'être dus lorsque le marin est guéri ou lorsque la blessure est consolidée, ou lorsque l'état du malade après la crise aiguë a pris un caractère chronique.

En cas de contestation sur le caractère chronique de la maladie, si l'une ou l'autre des parties le demande, le marin est soumis à l'examen pour avis d'une commission composée d'un médecin désigné par l'autorité maritime et de deux médecins choisis, l'un par l'armateur, l'autre par le marin, et agréés par l'autorité maritime.

En cas de carence de l'une des parties ou de son médecin, il est passé outre et la commission émet valablement son avis. Les frais de visite ou d'expertise et les frais résultant du fonctionnement de la commission sont supportés par l'armateur si le marin est reconnu avoir encore besoin de soins et par le marin dans le cas contraire.

Article 377

Lorsque le navire se trouve dans son port d'armement, ou qu'en cours de voyage il touche à tout autre port, le marin qui a dû cesser son travail pour blessure ou maladie est laissé à terre et hospitalisé. S'il est débarqué dans un port de Mauritanie, il peut, toutefois, réclamer le bénéfice des dispositions de l'article 378 ci-après.

La mise à terre et l'hospitalisation sont prononcées après avis du médecin désigné par l'autorité maritime déclarant que l'état du malade exige son débarquement.

Article 378

En cas de débarquement en Mauritanie et après établissement du diagnostic, le marin peut se faire soigner chez lui par un médecin de son choix, si son domicile se trouve au port mauritanien d'embarquement ou de débarquement, ou dans les environs immédiats de ces ports, là où le contrôle de l'armateur sur son traitement peut être exercé. Le déplacement du marin blessé ou malade devra être autorisé préalablement par l'autorité maritime, sur l'avis du médecin désigné par elle.

L'armateur peut, au cours du traitement, désigner un médecin chargé de le renseigner sur l'état du marin.

Pendant tout le temps où il est soigné par le médecin de son choix dans les conditions déterminées par les paragraphes précédents, le marin malade ou blessé reçoit une indemnité journalière de nourriture dont le montant est fixé par le contrat d'engagement ou, à défaut, par les usages du port de débarquement. Il est remboursé en outre, sur justifications de ses frais médicaux et pharmaceutiques jusqu'à concurrence de la somme fixée par le juge du tribunal du travail où le marin est en traitement, conformément aux dispositions prises pour l'application de la législation concernant les accidents du travail.

Article 379

Le marin débarqué malade ou blessé hors de Mauritanie et qui est rapatrié par l'autorité maritime, a droit, au bénéfice des dispositions de l'article 378, si, après son rapatriement et après visite du médecin désigné par l'autorité maritime, il est reconnu qu'il a encore besoin de soins.

Article 380

Les salaires du marin lui sont payés pendant tout le temps où il a droit aux soins.

Si le marin a été débarqué hors de Mauritanie et rapatrié guéri ou en état de consolidation ou dans un état de maladie ayant pris un caractère chronique, il a droit à ses salaires jusqu'au jour de son retour en Mauritanie.

En aucun cas, la période durant laquelle les salaires du marin lui sont alloués ne peut dépasser trois mois, à dater du jour où il a été laissé à terre.

Article 381

Lorsque la rémunération du marin ne consiste pas en un salaire fixe, le salaire à allouer au marin en vertu de l'article 380 ci-dessus est fixé suivant les accords intervenus entre les organisations professionnelles d'armateurs et de marins intéressés. A défaut de tels accords, il est déterminé

d'après le taux des salaires des marins du commerce établi par conventions collectives.

Article 382

L'armateur peut se libérer de tous soins et, si le marin a été débarqué hors de Mauritanie des frais de rapatriement prévus aux articles 380 et 385 ci-après, en versant une somme forfaitaire entre les mains de l'autorité maritime au moment où le marin a été laissé à terre.

Les conditions dans lesquelles ce versement pourra être effectué, ainsi que les tarifs servant à en déterminer le montant seront arrêtés par décret pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande qui précisera, en outre, les attributions et les pouvoirs de contrôle de l'autorité maritime substituée à l'armateur par ce versement.

Avis du délaissement forfaitaire effectué par l'armateur est donné au marin par l'autorité maritime.

Article 383

Les dispositions des articles 375 à 381 ci-dessus ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel ou par une faute inexcusable du marin.

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 aux mains d'une autorité mauritanienne.

En outre, s'il n'existe pas d'autorité mauritanienne dans le lieu où le marin a été mis à terre, le capitaine doit prendre au compte de l'armateur, et sauf recours ultérieur contre le marin, les mesures utiles pour assurer le traitement et le rapatriement du marin.

Depuis le jour où il a dû cesser son travail, le marin qui se trouve dans les conditions du paragraphe 1er du présent article cesse d'avoir droit à salaire. Il a droit à la nourriture du bord jusqu'à son débarquement.

Sous CHAPITRE IV : Du rapatriement et de la conduite

Article 384

Sauf les exceptions prévues à l'article 386 ci-après, le marin débarqué ou délaissé en fin de contrat, hors d'un port mauritanien, doit être rapatrié aux frais de l'armateur.

A l'égard des marins qui ont été embarqués dans un port étranger, le rapatriement doit être effectué dans ce port, à moins qu'il ait été stipulé que le marin serait ramené en Mauritanie.

En cas de décès du marin, l'armateur assurera le rapatriement du corps du défunt à son port d'embarquement.

Article 385

Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié.

Il ne comprend pas la fourniture des vêtements. Toutefois, le capitaine doit, en cas de nécessité, faire l'avance des frais de vêtements indispensables.

Article 386

Les frais de rapatriement du marin débarqué en cours de route, après résiliation de l'engagement, par volonté commune des parties, sont réglés par les conventions des parties.

Sont à la charge du marin les frais de rapatriement du marin débarqué soit pour raison disciplinaire, soit à la suite d'une blessure ou d'une maladie contractée dans les conditions de l'article 383 ci-dessus.

Sont à la charge de l'État les frais de rapatriement du marin débarqué pour passer en jugement et pour subir une peine.

Article 387

Sauf convention contraire, le marin qui n'est pas débarqué ou qui n'est pas rapatrié à son port d'embarquement, a droit à la conduite jusqu'à ce port.

CHAPITRE III - DES REPRÉSENTANTS DU PERSONNEL

Article 388

Il est institué des délégués de bord sur tout navire comportant plus de dix marins inscrits au rôle d'équipage.

Article 389

Les délégués de bord ont pour mission :

de présenter à l'armateur, ou au capitaine, toutes les réclamations individuelles ou collectives des membres de l'équipage qui n'auraient pas été directement satisfaites, relatives à l'application des taux de salaire et des classifications professionnelles et à celle des lois et règlements concernant le travail, à la protection des marins, à l'hygiène, à la sécurité et à la sécurité sociale ;

de saisir l'autorité chargée de l'inspection du travail et de

la sécurité à bord de toutes les plaintes et observations relatives à l'application des prescriptions légales et réglementaires dont elle est chargée d'assurer le contrôle.

Les marins conservent la faculté de présenter eux-mêmes leurs observations à l'armateur ou à ses représentants.

Des règlements ,conventions ,usages définiront le nombre et le mode de désignation des délégués

Article 390

Dans les entreprises d'armement comportant moins de cinquante marins, les délégués de bord du ou des navires concernés doivent être consultés par l'armateur qui envisage de procéder à un licenciement collectif pour motif économique d'ordre conjoncturel ou structurel. Le procès-verbal de la réunion est transmis à l'autorité administrative compétente pour instruction de la demande d'autorisation de licenciement.

Lorsque le nombre de licenciements envisage est au moins égal à dix dans une même période de trente jours, la consultation des délégués de bord et la saisine de l'autorité administrative compétente ont lieu dans les formes prévues au Code du Travail.

Article 391

Lorsqu'il existe un comité d'entreprise, les délégués de bord ont qualité pour lui communiquer les suggestions et observations du personnel navigant sur toutes les questions entrant dans la compétence du comité.

Sous TITRE III - LES CONDITIONS DU TRAVAIL

CHAPITRE I - LA RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL A BORD

DES REPOS

Article 392

Les durées légales hebdomadaires et légales du travail effectif des marins sont celles qui sont fixées par le Code du Travail, sauf dérogation à la durée quotidienne du travail dans des conditions fixées par décret pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 393

Des décrets pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine marchande déterminent, le cas échéant, par genre de navigation ou catégorie de personnel, les modalités d'application de l'article précédent. Ils fixent notamment l'aménagement et la répartition des horaires de travail dans la semaine ou dans une période de temps autre que la semaine, pour tenir compte de la continuité de l'activité du navire, des contraintes portuaires et des nécessités de la sauvegarde de la sécurité des biens et des personnes en mer et aux ports. Ils fixent également les mesures de contrôle des

heures de travail et de repos et de la durée du travail effectif ainsi que la procédure suivant laquelle les dérogations sont accordées ou utilisées.

Ces décrets sont pris et révisés après consultation des organisations les plus représentatives des marins et des armateurs. Ils fixent les limites dans lesquelles des heures supplémentaires peuvent être effectuées au-delà de la durée fixée par le Code du Travail.

Il peut être dérogé par convention ou accord collectif étendus ou par accord collectif d'entreprise ou d'établissement à celles des dispositions de ces décrets qui sont relatives à l'aménagement et à la répartition des horaires de travail pour tenir compte des contraintes propres aux diverses activités maritimes.

En cas de dénonciation ou de non-renouvellement de ces conventions ou accords collectifs, les dispositions de ces décrets auxquelles il avait été dérogé redeviennent applicables.

Article 394

La rémunération du travail est fixée par le contrat d'engagement, dans le cadre des conventions ou accords collectifs applicables.

La rémunération de l'heure de travail est majorée :

- 1°) de 25 % pour les huit premières heures effectuées dans la semaine au-delà de la durée du travail fixée par le Code du Travail ;
- 2°) de 50 % pour les heures supplémentaires effectuées au-delà des huit premières ; toutefois cette dernière majoration ne peut être cumulée avec les allocations spéciales prévues par les conventions ou accords collectifs, sentences arbitrales ou décisions administratives, sauf si ces dernières en disposent autrement.

Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être prévu par convention ou accord collectif.

Article 395

Les dispositions du présent titre sont applicables aux marins embarqués à bord des navires armés, au remorquage et au pilotage.

Le droit au repos compensateur est ouvert à raison des heures supplémentaires effectuées au-delà d'un contingent annuel fixé par voie réglementaire, le cas échéant pour chaque genre de navigation.

Le repos compensateur institué par le présent article peut être imputé sur les heures de repos et de congé accordées pour le même objet par des stipulations de conventions collectives.

Article 396

Sauf les exceptions et dérogations prévues à l'article 398 ci-après un repos complet d'une journée par semaine doit être accordé au marin lorsque l'engagement maritime est d'une durée supérieure à six jours.

Sauf décision contraire du capitaine, le vendredi est le jour consacré au repos hebdomadaire.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux engagements à la pêche.

Article 397

Une journée de repos hebdomadaire s'entend de vingt-quatre heures de repos consécutives, comptées à partir de l'heure normale où le marin intéressé devait prendre son travail journalier.

Tout travail effectué le jour du repos hebdomadaire en suspend l'effet, à moins que ce travail ne soit occasionné par un cas fortuit et que sa durée n'excède pas deux heures.

Article 398

Tous les travaux nécessités par 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, ou par les opérations d'assistance sont obligatoires mais ne portent pas atteintes à la règle du repos hebdomadaire. Ces travaux ne donnent pas lieu à compensation.

Article 399

A bord des navires de pêche, le travail est organisé sur la base de huit heures par jour pendant six jours ou quarante-huit heures par semaine, ou de manière équivalente sur une période que la semaine.

Est considéré comme temps de travail effectif, le temps pendant lequel le marin est par suite d'un ordre donné mis à la disposition du capitaine hors des locaux qui lui servent d'habitation.

Pour le service au port, chaque heure de présence est considérée comme heure de travail.

Article 400

A bord des navires de pêche, la durée du travail est déterminée en fonction des nécessités de service.

Toutefois, l'armateur garantira au marin pêcheur un repos minimum de huit heures par jour, sauf circonstances exceptionnelles dues aux dangers encourus par le navire, l'équipage ou la cargaison.

CHAPITRE II - DES CONGÉS**Article 401**

Les marins embarqués pour servir à bord d'un navire ont droit à un congé payé à la charge de l'armateur, calculé à raison de 2,5 jours par mois de service.

Article 402

La mise en congé du marin est décidée par l'armateur ou le capitaine en fonction des intérêts mutuels.

Le marin ne peut exiger des congés payés qu'après six mois d'embarquement, sauf licenciement avant cette date. Pendant ses congés payés, le marin ne peut effectuer aucun travail salarié.

Article 403

L'autorité maritime mentionne les périodes des congés au rôle d'équipage et sur le livret professionnel du marin.

Article 404

Aux congés payés, s'ajoutent éventuellement les jours légalement fériés et chômés, lorsque ces jours de repos n'ont pu être pris auparavant.

Article 405

Pour le calcul de la durée des congés acquis, ne sont pas déduites :

- les absences pour accident de travail ou maladies professionnelles,
- les absences pour maladies dûment constatées par certificat médical.

CHAPITRE III - HYGIÈNE ET SÉCURITÉ**Article 406**

Il est institué auprès du Ministre chargé de la Marine marchande, un Comité technique consultatif d'hygiène et sécurité.

Ce comité comprendra un nombre égal de représentants des armateurs et de représentants des marins, à côté de fonctionnaires et experts qualifiés.

Ce comité est chargé d'assister le Ministre chargé de la Marine marchande dans l'étude de toutes questions intéressant l'hygiène et la sécurité des marins et la prévention des risques professionnels.

Son avis est obligatoirement requis sur tous projets d'arrêtés réglementant les mesures d'hygiène et de sécurité des travailleurs.

Un arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande règle la composition et les conditions de fonctionnement du Comité technique d'hygiène et de sécurité.

Article 407

Des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont constitués dans les armements qui occupent au moins cinquante marins.

Dans les armements de moins de cinquante marins, les délégués de bord sont investis des missions dévolues aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail. Les missions de ces comités et délégués sont de donner un avis pour tout projet d'amélioration des conditions d'hygiène, de sécurité et de travail au sein de l'armement.

CHAPITRE IV - DU SERVICE DE LA MÉDECINE DES GENS DE MER

Article 408

Il est créé un service de la médecine des gens de mer. Des décrets pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine marchande déterminent les conditions d'organisation et de fonctionnement du service de la médecine des gens de mer.

CHAPITRE V - DISPOSITIONS SPÉCIALES RÉSERVÉES A CERTAINES CATÉGORIES DE MARINS

Sous CHAPITRE Ier : Dispositions spéciales applicables au capitaine

Article 409

Les conventions passées entre l'armateur et le capitaine peuvent être valablement constatées sans l'intervention de l'autorité maritime.

Article 410

Tout capitaine engage pour un voyage est tenu de l'achever sous peine de dommages et intérêts envers armateurs ou affreteurs.

Article 411

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

Article 412

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

Article 413

Le rapatriement du capitaine au port d'embarquement est à la charge de l'armateur, quelle que soit la cause de ce rapatriement.

**Sous CHAPITRE II : Dispositions spéciales applicables
aux marins mineurs**

Article 414

L'autorisation donnée au premier embarquement par la personne ou l'autorité investie du droit de garde à son égard ou, à défaut par les tribunaux, confère à ce mineur capacité pour accomplir tous les actes se rattachant à ses engagements, notamment pour percevoir ses salaires.

Article 415

Tout mineur embarqué pour les services au pont, de la machine ou du service général, est qualifié mousse s'il est âgé de moins de seize ans, novice s'il est âgé de plus de seize ans et de moins de dix-huit ans.

Article 416

Sur tout navire, il est interdit de faire faire aux mousses le service de quart de nuit de vingt heures à six heures.

Les mousses ou novices ne peuvent accomplir plus de huit heures de travail au cours d'une même journée, sauf pour les manoeuvres d'entrée et de sortie des ports.

Les mousses doivent obligatoirement jouir du repos hebdomadaire, tant à la mer qu'au port, à la date normale, ou exceptionnellement avec un retard ne pouvant dépasser quarante-huit heures.

Dans le service de la machine, les mousses ou novices ne peuvent pas être compris dans les bordées de quart. Ils ne doivent pas être employés plus de quatre heures par jour dans

les compartiments de la machine, ni lorsque l'élévation de la température peut constituer un danger pour leur santé.

Article 417

Les enfants âgés de moins de quinze ans révolus ne peuvent être embarqués à titre professionnel sur un navire. Toutefois, l'embarquement professionnel d'un enfant âgé de quatorze ans au moins peut être exceptionnellement autorisé par l'autorité maritime lorsqu'il est effectué dans l'intérêt de l'enfant. Il est subordonné à la présentation d'un certificat d'aptitude physique délivré par le médecin des gens de mer.

Article 418

Le capitaine doit exercer sur le marin mineur une surveillance attentive, veiller à ce qu'il ne soit employé qu'aux travaux et services en rapport avec ses aptitudes physiques et se rattachant à l'exercice de sa profession ; il lui enseigne ou fait enseigner, progressivement, la pratique de son métier.

CHAPITRE VI - DE LA GRÈVE

Article 419

Les dispositions générales du Code du Travail s'appliquent à la grève des marins.

Toutefois, la grève est interdite en mer

CHAPITRE VII - LES GROUPEMENTS PROFESSIONNELS - LES SYNDICATS

Article 420

Les dispositions générales du Code du Travail, relatives aux groupements professionnels et aux syndicats, sont applicables aux groupements professionnels et aux syndicats maritimes.

Sous TITRE IV - LE RÈGLEMENT DES LITIGES INDIVIDUELS ET DES LITIGES COLLECTIFS

CHAPITRE I^{er} - LE RÈGLEMENT DES LITIGES INDIVIDUELS

Sous CHAPITRE I^{er} : De la section maritime du tribunal du travail

Article 421

Sans préjudice des dispositions relatives aux attributions et à l'institution des tribunaux du travail, il est créé au sein de chaque tribunal du travail une section maritime.

Cette section connaît les différends individuels pouvant s'élever entre les marins, y compris les capitaines, et les armateurs.

Article 422

La section maritime du tribunal du travail est composé :

- 1°) d'un magistrat nommé par le Ministre de la Justice président ;
- 2°) de deux assesseurs armateurs et de deux assesseurs marins, désignés par le président sur les listes établies en conformité de l'article 423 ci-après.

Les assesseurs titulaires sont remplacés, en cas d'empêchement, par des assesseurs suppléants dont le nombre est égal à celui des titulaires.

Article 423

Les assesseurs et leurs suppléants sont nommés par arrêté conjoint des ministres de la Justice, du Travail et du Ministre des Pêches et de l'économie Maritime, et sur proposition du Directeur de la Marine Marchande. Ils sont choisis sur des listes présentées par les organisations syndicales les plus représentatives ou en cas de carence de celles-ci, par les autorités maritimes et comportant un nombre de noms double de celui des postes à pourvoir. Le mandat des assesseurs titulaires ou suppléants est d'une durée de deux ans ; il est renouvelable.

Sous CHAPITRE II : De la procédure devant les tribunaux du travail

Article 424

Sans préjudice des dispositions relatives à la procédure devant les tribunaux du travail et contenues dans le Code du Travail, les attributions habituellement dévolues à l'Inspection du Travail et à ses agents le sont à l'inspection du travail maritime et à ses agents.

CHAPITRE II - LE REGLEMENT DES LITIGES COLLECTIFS

Sous CHAPITRE UNIQUE : De la conciliation, de la médiation, de l'arbitrage

Article 425

Sans préjudice des dispositions contenues dans le Code du Travail, notamment en ce qui concerne les procédures et les délais à respecter, les attributions habituellement dévolues au Ministère du Travail le sont au Ministère chargé de la Marine Marchande.

Ainsi, dans le cadre de la conciliation, de la médiation et de l'arbitrage, sont donc compétents :

- le Ministre chargé de la marine marchande
- le Directeur de la marine marchande
- l'autorité maritime, locale ou consulaire

Dans les commissions ou conseils prévus dans le Code du Travail, les représentants des employeurs et les représentants des salariés sont remplacés par les représentants des armateurs et ceux des marins.

Sous TITRE V - L'INSPECTION DU TRAVAIL MARITIME - MOYENS ET MESURES DE CONTRÔLES

CHAPITRE I : L'INSPECTION DU TRAVAIL MARITIME

Article 426

Sans préjudice des dispositions contenues dans le Code du Travail, il est créé une Inspection du Travail Maritime. Celle-ci est composée d'inspecteurs et de contrôleurs relevant du Ministère chargé de la Marine Marchande

Article 427

Les inspecteurs et contrôleurs du Travail Maritime sont chargés de contrôler l'application de la législation et de la réglementation applicables aux travailleurs.

Les attributions des inspecteurs et contrôleurs du travail maritime sont précisées par arrêté conjoint du Ministre chargé du Travail et du Ministre chargé, de la marine marchande. L'organisation et les conditions de fonctionnement des services d'inspection sont fixées par arrêté du Ministre chargé de la marine marchande

Article 428

Les dispositions relatives aux pouvoirs et conditions d'exercice des inspecteurs et contrôleurs du travail sont applicables, sauf exceptions prévues par arrêté, aux inspecteurs et contrôleurs du Travail Maritime.

Sous TITRE VI - CUMUL D'EMPLOIS, EMPLOI NON DÉCLARE

CHAPITRE Ier - CUMUL D'EMPLOIS

Sous CHAPITRE UNIQUE

Article 429

Il est interdit de cumuler un emploi de marin avec un autre emploi public ou privé à terre. ou à bord .

Article 430 Les inspecteurs et contrôleurs du Travail Maritime sont chargés du contrôle de l'application des dispositions du présent chapitre.

CHAPITRE II - EMPLOI NON DÉCLARE

Sous CHAPITRE UNIQUE

Article 431

La non-déclaration d'emploi consiste en l'absence d'inscription au rôle d'équipage de l'embarquement ou du débarquement d'une personne de l'équipage et à ne pas effectuer auprès de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale les déclarations relatives à l'emploi du marin permettant d'établir les cotisations sociales.

Article 432

Les inspecteurs et contrôleurs du Travail Maritime sont chargés de la constatation de ces infractions.

Article 433

Les infractions sont réprimées par une amende de 50 000 ouguiyas.

Cette amende est appliquée autant de fois qu'il y a de personnes irrégulièrement embarquées ou débarquées.

TITRE III : RÉGIME DISCIPLINAIRE ET PÉNAL

CHAPITRE I : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 434 :

Sont soumis aux dispositions du présent titre :

- les navires Mauritaniens
- les personnes ,de quelque nationalité qu'elles soient embarquées à bord de navires mauritaniens, soit comme membres de l'équipage pendant la durée de leurs embarquements ,soit comme passagers, pendant la durée de présence à bord.
- les personnes qui, bien que non embarquées à bord d'un navire mauritanien ont commis une des infractions prévues au présent titre ,quelque soit leur nationalité
- les navires étrangers ,leurs équipages et leurs passagers ~~dans~~ les cas prévues expressément par le présent titre.

Article 435 :

Pour l'application des dispositions contenues dans le présent titre :

- l'expression capitaine désigne le capitaine ou le 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 commissaires les élèves officiers et de manière générale toute personne portée comme officier sur le rôle d'équipage .
- l'expression maître d'équipage désigne les maîtres d'équipages ou assimilés ainsi que toute personne portée comme maître sur le rôle d'équipage .
- l'expression passager désigne les passagers les passagers à proprement dits ainsi que toute personnes qui se trouvent en fait à bord d'un navire sans faire partie de l'équipage .
- l'expression à bord désigne le navire ses embarcations et ses divers moyens de communication avec la terre.

Article 436 :

Le présent titre prévoit et réprime trois sortes d'infractions maritimes :

- les infractions maritimes légères ;
 - les infractions maritimes graves ;
 - les infractions maritimes très graves,
- à l'exclusion des délits en matière de pêche maritime prévus par l'ordonnance n°88.144 PCMSN portant code des pêches maritimes, par ses décrets d'application et notamment par le décret n°89-100 du 26 juillet 1989.

Article 437 :

Le droit de connaître des infractions maritimes légères est conféré à l'autorité maritime. La connaissance des infractions maritimes et nautiques graves ou très graves appartient aux juridictions de droit commun.

En cas d'infraction commise à bord, des dispositions conservatoires sont effectuées par le capitaine dans les conditions prévues aux articles 438 et suivants.

Article 438 :

Le capitaine a, dans l'intérêt commun, sur toutes les personnes 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 des personnes embarquées, du navire ou de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition maritime.

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 journal de bord dans les conditions prévues à l'article 439 ci-après.

Les personnes qui auraient été privées de liberté doivent, sauf impossibilité mentionnée au journal de bord, être conduites sur le pont au moins une fois par jour, pendant une heure trente.

Article 439 :

Lorsque le capitaine a connaissance d'une infraction maritime, 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 transcrits sur le journal de bord et signés des témoins. Doivent être mentionnés obligatoirement : la nature de l'infraction relevée, les noms et les déclarations des témoins et les explications de l'intéressé. Celui-ci, après lecture des énonciations portées au journal de bord est requis de signer, à défaut de quoi son refus de signer est enregistré.

Article 440 :

En mer, dans les ports et au mouillage, là où ne se trouve aucune autorité mauritanienne, le capitaine peut, à titre conservatoire, après l'enquête prévue à l'article ci-dessus, en fonction de la gravité de la faute et selon la nécessité, infliger au prévenu les peines ci-après :

- le blâme ;
- les arrêts pour 10 jours au plus. Les arrêts sont subis dans une cabine ou un poste d'équipage sans y être enfermé ; sauf si l'attitude agressive du prévenu ou la nécessité l'imposent. Les officiers, maîtres et hommes d'équipage qui ont été punis d'arrêts perdent tout droit aux salaires pendant la durée de leur peine.

Article 441:

Les procès-verbaux d'enquête établis par le capitaine (constitués d'extraits certifiés conformes du journal de bord) sont adressés par leur auteur à l'autorité maritime ou consulaire mauritanienne du premier port où le bâtiment fait escale.

Article 442 :

Hors de Mauritanie, l'autorité consulaire saisie par le capitaine ou par l'un des agents énumérés à l'article 446 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 le 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 consulaire débarque administrativement le prévenu, demande s'il y a lieu 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 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 ;

Si le prévenu est en fuite ou si le navire ne doit pas aborder prochainement dans un port mauritanien, si le caractère de l'infraction ne semble pas nécessiter une répression immédiate, le représentant de l'autorité consulaire se borne à adresser le dossier de l'affaire au directeur de la Marine Marchande en Mauritanie qui saisit le Procureur de la République ;

Les frais nécessités par le transport du prévenu débarqué par l'autorité consulaire et rapatrié par tout autre moyen que le navire auquel il appartient, sont remboursés à l'armateur par l'État, sauf recours de ce dernier contre le prévenu.

Article 443 :

Lorsque l'autorité maritime a connaissance, ou est saisie d'une infraction maritime, elle convoque immédiatement l'intéressé, le capitaine et les témoins à charge ou à décharge. Elle interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés, entend le capitaine et les témoins, prend connaissance le cas échéant des procédures établies par les agents visés à l'art 446 et peut également les entendre. En fonction des résultats de l'enquête menée, et s'il y a infraction maritime, elle agit en fonction de la qualification selon les conditions ci-après :

- si les faits incriminés ne constituent qu'une faute maritime légère, l'autorité maritime statue ;
- si les faits incriminés constituent une faute maritime grave, très grave ou un crime prévu à l'article 455 l'autorité maritime saisit le Procureur de la République près le tribunal dont relève sa résidence.

Article 444 :

En ce qui concerne les infractions maritimes légères, les délais dans lesquels la sanction 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.

En ce qui concerne les infractions maritimes et nautiques graves ou très graves prévues 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.

Article 445:

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.

Article 446 :

Les infractions aux dispositions du présent titre sont recherchées et constatées par les agents suivants :

- 1°) Les agents de l'administration chargée de la marine marchande habilités à cet effet par écrit ;
- 2°) Les officiers de police judiciaire ;
- 3°) Les officiers commandant les navires ou aéronefs de guerre ;
- 4°) Les commandants de navires, embarcations ou aéronefs appartenant à l'État mauritanien et affectés à la surveillance maritime ;
- 5°) Les capitaines et officiers des ports ;
- 6°) tous les agents habilités à cet effet par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 447 :

Pour la recherche et la constatation des infractions sans préjudice des dispositions des articles 49 et suivants du code de procédure pénale les agents de contrôle visés à l'article 447 ci-dessus sont habilités à arraisonner et monter à bord de tout navire, y compris en mer, à procéder à toute perquisition, contrôle, fouille et saisie qu'ils jugeront utiles pour le bon déroulement de l'enquête et la recherche des infractions.

CHAPITRE 2 : Les Infractions Maritimes Légères**Article 448 :**

Sont réputées infractions maritimes légères, lorsqu'elles sont commises à bord d'un navire mauritanien :

- 1°) La désobéissance ou le refus d'obéir à tout ordre concernant le service ;
- 2°) Le fait pour un armateur de ne pas répondre aux convocations de l'autorité maritime ;
- 3°) La négligence dans un service de quart ou de garde ;
- 4°) L'absence irrégulière du bord d'un marin notamment lorsqu'elle a entraîné un retard de l'appareillage ;
- 5°) Le manque de respect envers un supérieur ou les insultes directement adressées à un inférieur ;
- 6°) Le fait d'allumer un feu sans permission ou de fumer dans un endroit interdit ;
- 7°) Toute faute dans la profession de nature à nuire à la sécurité du navire ou de ses annexes ;
- 8°) Les larcins ou filouteries pour une valeur inférieure à 40000 ouguiyas ;
- 9°) Les querelles, disputes et voies de fait n'ayant pas entraîné d'incapacité de travail ;
- 10) L'abus d'autorité de la part d'un capitaine, officier ou maître ;
- 11) La non tenue, la tenue irrégulière du journal de bord et de tous autres documents réglementaires par le capitaine ;
- 12) L'inscription frauduleuse sur tout document de bord, de faits altérés ou contraires à la vérité ;
- 13) Le refus ou la négligence du capitaine de faire les constatations requises en cas d'infraction à bord ;

- 14) Le refus par un capitaine ou un armateur de déférer à la réquisition de l'autorité maritime pour rapatrier en Mauritanie des marins mauritaniens se trouvant à l'étranger ;
- 15) Le fait pour un capitaine ou un armateur de ne pas soigner ou faire rapatrier si nécessaire un officier, un maître ou un homme d'équipage malade ou blessé ;
- 16) Le non respect par un capitaine ou un armateur des dispositions du code du travail maritime mauritanien lorsqu'il s'agit d'un litige sur les salaires ou les congés portant sur un montant inférieur à 40000 ouquiya ;
- 17) Le fait pour un capitaine de ne pas se tenir en personne sur son navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres et rivières de manière à pouvoir surveiller les manoeuvres ;
- 18) Le fait pour un capitaine ou un armateur de ne pas respecter les dispositions concernant la nationalité, les effectifs et la qualification des équipages des navires ;
- 19) Le fait pour un capitaine ou un chef de quart de se rendre 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 et les manoeuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment ;
- 20) Le fait pour un capitaine, un armateur ou un pilote de ne pas se conformer aux dispositions concernant les transports maritimes et notamment les affrètements et le pilotage.

Article 449

Sont réputées infractions maritimes légères lorsqu'elles sont commises à bord d'un navire mauritanien, ou à bord d'un navire étranger se trouvant dans les eaux intérieures ou territoriales mauritaniennes :

- 1°) Le fait pour un capitaine d'omettre de saluer un bâtiment de guerre mauritanien ;
- 2°) Le fait pour toute personne autre que les fonctionnaires et agents des services publics de pénétrer à bord d'un navire sans billet ou sans autorisation du capitaine ou de l'armateur, ou sans y être appelée pour les besoins de l'exploitation ;
- 3°) L'embarquement à l'insu du capitaine de marchandises non inscrites au manifeste ;

- 4°) Le fait pour un capitaine ou un armateur de ne pas se conformer aux dispositions fixées par l'autorité maritime ou les conventions internationales sur les marques extérieures d'identité ou le fait d'effacer, d'altérer, de couvrir ou masquer les dites marques ;
- 5°) L'exercice de la navigation maritime par un capitaine ou un armateur sans être muni des titres de navigation réglementaires ou le refus de les exhiber à la première réquisition des autorités qualifiées ;
- 6°) Le non signalement par l'armateur ou le capitaine des embarquements ou débarquements des navires des marins et des passagers lorsque la réglementation mauritanienne prévoit cette formalité ;
- 7°) Le fait pour un capitaine ou un armateur d'utiliser un navire pour lequel les titres de sécurité internationaux ou nationaux sont périmés, ont été refusés ou suspendus ;

Article 450 :

Les infractions maritimes légères sont instruites dans les conditions prévues aux articles 443 et suivants. La personne sanctionnée par l'autorité maritime peut faire un recours devant le Directeur de la Marine Marchande. Ce recours doit lui être adressé dans un délai maximum de 5 jours francs à compter de la date de notification de la décision infligeant la sanction.

Le Directeur de la marine marchande provoque les explications de l'autorité maritime, celles de la personne condamnée 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 section administrative de la Cour suprême.

Article 451 :

Les infractions maritimes légères sont punies :

- d'une suspension provisoire du livret professionnel maritime pour une période allant de 7 jours à 1 an,
- d'une amende de 2000 à 100000 ouguiya ou de l'une de ces deux peines.

CHAPITRE 3 : Les Infractions Maritimes graves

Article 452 :

Sont réputées infractions maritimes graves lorsqu'elles sont commises à bord d'un navire mauritanien :

- 1°) Le non respect par un capitaine ou un armateur des dispositions du code du travail maritime mauritanien hors le cas prévu à l'article 448 alinéa 16 ;
- 2°) Les vols pour une valeur de plus de 40000 ouguiya ;
- 3°) Les querelles, disputes et voies de fait ayant entraîné une incapacité de travail de moins de 20 jours ;
- 4°) Le non respect par les armateurs et les propriétaires des réglementations relatives à l'immatriculation et à la naturalisation des navires ;
- 5°) L'usurpation de commandement, des fonctions de pilote ou d'officier ;
- 6°) Le fait pour un capitaine hors le cas de faute majeure de rompre son engagement et d'abandonner son navire avant d'avoir été remplacé ;
- 7°) La détérioration volontaire du navire ou de sa cargaison ;
- 8°) Les actes de fraude et de contrebande de nature à entraîner des pertes ou une condamnation pour l'armement ;
- 9°) L'altération des vivres, boissons ou autres objets de consommation ;
- 10) Le fait pour un capitaine ou un armateur de ne pas se conformer aux dispositions réglementaires concernant les opérations de construction, de vente, d'achat ou de locations de navires ;
- 11) La récidive d'une infraction maritime légère prévue par l'article 448.

Article 453 :

Sont réputées infractions maritimes graves lorsqu'elles sont commises à bord d'un navire mauritanien ou à bord d'un navire étranger se trouvant dans les eaux intérieures ou territoriales mauritaniennes :

- 1°) La récidive d'une infraction maritime légère prévue par l'article 449.
- 2°) Le fait pour toute personne de ne pas se conformer aux règlements ou aux ordres émanant des autorités maritimes ou portuaires et relatifs, soit à la police des eaux et rades soit à la police de la navigation, soit aux épaves ou aux navires abandonnés ;

- 3°) Le fait pour toute personne de s'introduire frauduleusement sur un navire avec l'intention de faire une traversée ;
- 4°) Le fait pour toute personne , soit à bord, soit à terre, de favoriser l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin, de le dissimuler, ou de lui fournir des vivres à l'insu du capitaine ;

Les frais de refoulement hors du territoire mauritanien des passagers clandestins de nationalité étrangère sont imputés à l'armateur du navire à bord duquel le délit a été commis.

- 5°) Le fait pour un capitaine, un chef de quart ou un pilote commettre un fait de négligence ou une infraction aux règlements maritimes ayant eu pour conséquence pour le navire ou pour un autre navire, soit un abordage, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison ;
- 6°) Le fait pour un capitaine lorsqu'il a abordé ou heurté un autre navire, une installation portuaire ou une bouée de ne pas signaler le nom de son navire, son port d'attache soit au capitaine de l'autre navire, soit à l'autorité maritime ou portuaire mauritanienne ;
- 7°) Le refus par un capitaine d'obéir à un appel d'un bâtiment de guerre ou de surveillance mauritanien.

Article 454 :

Les infractions maritimes graves sont punies d'une amende de 100.000 à 2.000.000 ouguiyas et d'une peine d'emprisonnement de 10 jours à 6 mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

CHAPITRE 4 : LES INFRACTIONS MARITIMES TRÈS GRAVES

Article 455 :

Sont réputées infractions maritimes très graves lorsqu'elles sont commises à bord d'un navire mauritanien ou à bord d'un navire étranger se trouvant dans les eaux intérieures ou territoriales mauritaniennes :

- 1°) La récidive d'une infraction maritime grave ;
- 2°) Les querelles, disputes et voies de fait ayant entraîné une incapacité de travail de plus de 20 jours mais sans décès de la ou des victimes. En cas de décès, il est appliqué la législation de droit commun ;
- 3°) Le détournement ou le vol d'un navire ou de sa cargaison ;

- 4°) Le fait pour les personnes embarquées collectivement, armées ou non de se livrer à des violences à bord , à un complot, à un attentat et de refuser de se soumettre à l'autorité du capitaine.

Dans le cas prévu ci-dessus la résistance du capitaine et des personnes qui lui sont restées fidèles est considérée comme un acte de légitime défense ;

- 5°) Le fait pour un capitaine, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de ne pas prêter assistance à toute personne même ennemie, trouvée à bord d'un navire ou en mer et en danger de se perdre ;
- 6°) Le fait pour un capitaine, en cas de danger, de négliger d'organiser le sauvetage de l'équipage, des passagers, des papiers de bord et des marchandises les plus précieuses de sa cargaison ;
- 7°) Le fait pour un capitaine, forcé d'abandonner son navire, de ne pas rester à bord le dernier ;
- 8°) Le fait, pour un capitaine, un chef de quart ou un pilote, de commettre un fait de négligence ou une infraction aux règles prescrites par les règlements maritimes, notamment sur les feux à allumer la nuit, les signaux à faire en temps de brume, la route à suivre et les manoeuvres à exécuter en cas de rencontre avec un bâtiment dit fait de la négligence ou l'infraction commise ont eu pour conséquence la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte de la cargaison, ou bien ont entraîné, soit des blessures graves, soit la mort pour une ou plusieurs personnes ;
- 9°) Le fait pour un capitaine, d'enfreindre dans les eaux intérieures et territoriales mauritaniennes, soit les règles de circulation maritimes édictées en vertu d'une convention internationale, soit les règles édictées par les autorités mauritaniennes pour les navires transportant des marchandises prohibées ou dangereuses ;
- 10) Le fait pour toute personne d'échouer, de perdre ou de détruire volontairement et dans une intention criminelle un navire quelconque par quelque moyen que ce soit.

Article 456 :

Les infractions maritimes très graves sont punies d'une amende de 500.000 à 10.000.000 d'ouguiyas et d'une peine d'emprisonnement de 1 mois à 2 ans ou de l'une de ces peines seulement.

CHAPITRE 5 : DISPOSITIONS DIVERSES

Article 457 :

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 États différents ;
- 2°) Tout membre de l'équipage d'un navire mauritanien qui, hors de 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 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'État dont il aurait commission ;
- 5°) Tout membre de l'équipage d'un navire mauritanien qui tenterait soit de s'emparer dudit navire par fraude, violence, soit de le livrer à d'autres personnes ou des 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'État.

Article 458 :

En ce qui concerne les infractions maritimes ou actes de piraterie imputables aux navires étrangers, à leurs équipages ou passagers, dans les conditions fixées au présent titre, 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 dont le montant est fixé par elle.

En cas de condamnation définitive et non exécutée, le cautionnement est acquis par l'État, 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.

Article 459

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'une des infractions prévues par le présent titre, ou se fait le complice de cette infraction, est puni de la même peine que celle prévue pour les auteurs de l'infraction commise sauf disposition autre prévue par le présent code.

La peine applicable aux auteurs d'une infraction peut être réduite par la juridiction répressive s'il apparaît que ceux-ci ont agi à l'instigation de l'une des personnes susvisées.

Article 460 :

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 des délinquants, soit pour procéder à la saisie des navires, embarcations, engins, installations, qui ont été utilisées pour commettre une infraction prévue par le présent titre.

Article 461 :

En cas d'infraction maritime légère, grave ou très grave tout marin breveté ou diplômé ou tout pilote commissionné peut faire l'objet d'un retrait temporaire de 7 jours à 1 an, ou définitif, du brevet, diplôme ou commission de pilote dont il est titulaire.

Les retraits temporaires sont instruits et infligés dans les mêmes conditions que les fautes maritimes légères. Les retraits définitifs sont prononcés par le Ministre chargé de la Marine Marchande sur proposition du Directeur de la Marine Marchande.

Article 462 :

Il est tenu par l'autorité maritime un livre spécial dit « livre des infractions maritimes » divisé en deux parties qui mentionne :

- pour les infractions maritimes légères, la date et la nature de l'infraction, le navire et le marin concernés, les

sanctions infligées et la date à laquelle les peines ont été effectivement exécutées.

- pour les infractions maritimes graves ou très graves, la date et la nature de l'infraction, le navire et le marin concerné, les dates de transmission pour enquête auprès de la police ou de la gendarmerie ; la référence de la transmission au Parquet, les suites réservées par l'autorité judiciaire.

Les sanctions infligées sont, avec l'indication des fautes qui les ont provoquées, inscrites à la diligence de l'autorité maritime, à la fiche matricule du marin intéressé.

Livre X: de l'exploitation commerciale des navires

Titre I Les auxiliaires de l'armement

Chapitre I Le consignataire du navire

Article 463:

Est considérée comme consignataire du navire toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port.

Article 464:

Les activités de consignataire du navire comprennent notamment les opérations de réception et de livraison des marchandises aux lieux et place du capitaine, la conduite administrative du navire auprès des autorités compétentes, la conclusion des contrats de manutention de remorquage et de pilotage l'assistance au navire pendant son séjour dans le port, la fourniture des fonds nécessaires au capitaine, le paiement des droits, des frais et d'autres charges dus à l'occasion de l'escale du navire dans le port.

Des dispositions particulières au consignataire du navire de pêche seront fixées par arrêté du Ministre Chargé de la Marine Marchande.

Article 465:

Le consignataire du navire peut recevoir de l'armateur ou du capitaine toutes autres missions liées à l'exploitation commerciale du navire.

Article 466:

Dans la mesure où la représentation de l'armateur lui est conférée, le consignataire du navire peut ester en justice en son nom.

Article 467:

Le consignataire du navire doit accomplir avec soin ses obligations découlant du contrat de consignataire défendre les intérêts de l'armateur et lui donner sans tarder tous renseignements sur le déroulement des affaires. Dans des délais convenus, le consignataire doit rendre les mesures nécessaires pour sauvegarder les droits de l'armateur envers les tiers.

Article 468:

Le montant de la rémunération du consignataire du navire est fixé par une convention, par un tarif ou à défaut par l'usage.

Article 469:

Les fonds fournis au capitaine et les dépenses faites par le consignataire du navire à l'occasion du séjour du navire dans le port, doivent lui être remboursés par l'armateur dans les délais convenus. Le consignataire du navire peut demander à l'armateur qu'il lui fournisse des acomptes pour couvrir les frais des opérations relatives au séjour du navire dans le port.

Article 470:

Le consignataire du navire est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes de droit commun.

Article 471:

Le contrat de consignataire du navire est résilié ou dénoncé dans les délais convenus.

Toutefois, pour un motif grave chacune des parties peut mettre immédiatement fin au contrat.

Article 472:

Toute action découlant du contrat de consignataire du navire est prescrite par deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.

Chapitre II Le consignataire de la cargaison**Article 473:**

Est considérée comme consignataire de la cargaison, toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat des ayants droit sur la marchandise, s'engage moyennant une rémunération à, prendre livraison des marchandises au nom et pour le compte de ses mandants, de payer le fret pour les marchandises. S'il est dû et de repartir les marchandises entre les destinataires.

Article 474:

Le consignataire de la cargaison doit accomplir avec soin ses obligations découlant du contrat de consignation veiller aux intérêts des ayants droit sur la marchandises et prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder leurs droits.

Article 475:

Dans la mesure ou la représentation des ayants droit sur la marchandise lui est conférée, le consignataire de la cargaison peut ester en justice en leur nom.

Article 476:

Dans les cas où l'état et la quantité de la marchandise ne répondent pas aux indications des connaissements ou d'autres documents de transports, le consignataire de la cargaison doit émettre contre le transporteur ou son représentant, les réserves dans les conditions et les délais prévus par la réglementation maritime en vigueur.

Article 477:

Le contrat de consignation de la cargaison est résilié ou dénoncé dans les mêmes conditions et délai que le contrat de consignation du navire.

Article 478:

Les fonctions de consignataire de la cargaison en Mauritanie sont exercées dans les mêmes conditions que celles définies pour le consignataire du navire.

Article 479:

Toute action découlant du contrat de consignation de la marchandise est prescrite par deux ans à compter du jour de l'exigibilité de la créance.

Faute de ces réserves, le consignataire de la cargaison est considéré, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu les marchandises dans l'état et l'importance décrits au connaissement ou dans tout autre document de transport.

Article 480:

Le consignataire de la cargaison a droit une rémunération fixée par une convention, par un tarif ou à défaut, par l'usage.

Article 481:

Le consignataire de la cargaison a droit au remboursement par ses mandants dans les délais convenus, des sommes dépensées par lui à l'occasion des opérations habituelles et nécessaire afférentes à la réception des marchandises.

Article 482: Le consignataire de la cargaison est responsable des fautes qu'il commet dans l'exercice de ses fonctions dans les termes du droit commun

Chapitre III l'acconier**Article 483:**

L'acconier est la personne chargée de la manutention de marchandises transportées par mer, et de la manutention réalisée par des opérations de chargement ou de déchargement quai, sur allèges ou en port, rade, ou mer.

Il allotit la charge, arrime, décharge les marchandises, les prend ou les met à quai ou en entrepôt, dans son hangar ou à terre-plein et les délivre matériellement aux ayants droit.

Il opère pour le compte du transporteur maritime, seul tenu de l'obligation de délivrance des marchandises. Toutefois il peut acquérir, par l'effet d'une clause insérée dans la charte-partie ou le connaissement, la qualité de mandataire du changeur ou du destinataire suivant le cas.

Il est tenu d'établir un état contradictoire détaillé des marchandises lequel fait foi pour et contre lui dans ses rapports avec le transporteur maritime.

Cet état est obligatoirement mis à la disposition de tous les intéressés au transports à l'occasion duquel il a été dressé.

L'acconier bénéficie du droit de rétention accordé au consignataire de la cargaison.

Article 484:

Les qualités de consignataire du navire ou de la cargaison ou d'acconier peuvent se cumuler.

Dans ce cas, les droits, les charges et responsabilités sont ceux de la ou des fonctions effectivement assumées au moment de la survenance du fait susceptible d'entraîner un réclamation ou une action en responsabilité.

TITRE II des transports maritimes

Chapitre I définitions:

ARTICLE 485:

Le fréteur est la personne qui à un titre quelconque mais régulier met à la disposition d'un autre tout ou partie d'un navire à une date et à des conditions et pour un but déterminé par la convention des parties.

ARTICLE 486:

L'affréteur désigne la personne qui affrète le navire s'il fait transporter ses propres marchandises auquel cas il a la qualité de transporteur maritime à l'égard de ces marchandises.

ARTICLE 487

Le transporteur maritime est la personne qui moyennant le paiement d'une rémunération, se charge de transporter par mer d'un port à un autre des marchandises ou des passagers.

Chapitre II les différents types de contrat d'affrètement

Article 488: de l'affrètement au voyage

Le contrat d'affrètement au voyage est le contrat par lequel le frèteur moyennant le paiement du fret, s'engage à mettre en tout ou en partie un navire armé et équipé à la disposition de l'affrètement en vue d'un ou plusieurs voyages.

Article 489: de l'affrètement à temps

L'affrètement à temps est le contrat par lequel le frèteur s'engage à mettre un navire armé et équipé à la disposition de l'affrèteur pour un temps déterminé.

Le frèteur conserve la gestion du navire et à ce titre le capitaine du navire et les autres membres de l'équipage demeurent les préposés du frèteur et sont tenus de se conformer à ses instructions.

La gestion commerciale du navire appartient à l'affrèteur et dans ce cadre le capitaine doit se conformer aux instructions de celui-ci dans la limite des dispositions de la charte partie.

Article 490: De l'affrètement coque-nue

L'affrètement coque-nue est un contrat par lequel le frèteur s'engage à mettre un navire sans armement ni équipement à la disposition de l'affrèteur.

L'affrèteur possède à ce titre la gestion nautique et commercial du navire.

Article 491: DE L'autorisation de l'autorité maritime

Les opérations d'affrètement de navire sous pavillon étrangers par les nationaux mauritaniens sont soumises à autorisation préalable de l'autorité administrative maritime. Ces autorisations pour ce qui concerne la délivrance de moyens de paiement sont soumis à la réglementation de changes.

Article 492:

Des décrets pris en conseil des Ministre sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande définiront en tant que de besoin les règles applicables aux différents contrat d'affrètement, aux contrats de transport de marchandises et de passagers.

Chapitre III des règles générales du contrat d'affrètement.

Article 493:

Le contrat d'affrètement s'entend d'une convention par laquelle le frèteur s'engage moyennant rémunération à mettre un navire à la disposition d'un affréteur. L'affrètement d'un navire s'effectue au voyage à temps ou coque-nue

Article 494:

Les obligations les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat négocié.

Toutefois, les parties ne peuvent insérer au contrat d'affrètement des stipulations contraires aux principes généraux du droit en vigueur.

A défaut de stipulation des parties au contrat d'affrètement d'un navire, ce contrat est réputé régi par les dispositions du présent titre.

Article 495:

L'affrètement doit être prouvé par écrit. La charte-partie est l'acte qui énonce les engagements des parties. Ces règles de preuve ne s'appliquent pas aux navires de moins de dix tonneaux de jauge brute.

Article 496:

La charte-partie doit mentionner notamment :

- a) les éléments d'individualisation du navire ;
- b) les noms et les domiciles du frèteur et de l'affréteur ;
- c) le taux de rémunération pour l'affrètement du navire ;
- d) la durée du contrat ou l'indication des voages à accomplir.

Article 497:

Sauf convention contraire des parties, l'affréteur peut sous-fréter le navire, mais il demeure tenu envers le frèteur des obligations résultant du contrat d'affrètement.

Article 498:

Le frèteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret et autres charges prévues au contrat d'affrètement.

Article 499:

Le changement de propriétaire ou de frèteur du navire au cours de l'affrètement ne produit pas d'effets sur l'exécution de la charte-partie ;

Toutefois, le frèteur qui a conclu un contrat d'affrètement demeure responsable avec le nouveau propriétaire ou frèteur du navire de toutes les obligations découlant du contrat d'affrètement.

Article 500:

En matière de relations maritimes internationales, le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire sauf convention contraire des parties.

Lorsque les parties au contrat d'affrètement sont de nationalité Mauritanienne, le droit mauritanien est applicable.

Chapitre IV de l'organisation des professions maritimes**Article 501: de l'agrément**

L'exercice des professions maritimes notamment, celles de transporteur maritime, de commissaire aux avaries, de consignataire du navire, ou de la cargaison, de manutentionnaire, d'acconier, d'expert maritime, de sociétés de classification, de sociétés d'assistance et de prestations de services aux navires, est soumis à agrément délivré par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande sur avis de la commission consultative d'agrément visée à l'article 503 du présent chapitre.

Les conditions d'exercice de ces professions maritimes seront fixées par décret pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 502: de l'exercice des professions maritimes par les personnes étrangères

Les personnes physiques ou morales de nationalité étrangères ne peuvent exercer les professions maritimes sur le territoire de la République Islamique de Mauritanie que lorsqu'elles y sont autorisées en vertu de dispositions de conventions, ou d'accords internationaux conclus avec les États dont ils possèdent la nationalité ou dans le cadre de sociétés de droit Mauritanien.

Article 503: Commission consultative

Il est créée une commission consultative d'agrément chargée de donner son avis sur toute demande d'agrément pour l'exercice d'une profession maritime.

La composition, les compétences et les modalités de fonctionnement de cette commission seront fixées par décret pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 504: des agents chargés de la constatation des infractions

Les infractions aux dispositions du présent chapitre et des textes pris pour son application sont constatées par

- les agents assermentés de la Direction de la Marine Marchande
- les agents des douanes affectés dans les bureaux des Ports
- toute personne habilitée à cet effet par le Ministre chargé de la Marine Marchande

Article 505: sanctions

Toute infraction aux dispositions du présent chapitre et des textes d'application est passible d'une amende de 100.000 à 10 millions d'ouguiyas sans préjudice de la fermeture de l'entreprise qui pourra être ordonnée par le Ministre chargé de la Marine Marchande.

Article 506: dispositions transitoires

Il est accordé un délai de 6 mois aux professions maritimes existantes pour se mettre en conformité avec les dispositions du présent chapitre.

**LIVRE XI : COMPÉTENCE JURIDICTIONNELLES PROCÉDURES
ADMINISTRATIVES**

Article 507: compétence des tribunaux

Les juridictions de la Mauritanie sont compétentes pour connaître de toutes les infractions aux dispositions de la présente loi et des règlements pris pour son application

Article 508: Le régime financier des amendes et confiscations

Le produit des amendes prononcées en application des dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application sera affecté et réparti par décret pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande

Article 509 : Dispositions transitoires

Les dispositions réglementaires prises en application de la législation antérieure restent en vigueur jusqu'à la publication des mesures d'application prévues par la présente loi portant code de la Marine Marchande, dans la mesure, toutefois où elles ne lui sont pas contraires.

Article 510 : Dispositions abrogées

Les dispositions de la présente loi abrogent toutes les dispositions antérieures ou contraires notamment :

- la loi 78.043 du 28 FÉVRIER 1978 portant code la marine marchande et des pêches maritimes.
- le décret du 29 septembre 1928 portant réglementation du domaine public maritime et des servitudes d'utilité publique en Afrique occidentale française ;
- l'arrêté général n°28.95 du mois de novembre 1928 réglementant les conditions d'application du décret du 29 septembre 1928 susvisé;
- La délibération n° 34 du 16 avril 1954 de l'assemblée territoriale de la Mauritanie fixant les redevances pour occupation temporaire et révocable du domaine public

- L'arrêté n°329/AG/APA-1 du 16 avril 1954 rendant exécutoire la délibération n°34 du 16 avril 1954.

Article 511 La présente loi sera publiée suivant la procédure d'urgence et exécutée comme loi de l'Etat .

Fait à NOUAKCHOTT LE 31 janvier 1995

MAAOUYA OULD SID'AHMED TAYA

PREMIER MINISTRE

SIDI MOHAMED OULD BOUBACAR

MINISTRE DES PÊCHES ET DE L'ECONOMIE MARITIME

KANE CHEIKH MOHAMED FADEL