

الجريدة الرسمية

للجمهورية الإسلامية الموريتانية



نشرة نصف شهرية

تصدر يومي 15 و 30

من كل شهر

العدد 1297

السنة 55

15 أكتوبر 2013

المحتوى

1- قوانين وأوامر قانونية

قانون رقم 2013 - 029 المتضمن مدونة البحرية التجارية

1- قوانين و أوامر قانونية

قانون رقم 2013 - 029 المتضمن مدونة البحرية التجارية

بعد مصادقة الجمعية الوطنية ومجلس الشيوخ،
يصدر رئيس الجمهورية القانون التالي:
أحكام عامة

المادة الأولى:

- 1 - يشكل هذا القانون و نصوصه التطبيقية مدونة البحرية التجارية للجمهورية الإسلامية الموريتانية، كما ينظم العلاقات القانونية الناشئة من الملاحة البحرية والتجارة البحرية أو عن أي منهما.
- 2 - تطبق مدونة البحرية التجارية في المجالات التالية، إلا في حالة وجود أحكام صريحة مناقضة لها أو وجود أحكام خاصة:
 - 1.2 - في المياه البحرية الخاضعة لتشريع أو سيادة الجمهورية الإسلامية الموريتانية، وكذا على
 - 2.2 - السفن المرقمة في الجمهورية الإسلامية الموريتانية أو الطواقم أو الركاب على متن تلك السفن وكذا على جميع الأشخاص، أيا كانت جنسياتهم، حتى وإن لم يكونوا على متن السفن المذكورة، و الذين يحتمل أن يكونوا قد ارتكبوا مخالفة لهذه المدونة ونصوصها التطبيقية.
- 3 - غير أن البحارة الأجانب المسيرين حسب اتفاقيات المعاملة بالمثل، المبرمة بين بلدانهم الأصلية والجمهورية الإسلامية الموريتانية المسموح لهم بالإبحار على متن السفن الموريتانية، يمكنهم مواصلة الاستفادة من الامتيازات الخاصة بهم بقدر ما يخوله النظام المسير لوضعيتهم السابقة.

المادة 2:

تطبق، إلزاما، أحكام الاتفاقيات الدولية التالية التي صادقت عليها الجمهورية الإسلامية الموريتانية، أو انضمت إليها، وكذا تعديلاتها أو أي اتفاقيات دولية قد تصادق عليها أو تنضم إليها في المستقبل.

1 - اتفاقيات منظمة العمل الدولية (OIT)

- الاتفاقية (رقم 22) حول عقود عمل البحارة، 1926
- الاتفاقية (رقم 23) حول ترحيل البحارة، 1926
- اتفاقية (رقم 53) حول إجازة كفاءة الضباط، 1936
- الاتفاقية (رقم 58) - المراجعة - حول الحد الأدنى للعمر في العمل البحري (اتفاقية 1936)
- الاتفاقية (رقم 91) - المراجعة - حول الإجازات المعوضة للبحارة، 1949
- الاتفاقية (رقم 112) المتعلقة بالحد الأدنى للعمر (لصيادين)، 1959
- الاتفاقية (رقم 114) حول عقد اكتتاب الصيادين، 1959

2 - اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية:

- الاتفاقية الدولية لعام 1965 المتعلقة بتسهيل حركة مرور السفن البحرية الدولية
- الاتفاقية الدولية لعام 1966 حول خطوط التحميل (LL (66
- الاتفاقية الدولية لعام 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت و بروتوكولاتها لعامي 1976 و 1992 (CLC PROT 69 + 76 + PROT) (92
- الاتفاقية الدولية لعام 1969 المتعلقة بالحمولة الإجمالية للسفن (حمولة 69)
- الاتفاقية الدولية لعام 1969 المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات حوادث مسببة أو قد تسبب تلوثا بالزيت وملحقتها لعام 1973 حول التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بمواد أخرى غير النفط (PROT) تدخل 69 (73+

- الاتفاقية الدولية لعام 1971 المنشئة لصندوق دولي للتعويض عن التلوث بالزيت أو مشتقاته (الصندوق 71) وبروتوكولها 1992 (الصندوق 92 PROT)
- الاتفاقية الدولية لعام 1972 حول منع التصادم في البحر (COLREG 72)
- الاتفاقية الدولية لعام 1972 المتعلقة بالوقاية من تلوث البحار الناجم عن إغراق النفايات و بروتوكولها لعام 1996 (LC 72)
- الاتفاقية الدولية لعام 1973 لمنع التلوث الناجم عن السفن و بروتوكولها الملحق بها لعام 1978 المتعلق بـ (MARPOL73/78)
- الاتفاقية الدولية لعام 1974 المتعلقة بالمحافظة على سلامة الأرواح في البحار و بروتوكولها 1978 (SOLAS PROT 1974 + 78)
- الاتفاقية الدولية لعام 1978 حول معايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (STCW 78)، بصيغتها المعدلة والاتفاقية الدولية حول معايير التدريب والإجازة والخفارة لعمال سفن الصيد (STCW-F)
- الاتفاقية الدولية لعام 1979 حول البحث والإنقاذ البحري (SAR 79)

- الاتفاقية الدولية لعام 1988 لمكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية و بروتوكولها الخاص بمكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة الواقعة على الجرف القاري (SUA SUA PROT 88)
- الاتفاقية الدولية لعام 1990 حول التحضير والمكافحة والتعاون في مجال محاربة التلوث بالزيت (OPRC90).

3 - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة في 10 ديسمبر 1982 في مونتيفغواي.

المادة 3:

يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء التزامات مجهزي أو ملاك أو قباطنة السفن التي ترفع العلم الموريتاني على ضوء التوصيات التي تم اعتمادها أثناء الجمعيات العامة للمنظمة البحرية الدولية و منظمة العمل الدولية.

المادة 4:

في حالة عدم التعارض، فإن تطبيق أحكام هذه المدونة لا يلحق الضرر بالقواعد الناتجة عن :

- الأحكام التشريعية والتنظيمية الحامية للمصادر البيولوجية البحرية، وعلى وجه الخصوص ما يتعلق بالصيد البحري،
- الأحكام التشريعية والتنظيمية المتعلقة بحماية وتحسين الوسط البيئي البحري،
- كافة الأحكام التشريعية و التنظيمية الخاصة، وبالذات أحكام المدونة التجارية، مدونة البيئة، مدونة الجمارك، مدونة الإجراءات الجزائية، مدونة العقوبات الجنائية، مدونة الصيد البحري، مدونة الشغل وكافة التشريعات الوطنية الأخرى.

المادة 5:

في حال غياب أحكام خاصة ضمن القانون البحري، وطالما أن أحكام هذه المدونة لا تطبق بالقياس، يتم اللجوء إلى تطبيق القانون العام.

المادة 6:

عندما تخضع العلاقات القانونية الناشئة عن أو في الملاحة البحرية أو الناجمة عن عمليات التجارة البحرية لأحكام قانون أجنبي، طبقا لترتيبات قانونية أو بمقتضى شروط تعاقدية فإن الترتيبات القانونية الأجنبية لا تطبق في الجمهورية الإسلامية الموريتانية، عندما تكون متعارضة مع مبادئ المنظومة القانونية الوطنية المعمول بها.

المادة 7:

يقصد من خلال هذه المدونة بالمصطلحات التالية ما يلي:

يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء مناطق الملاحة طبقاً للقواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية في مجال التدريب والإجازة والخفارة لعمال البحر وكذلك في مجال السلامة البحرية.

الفصل الثالث - الملاحة الحصرية

المادة 13:

1. تحصر الملاحة التجارية بين الموانئ الموريتانية على السفن الوطنية وسفن الدول التي وقعت اتفاقية المعاملة بالمثل
السفن الوطنية هي سفن تملكها شخصية طبيعية أو معنوية موريتانية أو خاضعة للقانون الموريتاني، مالكة أو مؤجرة على الأقل لسفينة ترفع العلم الوطني.
2. تحصر أيضاً على السفن الوطنية في نفس الظروف الواردة في الفقرة 1 أعلاه عندما يتم ذلك في المياه الإقليمية:

- ملاحه ثانوية وملاحه الخدمات و
- عمليات التموين بالمحروقات وعمليات المسافنة بالأسماك أو أي عمليات تجارية أخرى.

الفصل الرابع - المنارات

المادة 14:

تعني المنارة أو الإشارات الضوئية البحرية، كل الأجهزة، والعلامات الثابتة أو العائمة من منارات وعوامات ومنائر وغيرها من منشآت الإرشاد البحري (ESM) الموضوعة في الأساس للتنبيه على الأخطار التي قد تهدد الملاحة (الجرف الصخري، أو الأعماق أو حطامات السفن) وكذا خطوط ممرات المسار المؤدية إلى المرافق أو الأرصفة المينائية.

المادة 15:

1. تحدد السلطة البحرية بموجب القواعد المقررة في إتفاقيات الوكالة الدولية للإشارة البحرية A.I.S.M و الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS 74 وضع منارات المياه البحرية أو المينائية أو منصات الحفر العائمة وغير ذلك من الأعمال الخاصة المسموح بها في المياه الموريتانية كما تنبه إلى وجود حطامات.
2. تتم إقامة أو صيانة أو إزالة المنارات من الموانئ أو الممرات البحرية أو المنصات النفطية أو المعدنية، أو أي إشارة توحى بوجود منصة عائمة للحفر أو أعمال خاصة مرخصة أو وجود حطام بحري، حسب الحالة، بواسطة السلطة المينائية أو مصلحة التسيير أو مستغلي المنصة العائمة أو المؤسسة التي تنجز الأشغال أو ملاك الحطامات.
3. تنشر السلطة البحرية، في أقرب الأجل، إشعاراً للملاحين بأي طارئ على وضع العلامات وحالات إزالتها أو تدهورها كما يجب إشعار قبطان الميناء وفرقة الدرك والهيئة المكلفة بالرقابة البحرية بذلك.
4. المواصفات الدنيا اللازمة لمنشآت الإرشاد البحري (ESM) هي:

- المراجع (الرقم)
- تحديد الموقع الجغرافي بدقة (خطوط العرض والطول)
- مميزات النهار والليل (العلامات الضوئية، الألوان، الوميض ...) و
- مصادر إضاءة (بطاريات، ألواح الطاقة الشمسية، نوعية الإشارة الضوئية)

الفصل الخامس - شرطة الملاحة

المادة 16:

- تهدف شرطة الملاحة البحرية إلى ضمان سلامة الملاحة في المياه التي تُعَرَّف بانها بحرية، حيث تحدد الظروف التي يجب ان تبحر فيها السفن وكذلك قواعد السير في البحر.
- 1 - تمارس الشرطة البحرية في هذه المياه من قبل السلطة البحرية، وخاصة للأغراض التالية:
 - 1.1 تنظيم الملاحة تبعاً للتقلبات المناخية البحرية المحلية وضرورات حركة مرور السفن خاصة بالقرب من الموانئ،

- "من منظور هذه المدونة" تعني المدونة ونصوصها التطبيقية
- "رأي" يعني رأياً استشارياً يستدعي رداً في ظرف زمني أقصاه 15 يوماً؛ وإلا يعتبر رأياً ملزماً إذا لم تكن هناك ترتيبات خاصة.

المادة 8:

لا تطبق هذه المدونة على:
السفن التابعة للبحرية الوطنية.
وما لم تكن ثمة أحكام مخالفة أو خاصة لا تطبق على:
- سفن الدولة المستخدمة في عمليات الشرطة والمراقبة والخدمة العامة في البحر وكذلك جميع السفن الأخرى التي تملكها أو تشغلها الدولة الموريتانية وتستخدم حصرياً في مهمة للدولة غير تجارية.
- الزوارق غير المسطحة ذات الطول الأقل من 12 متراً.

المادة 9:

يقصد من منظور هذه المدونة بمصطلح "السلطة البحرية" أو "السلطة البحرية المختصة" ما يلي:

- 1 - في الجمهورية الإسلامية الموريتانية:
1.1. الوزير المكلف بالبحرية التجارية
2.1. مدير البحرية التجارية
3.1. المصالح الجهوية البحرية،
- 2 - في الخارج:
1.2. القنصلية أو، بدلا من ذلك، المصالح المختصة في السفارات
2.2. المصالح المحلية للبحرية التجارية المسؤولة عن إدارة السفن والبحارة الموريتانيين في موانئ دول لا توجد فيها قنصليات أو سفارات ولكنها وقعت اتفاقات المعاملة بالمثل.

الجزء الأول:

الملاحة، الدومين العمومي البحري والمياه البحرية

الكتاب الأول - الملاحة البحرية

الفصل الأول - تعريف الملاحة البحرية

المادة 10:

1. تتمثل الملاحة في قيادة سفينة من نقطة إلى أخرى في أحسن ظروف من حيث السرعة والأمان مع القدرة على تحديد موقعها في كل لحظة، مما يستدعي اختيار طريق السفينة ومراقبتها الدائمة.
2. تعتبر الملاحة بحرية عندما تتم في البحر وفي الموانئ والمراسي و، في نهر السنغال، حتى أول حاجز دائم أمام مرور السفن البحرية.

الفصل الثاني - أنواع الملاحة

المادة 11:

- حسب أنواع السفن ومواصفاتها وكيفية استغلالها يتم التمييز بين:
1. ملاحه تجارية يقام بها في البحر لنقل الركاب والبضائع، وكذلك تلك التي تقوم بها أليات خدمة المرافئ وتلك المستخدمة في استخراج مواد من قاع البحر وما تحت القاع.
 2. ملاحه لصيد الأسماك تمارس من طرف سفن مستخدمة لاصطياد الأسماك أو غير ذلك من الثروات البحرية الحية
 3. ملاحه ثانوية تتعلق بالإرشاد البحري و القطر و المساعدة والإنقاذ و الجرف وكذا كل ملاحه يقام بها داخل الموانئ والمراسي من طرف السفن الموجهة للخدمات العامة غير السفن التابعة للبحرية الوطنية أو الهيئة المكلفة برقابة الصيد والتفتيش البحري.
 4. ملاحه ترفيهية لأغراض خاصة.

المادة 12:

ويضم الدومين العمومي البحري شريطا ساحليا بعرض مائة متر اعتبارا من الحد الأعلى للشاطئ المتاخم للدومين العمومي البحري. إلا أن عرض هذا الشريط يمكن زيادته إلى مائتي متر بموجب مرسوم صادر عن مجلس الوزراء بناء على تقرير من الوزير المكلف بالبحرية التجارية عندما تكون هناك حاجة مبررة لذلك حسب الحالات التالية:

- تنفيذ بحوث وابتكارات تعني خصوصيات وموارد هذا الشريط وحماية التوازن البيولوجي والبيئي، ومكافحة التآكل، والحفاظ على المواقع و المناظر الطبيعية، وخاصة فيما يتعلق بالحاجز الرملي،
- أو حماية التراث والحفاظ على تنمية النشاطات الاقتصادية المرتبطة بالماء (صيد الأسماك وتربية الأحياء البحرية والموانئ والنقل البحري والسياحة).

المادة 21:

الدومين العمومي البحري غير قابل للتصرف، ولا للتقادم ولا للحجز.

المادة 22:

1. يقع شاطئ البحر بين خطي المد والجزر
2. محدد بأقصى نقطة يصل إليها مد البحر في غياب الاضطرابات الجوية الاستثنائية، وهذه الحدود تلاحظها الدولة على أساس المعاينات الميدانية في عين مكان محل التحديد.
3. تحدد آليات تحديد الدومين العمومي البحري بموجب مرسوم صادر عن مجلس الوزراء بناء على اقتراح من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.
4. تنتقي الدعاوي بملكية الأجزاء المحددة ضمن الشاطئ في غضون سنتين اعتبارا من تاريخ نشر مرسوم التحديد.

و يعلق الطعن في هذا العقد العمل بالأجل المحدد أعلاه.

المادة 23:

1. يحظر أي بناء أو إقامة منشأة على الشريط الساحلي كما هو محدد في المادة 20 أعلاه.
2. هذا الحظر لا ينطبق على مباني أو مرافق الخدمات العامة والدفاع الوطني والاتصالات الدولية والأنشطة الاقتصادية التي تتطلب مجاورة الماء، بما في ذلك المباني أو المنشآت السياحية التي يجب أن تحصل على ترخيص مؤقت للعمل في الدومين العمومي البحري بموجب مقرر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية
3. النفاذ إلى الشواطئ، وحركة مرور المشاة عليها واستخدامها هي أمور حرة ومجانية ولا تُحد هذه الحرية والمجانية إلا لدواعي الأمن أو الدفاع الوطني أو حماية البيئة.
4. يعفى الصيادون من أصحاب الزوارق التقليدية الذين يمارسون نشاطا مهنيا موسميا من طلب رخصة للعمل المؤقت على الشاطئ.

المادة 24:

1. يجوز منح قطع أرضية أو رخص مؤقتة وتمديدتها في الدومين العمومي البحري من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية بعد ورود رأي لجنة الشواطئ البحرية، التي تحدد تشكيلتها وكيفية عملها بموجب مرسوم صادر عن مجلس الوزراء بناء على اقتراح من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.
2. يجب أن تحافظ هذه الامتيازات والترخيص على حرية التنقل والاستخدام للجميع في فضاء عريض على طول البحر مع مراعاة خصائص المكان.

المادة 25:

بعد مراعاة النصوص الخاصة المتعلقة بالدفاع الوطني واحتياجات السلامة البحرية والاتصالات الدولية، فإن أي طلب قد يؤدي إلى تغيير ملحوظ في استخدام مناطق من الدومين العمومي البحري يجب أن يخضع مسبقا لتحقيق عمومي.

المادة 26:

1. إن القرارات والوثائق المتعلقة بتخصيص مناطق الدومين العمومي البحري أو شغلها، و استخدامها أو استغلالها

2.1- ضمان الامتثال للقواعد والنظم الوطنية والدولية المتعلقة بسلامة السفن والملاحة والوقاية من التلوث البحري الناتج عن السفن.

2 - يمكن للسلطات المينائية، في اطار تسييرها، العمل بنظم خاصة بالشروط في حدود الموانئ والمراسي، بعد استشارة السلطة البحرية.

الفصل السادس: اجراءات وصول ومغادرة السفن

المادة 17:

1. يجب على كل سفينة قبل أن ترسو في مرفق مينائي موريتاني أو في مرسى موريتاني إخطار قبطنة الميناء أو السلطة المسيرة عن طريق رسالة ب 72 ساعة على الأقل قبل الوقت المقرر للوصول؛ وتكون الرسالة مرفقة بالمستندات التالية :

- تصريح عام بالدخول يحدد هوية السفينة، واسم وعنوان الوكيل المحلي، ومستندات السلامة المتوفرة مع تواريخ انتهاء الصلاحية، وآخر تاريخ لفحص دولة الميناء مع الملاحظات المحتملة،
- وصف للحمولة، وخاصة تحديد البضائع الخطرة ومواقعها على متن السفينة
- لائحة بأعضاء الطاقم مع بيان أغراضهم الشخصية،
- تصريح بالمؤن الموجودة على السفينة،
- بيان صحي دولي
- في حال ما تعذر ذلك،لائحة الركاب
- أي معلومات أخرى مفيدة.

2. يجب تأكيد وصول السفينة ب 6 ساعات قبل الموعد المقرر من طرف القبطان مع تقديم طلب اذن بالدخول.

3. يجب على قبطنة الميناء أو السلطة المسيرة أن تحيل إلى السلطة البحرية كل التوقعات بوصول السفن مع المعلومات المذكورة أعلاه.

المادة 18:

تُلزم كل سفينة تدخل ميناء موريتانيا بتقديم الوثائق المصاحبة لرسالة القبطان إلى السلطات البحرية أو سلطة الميناء طبقا للمادة 17 المذكورة أعلاه، علاوة على أي وثائق ومبررات أخرى قد تطلبها هذه السلطات لأسباب السلامة.

الكتاب الثاني - الدومين العمومي البحري

المادة 19:

تكمّل أحكام هذه المدونة الأمر القانوني رقم 037-2007 الصادر بتاريخ 17 إبريل 2007 المتعلق بالساحل وتطبق على كافة الأشخاص فيما يخص حيازة أو تنفيذ أشغال في الدومين العمومي البحري كما هو محدد بموجب المادة 20 أدناه.

المادة 20:

الدومين العمومي البحري هو جزء من الملك العام الوطني، مستقل تماما عن الساحل كما هو محدد في المادة 3 من الأمر القانوني رقم 037-2007 المذكور أعلاه ويشمل ما يلي:

- قاع وما تحت قاع المياه الإقليمية البحرية،
- قاع وما تحت قاع المياه الداخلية الواقعة دون خطوط الأساس وشاطئ البحر،
- شاطئ البحر،
- كل الأراضي الجديدة الناتجة من تراكم الرواسب من جهة، ومن جهة أخرى القطع الأرضية التي نشأت بفعل تراجع مياه البحر بسبب عوامل طبيعية
- الموانئ البحرية، وملحقاتها والمنشآت العامة الواقعة خارج حدود الموانئ، وبالذات المنارات أوالعوامات أو المنائر،
- الأراضي المنزوعة اصطناعيا بفعل البحر، وبصفة عامة، الأماكن المعدة للاستخدام العام أو التي حصلت عليها الدولة على شاطئ البحر من أجل النفع العام.

اعتباراً من خطوط الأساس كما هي محددة في الاتفاقية الدولية حول قانون البحار الصادرة في سنة 1982.
2. إن خطوط الأساس التي يقاس منها عرض المياه الإقليمية هي:

- خط الأساس المستقيم اعتباراً من الرأس الأبيض وحتى رأس تيميريس،
 - من جزر البحر بالنسبة للأماكن الأخرى
3. إن الحد الخارجي للمياه الإقليمية هو الخط الذي تبعد نقاطه 12 ميلاً بحرياً من أقرب نقطة من خط الأساس.

المادة 33:

1 - تطبق القوانين والنظم المعمول بها في الجمهورية الإسلامية الموريتانية في المياه الإقليمية وعلى اليابسة وفي الأعماق وفي مجالها الجوي مع مراعاة أي أحكام مخالفة في الاتفاقيات أو المعاهدات أو الاتفاقات الخاصة التي تمت المصادقة عليها أو تم الانضمام لها.

2 - تطبق مبادئ القانون البحري الدولي المتعلقة بالمرور "المسالم" أو "البريء" وينفذ السفن الأجنبية دون تمييز إلى الموانئ الموريتانية وفي المياه الإقليمية، طالما لم يكن في ذلك مساس بالسلم والنظام وأمن الدولة.

1.2. "المرور" يعني الملاحة في المياه الإقليمية للأغراض التالية:

- العبور دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو مرفئ خارج تلك المياه،
- دخول المياه الداخلية ومغادرتها أو التوقف في مرسى أو ميناء.

2.2. يجب أن يكون المرور متواصلًا وسريعًا.

3.2. إلا أنه قد يشمل توقفاً أو رسوا في الحالات التالية:

- حادث عادي في الملاحة،
- حالة قاهرة أو استغاثة لإنقاذ الأشخاص والسفن والطائرات من حالة ضيق.

3 - ولا يعتبر المرور "مسالمًا" أو "بريئًا" عندما تقوم السفينة بأحد الأعمال التالية :

1.3. - التهديد باستخدام القوة أو استخدامها ضد السيادة وسلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي، أو القيام بأي عمل آخر مناف لمبادئ القانون البحري الدولي،

2.3. - القيام بمناورات مسلحة من أي نوع كانت وكذلك استقبال وإطلاق حوامات أو غيرها من المعدات العسكرية

3.3. - جمع المعلومات التي تضر بالدفاع أو بأمن الجمهورية

4.3. - الاتجار بالمخدرات، أو بمواد مؤثرة عقلياً أو أي مادة أخرى غير مشروعة تضر بصحة الإنسان،

5.3. - الاتجار بنقل المسافرين خلسة أو نقل المهاجرين غير الشرعيين أو الأطفال القصر.

المادة 34:

1 - يتخذ الوزير المكلف بالبحرية التجارية والوزير المكلف بالدفاع الوطني عند الإقتضاء جميع التدابير اللازمة لمنع أو إيقاف أي مرور غير مسالم.

2 - ويمكن لهذه السلطات، دون تمييز قانوني أو فعلي بين السفن الأجنبية، التعليق المؤقت لحق المرور المسالم لكل سفينة أجنبية في مناطق محددة إذا كان مثل هذا الإجراء ضرورياً لضمان أمن الدولة.

3 - يجب على الفواصات أن تنتقل طفوا رافعة علمها.

المادة 35:

يمكن للدولة الموريتانية سن القوانين والنظم التطبيقية المتعلقة بالمرور "المسالم" حسب الضرورات التالية:

- الحفاظ على الثروات البيولوجية البحرية،
- منع انتهاكات نظم الصيد البحري،
- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري،
- المحافظة على البيئة البحرية ومنع ومكافحة التلوث البحري،
- حماية منشآت وأنظمة مساعدة الملاحة،

يجب أن تراعى الحفاظ على المناطق البحرية والمواقع أو المناظر الطبيعية المميزة وخصوصيات التراث الطبيعي والثقافي للشاطئ والبيئات اللازمة للحفاظ على التوازنات الفيزيائية والبيولوجية مع احترام المبادئ المنصوص عليها في الأمر القانوني رقم 037-2007 الصادر بتاريخ 17 إبريل 2007 المتعلق بالساحل وأن تكون منسجمة مع تلك المتعلقة بالمناطق المجاورة ذات الصبغة العمومية.

2. يراعى بشأن المناطق التي يجب الحفاظ عليها، بغض النظر عن أهميتها الخاصة، موضوع الحاجز الرملي أو الشواطئ أو الجزر غير المأهولة، أو أماكن تكاثر السمك وكذا البيئات المغمورة مؤقتاً وغير ذلك.

3. إلا أنه يمكن إقامة منشآت خفيفة إذا كانت ضرورية لتسيير هذه المناطق أو تنميتها اقتصادياً، وقد يسمح بفتحها أمام الجمهور عند الإقتضاء.

المادة 27:

1. خارج المناطق الصناعية بالموانئ وباستثناء القيام بتنفيذ عمليات الحماية من البحر وبناء المنشآت والمرافق الضرورية للدفاع الوطني والأمن البحري ومصائد الأسماك، فإنه لا يجوز المساس بطبيعة الشاطئ البحري، بما في ذلك إقامة الحواجز، والتجفيف، وإضافة الصخور والردم

2. وهذا الحظر لا ينطبق على المنشآت والمعدات ذات الصلة بخدمة عامة أو بأداء عمل عام يتحتم القيام به على شاطئ البحر لأسباب طبوغرافية أو تقنية وتم التصريح به لدى المصالح المختصة في الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية.

المادة 28:

1. يحظر استخراج المواد كالرمل والحصى في الدومين العمومي البحري

2. ولا يمس الحظر عمل تعريف الموانئ وممرات الوصول ولا بتنفيذ أعمال هدفها الحفاظ على مناطق طبيعية مميزة أو الأشغال المتعلقة بالدفاع الوطني، أو وضع الكابلات البحرية.

3. يجب أن تتم هذه العمليات بطريقة لا تعوق حركة المرور على شاطئ البحر ولا الصيد البحري ولا حرية ممارسة نشاط المرافق العمومية.

المادة 29:

يتم تحديد شروط منح رخص الحيازة المؤقتة للمجال البحري العمومي، وكذلك سائر تصاريح الاستغلال بموجب مرسوم صادر عن مجلس الوزراء بناء على اقتراح من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

الكتاب الثالث - المياه البحرية المحاذية لليابسة

المادة 30:

تكمّل أحكام هذه المدونة الأمر القانوني رقم 88-120 بتاريخ 31 أغسطس 1988 المتعلق بالتعريف والوضع القانوني للبحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري للجمهورية الإسلامية الموريتانية.

الفصل الأول - المياه البحرية الداخلية

المادة 31:

1 - المياه البحرية الداخلية هي المياه البحرية المحاذية لليابسة والخاضعة لسيادة الجمهورية الإسلامية الموريتانية والتي من بعدها تقاس المياه الإقليمية.

2 - وهي تقع بين خط الجزر وخطوط الأساس التي تقاس اعتباراً منها المياه الإقليمية.

الفصل الثاني - المياه الإقليمية

المادة 32:

1. تمتد سيادة الجمهورية الإسلامية الموريتانية على حدودها الترابية ومياهها الداخلية حتى تصل إلى 12 ميل بحري

- منع حصول مخالفات للنظم الجمركية والجبائية والهجرة (الوافدة والخارجة) والمخالفات الصحية
- حماية الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب
- البحوث العلمية.

المادة 36:

1 - لا تنطبق الولاية القضائية للدولة الموريتانية على متن السفن الأجنبية العابرة للبحر الإقليمي والقادمة من موانئ أجنبية إلا في الحالات التالية:

- 1.1 - إذا كانت نتائج المخالفة تتجاوز السفينة لتمتد إلى الأراضي الموريتانية أو يحتمل أن تعكر صفو السلم العام في المياه الإقليمية،
- 2.1 - إذا تم طلب المساعدة من السلطات من قبل ربان السفينة أو وكيل دبلوماسي قنصلي للدولة صاحبة علم السفينة،
- 3.1 - إذا كان هذا الإجراء ضروريا لكبح نشاط مصنف دوليا على أنه غير شرعي أو ضد الهجرة (الوافدة والخارجة).

2 - يجوز للدولة الموريتانية اتخاذ أي إجراء يتيح تشريعها لفرض قانونها الجنائي أو المدني على الأشخاص الموجودين على متن سفينة أجنبية في المياه الإقليمية الموريتانية وقادمة من ميناء موريتاني.

الفصل الثالث - المنطقة المتاخمة

المادة 37:

تمتد المنطقة المتاخمة للجمهورية الإسلامية الموريتانية حتى اثني عشر ميلا بحريا خارج المياه الإقليمية على النحو المحدد في الفصل الثاني أعلاه.

المادة 38:

تمارس الدولة الموريتانية في هذه المنطقة كل أشكال الرقابة اللازمة لاحترام قوانينها ولوائحها الخاصة بالهجرة (الوافدة والخارجة) وفي مجال الضرائب والشرطة والصحة والجمارك من أجل منع المخالفات ومحاسبة مرتكبيها على ترابها أو في بحرها الإقليمي.

الفصل الرابع - المنطقة الاقتصادية الخالصة

المادة 39:

تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة للجمهورية الإسلامية الموريتانية حتى 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس بعدها عرض المياه الإقليمية.

المادة 40:

في هذه المنطقة تمارس الدولة الموريتانية ما يلي:

1. الحقوق السيادية الخالصة لأغراض استكشاف واستغلال وحفظ وتسيير الموارد الطبيعية الحية أو المعدنية المعروفة أو لاستكشاف قاع البحر، وما تحت القاع والمياه من فوقها وكذلك جميع الأنشطة الأخرى لاستكشافها أو استغلالها لأغراض اقتصادية،
2. الولاية القضائية المتعلقة بما يلي:
 - إنشاء واستخدام الجزر الاصطناعية والمنصات وغيرها من التجهيزات والمنشآت،
 - البحث العلمي البحري،
 - الحفاظ على البيئة البحرية
3. أي اختصاص آخر يقره القانون الدولي.

المادة 41:

1. لا يمكن لرعايا دولة أخرى القيام بأي استكشاف أو استغلال أو إقامة منشأة في المنطقة الاقتصادية الخالصة دون موافقة من الحكومة أو الرجوع إلى اتفاق مبرم من قبل الحكومة الموريتانية.
2. يخضع تركيب وصيانة وأعمال صيانة الاتصالات السلكية واللاسلكية مثل الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب في قاع البحر في هذه المنطقة لموافقة الحكومة على مخططات وخصائص المنشآت.
3. يجوز للدولة الموريتانية من أجل استغلال وتسيير هذه المنطقة، اتخاذ جميع التدابير اللازمة لإبرام اتفاقات شراكة أو امتياز أو مساهمة مع أي دولة أخرى أو مؤسسة.

المادة 42:

يحق للمواطنين الموريتانيين الصيد بحرية في مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة مع مراعاة الترتيبات القانونية والتنظيمية المعمول بها بخصوص هذا النشاط.

المادة 43:

يحق لسفن وطائرات جميع الدول الملاحة بحرية والرسو والتحليق في هذه المنطقة وفي مجالها الجوي شرط احترام الحقوق السيادية للدولة الموريتانية.

الفصل الخامس - أحكام أخرى

المادة 44:

1. يتم تحديد الحدود البحرية للبحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة مع الدول التي تحاذي سواحلها أو تقابل سواحل الجمهورية الإسلامية الموريتانية بالاتفاق مع هذه الدول.
2. وتحسبا لمثل هذه الاتفاقات، فإن هذه الحدود لا تتجاوز خطا متوسطا بين الدولتين أو خطا تقع نقاطه على نفس المسافة من أقرب نقطة من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض المياه الإقليمية.

المادة 45:

1. يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء خطوط الأساس المستقيمة التي يقاس منها عرض المياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة.
2. يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط ولوج سفن البحث العلمي الأجنبية إلى المياه الخاضعة للقوانين الوطنية.

الجزء الثاني - السفينة: النظام الأساسي والسلامة والأمن

الكتاب الرابع - النظام الأساسي للسفينة

العنوان الأول - النظام الأساسي الإداري

الفصل الأول - تعريف السفينة البحرية

المادة 46:

1. تطبقا لهذا القانون، تعتبر سفينة بحرية كل منشأة عائمة أو متحركة مخصصة للنقل البحري سواء لأغراض تجارية أو للصيد البحري، أو للنزهة أو للقطر والقيادة أو لأغراض أخرى.
2. تثبت صفة السفينة البحرية بمرتنتها و ترقيمها لدى المصالح المختصة في الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية واستخدامها في الملاحة البحرية.

الفصل الثاني - تحديد هوية السفينة

المادة 47:

عناصر هوية السفينة الموريتانية هي:

- الجنسية أو المرتبة
- الاسم،
- الترقيم،
- الحمولة،
- رقم المنظمة الدولية البحرية OMI.

القسم الأول - المرتبة

المادة 48:

1. المرتبة هي الإجراء الإداري الذي يتم بموجبه منح السفينة حق رفع علم الجمهورية الإسلامية الموريتانية مع الامتيازات المترتبة على ذلك.
2. وتحصل المرتبة بتوفر الوثيقة الصادرة عن السلطة البحرية، والتي يجب أن تكون على متن أي سفينة موريتانية مبحرة.

المادة 49:

تعفى القوارب غير المسطحة التي يقل طولها عن 12 مترا وتعمل حصريا في المياه الموريتانية من حيازة مثل هذه الوثيقة.

المادة 50:

- 2.1 - السفن المهيأة لأن تكون ملكا لشخص طبيعي أو لشركة خاضعين للقانون الموريتاني، بعد الوفاء بالتزاماته الناتجة عن الحصول على الملكية بعقد إيجار.
2. وفي كلتا الحالتين أعلاه لا تتم المرتبة إلا:
- 1.2 - إذا تم تشغيل السفينة بالفعل انطلاقا من ميناء موريتاني،
- 2.2 - إذا تم التخلي عن جنسيتها لهذا الغرض ووفقا لقوانين دولة العلم،
- 3.2 - إذا كانت لديها الرتبة الأولى من شركة تصنيف معترف بها وتستوفي شروط هذه المدونة، و
- 4.2 - إذا كان المستأجر قد امتثل للنظام الجمركي ونظام البنك المركزي الموريتاني.
3. وبعد التدقيق، تمنح السلطة البحرية لمستأجر السفينة العارية وثيقة المرتبة التي لا يمكن أن تتجاوز صلاحيتها مدة التأجير.
4. تعتبر الجنسية الموريتانية مكتسبة عند إبلاغ المستأجر بقبول الاعتماد من طرف الوزارة.

المادة 53:

1. بناء على طلب من صاحب أو أصحاب أو الشركاء في سفينة تحمل الجنسية الموريتانية، يجوز للسلطة البحرية منح إذن استئجارها سفينة عارية تحت علم أجنبي مع الاحتفاظ بتقييمها.
2. وبعد التدقيق، يجوز للسلطة البحرية إصدار إفادة ترقيم صالحة لمدة استئجار السفينة العارية.

المادة 54:

1. تحظر مرتبة أي سفينة تجارية أو سفينة صيد يزيد عمرها على 15 عاما في الخدمة.
2. إلا أنه يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية منح إذن استثنائي لهذه السفن، شريطة توفرها على شهادات السلامة والوقاية من التلوث،

المادة 55:

1. يجب على السفينة المصنوعة أو المشتراة أو المؤجرة سفينة عارية من الخارج، من أجل القيام برحلتها الأولى إلى الجمهورية الإسلامية الموريتانية، أن تكون حائزة على رخصة مؤقتة لرفع العلم الموريتاني من أجل العبور بين ميناءي الإنطلاق والوصول صادرة عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية مقابل دفع جميع الرسوم التي يلزم بها القانون الوطني.
2. وثيقة المرتبة المؤقتة صالحة لمدة شهر واحد ويمكن تمديدتها لشهر بعد التبرير.
3. تفقد السفينة، التي لا تتوفر على شهادة حضور صادرة عن هيئة الميناء، حتما وتلقائيا صفة السفينة الموريتانية مع الامتيازات المترتبة عن ذلك، إذا لم تلتحق بميناء تشغيلها بموريتانيا بعد هذه المدة.

المادة 56:

1. لا يجوز لأي سفينة الحصول على وثيقة المرتبة المؤقتة ما لم تصفى كل الحقوق القائمة عليها من رهون أو غيرها، أو يوافق أصحاب تلك الحقوق كتابيا، أو تشعر السلطة البحرية في الدولة التي ترفع السفينة علمها، السلطة البحرية في حالة البيع الجبري،
2. يجب على المالك الجديد تقديم:
 - إما شهادة تفيد أن السفينة تم شطبها،
 - إما شهادة تفيد أن السفينة سيتم شطبها بمفعول فوري عند تاريخ مرتبتها أو ترقيمها، وفي هذه الحالة، فإن تاريخ الشطب هو تاريخ الترخيم،
3. بغض النظر عن إذن الاستيراد الصادر عن إدارة الجمارك، يجب على كل مقتن أو مستأجر جديد، وأولا وقبل كل شيء، أن يرفق الملف المقدم إلى السلطة البحرية بما يلي:
 - إذن من البنك المركزي الموريتاني إذا كان الأمر يتعلق بتمويل محلي

تحصل سفن الدولة، غير السفن التابعة للبحرية الوطنية، أو المستخدمة لعمليات الشرطة أو الرقابة أو الخدمة العامة في البحر وكذلك جميع السفن الأخرى التي تملكها أو تستخدمها الدولة الموريتانية في خدمات غير تجارية، على رسالة جنسية تخولها رفع العلم الوطني.

المادة 51:

1. تحصل على الجنسية الموريتانية، وبالتالي على وثيقة المرتبة كل سفينة:
 - 1.1 مصنوعة في موريتانيا أو مستوردة بصفة قانونية مع مراعاة أحكام المادتين 49 و 50 أعلاه
 - 2.1 حائزة على تسمية طبقا لترتيبات القسم 2 أدناه (المادة 59)،
 - 3.1 قياس حملتها طبقا لأحكام القسم 5 أدناه (المادة 68)،

2. يجب أن تستوفي السفينة أيضا شروط الملكية التالية:

1.2 - أن تكون ملكا لشخصية طبيعية أو معنوية خاضعة للقانون الموريتاني

1.1.2 - أن تكون هذه الشخصية تملك 51% على الأقل من السفينة عندما يكون الملاك أشخاص طبيعيين و

2.1.2 - إذا كانت السفينة تملكها شخصية معنوية فيجب أن يكون مقرها في موريتانيا، وأن لا يقل نصيبها عن 51% من الأسهم أو الحصص الاجتماعية للشركاء الوطنيين و يجب أن تكون هذه الأسهم والحصص مسجلة بالأسماء.

3.1.2 - إذا كانت السفينة مملوكة في نفس الوقت من طرف شخصيات طبيعية و شخصيات معنوية، فينبغي أن تكون مملوكة كليا دون تحديد نسب توزيع رأس المال لشخصيات وطنية موريتانية تتوفر فيها شروط الفقرة 1.1.2 أعلاه أو لمؤسسات تتوفر فيها شروط الفقرة 2.1.2 أعلاه.

2-2. وزيادة على ذلك يجب أن يكون من جنسية موريتانية كل من:

1.2.2 - رئيس مجلس الإدارة والمدراء العامون وغالبية أعضاء مجلس الإدارة، في الشركات المساهمة

2.2.2 - يجب تسجيل أسهم الموريتانيين بالاسم، في شركات رأس المال

3.2.2 - وفي الشركات ذات المسؤولية المحدودة، وشركات الأشخاص، يجب أن يكون المسير والمساهمون حائزين على ما لا يقل عن 51% من رأس المال

3. يمكن أيضا أن تحصل كل سفينة على الجنسية الموريتانية إذا كانت تتوفر على ما يلي:

1.3 - إذا كانت ملكا لأشخاص طبيعيين يحملون جنسية دولة صادقت على اتفاقية المعاملة بالمثل، ويتوفرون في هذه الدولة على سكن أو محل إقامة معتاد،

2.3 - شركات تجارية من دولة صادقت على اتفاقية المعاملة بالمثل وممثلة أو مقيمة في الجمهورية الإسلامية الموريتانية.

3-3 - شركة أجنبية (أو فرع منها) حصلت على الجنسية عن طريق استثمارها في قطاع الصيد البحري في إطار اتفاقية تأسيس.

المادة 52:

1. يمكن أيضا طبقا لشروط المادة السابقة مرتبة:
 - 1.1 - السفن الأجنبية العارية المستأجرة من قبل مجهز سفن موريتاني أو من قبل شركة خاضعة للقانون الموريتاني وتتولى رقابتها و تجهيزها واستغلالها وتسييرها في البحر،

2. ولكن ذلك لا يمس بالحقوق المترتبة على السفينة ولا يحول دون الشطب أو الإلغاء أو التجديد لاحقا لالتزاماتها.
3. لا يمكن إجراء أي شطب من طرف مدير البحرية التجارية بوصفه حافظ الرهون البحرية إلا بعد ثلاثين يوما من تاريخ إبلاغ الدائنين المسجلين في سجل الترخيم و بعد إبلاغ الأطراف التي تقدمت للشطب بطلب الحجز.
4. كذلك يجب أن تشطب من سجل الترخيم كل السفن:
 - 1 - المتوقفة منذ أكثر من ثلاث سنوات، ما لم تحصل على ترخيص استثنائي من السلطة البحرية،
 - 2 - غير الصالحة للإبحار نهائيا أو التي صارت حطاما، و
 - 3 - التي تحولت إلى علم دولة أخرى.

المادة 63:

1. عندما تتعرض السفينة لأضرار جسيمة أو لتغيرات كبيرة على بدنها، تعلق وثيقة المرتنة حتى إصدار تقرير بمطابقة الخصائص التقنية الجديدة للسفينة من شركة تصنيف أو هيئة سلامة معتمدة.
2. يمكن للسلطة البحرية الاستعانة بالسلطات الأجنبية التي أبرمت اتفاقيات المعاملة بالمثل.

المادة 64:

- الاحتفاظ بجنسية سفينة ممرتة أو مرقمة في الجمهورية الإسلامية الموريتانية، وبالذات عندما يزيد عمرها على خمسة عشر عاما من بدء تشغيلها، يتوقف على الاحتفاظ بالتصنيف في الدرجة الأولى، وفقا للمعايير التي وضعتها شركات التصنيف المعترف بها دوليا و من خلال هذه المدونة.

المادة 65:

- يجب الإعلان عن بيع كل سفينة في صحيفة إعلانات معترف بها رسميا.

القسم الرابع - العلم والمظهر الخارجي الدائم

المادة 66:

1. يجب على السفن باستثناء الزوارق غير المسطحة بطول أقل من 12 متر أن ترفع العلم الوطني على المؤخرة أو على آخر سارية بالنسبة للسفن الشراعية:
 - عند دخول الموانئ والخروج منها،
 - في أيام الأعياد القانونية،
 - بأمر من سفينة حربية، أيا كانت جنسيتها.
2. يجب على السفن الأجنبية رفع العلم الموريتاني عند دخول المياه الإقليمية والموانئ والمراسي الموريتانية وكذلك أثناء الرسو.

المادة 67:

1. يجب على كل سفينة بحرية مسجلة بشكل قانوني أن تحمل إشارة خارجية ثابتة تمكن من التعرف عليها بواسطة علامات موضوعة على هيكلها أو على أجزائها العلوية.
2. تختلف هذه العلامات من سفينة الصيد إلى السفينة التجارية، و هي:
 - الاسم،
 - ميناء التسجيل،
 - رقم التسجيل
 - إشارة مميزة أو رمز الاتصال التعريفي بالراديو.
3. تحدد طبيعة وحجم العلامات حسب حمولة وطول السفينة.
4. يحدد مقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ظروف تطبيق هذه المادة.

القسم الخامس - حمولة السفينة

المادة 68:

- 1- عند تسجيل السفينة يجب إثبات حمولتها وتقديم الشهادة الدولية المطابقة لمواصفات اتفاقية الحمولة/69 TONNAGE
- 2- تعفى القوارب غير المسطحة بطول أقل من 12 مترا من هذا الإجراء.

- أو إذن من البنك المركزي الموريتاني للبنك الوسيط إذا كان الأمر يتعلق بتمويل خارجي
4. عندما يسلم الملف الكامل لاقتناء أو استئجار السفينة عارية للسلطة البحرية من قبل المقتني أو المستأجر الجديد للسفينة، تعتبر السفينة موريتانية الجنسية حتى صدور عقد المرتنة أو الترخيم النهائي الذي يجب أن يتم في غضون 15 يوما من تقديم الملف.
5. يجوز للسلطة البحرية، بناء على طلب المقتني وتقديم شهادة الشطب إصدار شهادة تفيد أنه تم إلغاء الحق في رفع العلم الأجنبي.
6. في حالة خاصة بسفن الصيد الجديدة بطول يساوي أو يزيد على 12 مترا، الموهوبة من حكومة أجنبية، وتمارس الصيد التقليدي أو الشاطني فيشترط في المرتنة تقديم الواهب للوثائق التالية:
 - إفادة هبة مؤشرة من قبل السلطة البحرية،
 - تقرير بمطابقة الخصائص الفنية للسفينة كما وضعتها الدوائر المختصة في مديرية البحرية التجارية أو شركة معتمدة،
 - مخططات السفينة مع الصور.

المادة 57:

- تحدد الوثائق والمستندات التي يلزم تقديمها من قبل المجهز أو المستأجر لسفينة عارية لمرتنتها أو استئجارها بمقرر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية. وتقدم أصول هذه الوثائق والمستندات للمصالح المختصة في السلطة البحرية للتدقيق.

المادة 58:

- تفقد السفينة الجنسية الموريتانية للأسباب التالية:

- 1 - عند الإخلال الجسيم بالالتزامات المتعلقة بالحصول عليها أصلا،
- 2 - عند إلغاء شرط من الشروط اللازمة للحصول عليها،
- 3 - عند تغيير شكل السفينة أو أي تغيير آخر في طبيعة نشاطها دون إخطار مسبق،
- 4 - في حالة تزوير الجنسية لسفينة أجنبية.

القسم الثاني - الاسم

المادة 59:

1. يجب على كل سفينة تستوفي شروط هذه المدونة مع مراعاة الاستثناءات الواردة فيها أن تحمل اسمها واسم ميناء ترقيمها على مؤخرتها.
2. تحصل المراكب غير المسطحة بطول أقل من 12 مترا والمبحرة حصريا في المياه الموريتانية على رقم تسجيل بطلب من صاحبها.

المادة 60:

1. يعود اختيار الاسم لمالك السفينة.
2. لا يمكن أن تحمل سفينتان أو عدة سفن نفس الاسم إلا إذا كان متبوعا برقم مميز
3. يحظر استعمال الأسماء المهينة أو تلك التي تثير لبسا لشبهها بإشارات النجدة.

القسم الثالث - الترخيم - النشر - الشطب

المادة 61:

1. يجب على كل سفينة ترفع علم الجمهورية الإسلامية الموريتانية أن تكون مسجلة بعد مرتنتها على سجل الترخيم المؤمن المفتوح لدى مصالح مديرية البحرية التجارية. ويتم تقييد رقم التسجيل على وثيقة المرتنة.
2. يتم نشر رقم كل سفينة باستثناء القوارب غير المسطحة التي يقل طولها عن 12 مترا في جريدة الإعلانات القانونية خلال الشهرين المواليين لتاريخ البيع أو الشراء.
3. يخضع ترقيم السفينة لدفع رسوم المرتنة الأولى ودفع رسوم سنوية يحدد مبلغها بموجب مقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

المادة 62:

1. فقدان الجنسية يؤدي تلقائيا إلى شطب الترخيم.

- 6 - دفتر السفينة ودفتر المحرك وسجل الاتصالات بالراديو أو الهاتف اللاسلكي
7 - شهادة أو إفادة التأمين،
8 - رخصة الراديو،
9 - المستندات الجمركية والصحية
10 - وكذلك جميع الوثائق التي قد تنص عليها هذه المدونة (الشهادة الدولية للوقاية من تلوث الهواء، شهادة تتعلق بنظام النظافة....).
11 - شهادة التقييم الامن
12 - تأمين أو كل ضمانات مالية خاصة بحطام السفن.

المادة 76:

- 1- دفتر السفينة الذي يحتفظ به القبطان، والذي يروي الأحداث المتعلقة بالملاحة و الأحداث التي وقعت للطاقم والركاب والحمولة على متن السفينة أثناء الرحلة، و التي يبدو ذكرها مفيدا وضروريا.
2- دفتر المحرك الذي يشرف عليه كبير المهندسين ويدون فيه كمية الوقود على متن السفينة ونوعيتها والاستهلاك اليومي، فضلا عن أي معلومات أخرى تتعلق بتشغيل آلية الدفع.
3- دفتر الراديو أو الهاتف اللاسلكي يشرف عليه ضابط الراديو أو الهاتف اللاسلكي أو الكهربائي أو عامل الاتصالات ويدون فيه وفقا للوائح تشغيل الراديو واتفاقية SOLAS، جميع الرسائل الصادرة والواردة، فضلا عن أي معلومات حول خدمة الراديو على متن السفينة.
4- هذه الوثائق، يمكن سحبها أثناء تحقيق فني من قبل السلطة البحرية ويُعتد بها كدليل ما لم يظهر عكس الأحداث أو الحوادث التي تم سردها.

المادة 77:

- 1 - يجب على مهجز كل سفينة موريتانية أو مستأجر لها أن يُثبت لدى السلطة البحرية توفره على تأمين على المسؤولية المدنية من قبل شركة تأمين تتوفر لديها التجربة المهنية المطلوبة ويجب أن يغطي التأمين الأضرار الناجمة عن السفينة وتلك المترتبة عن حمولتها.
2 - تظل الإفادة أو الشهادة صالحة من تاريخ إصدارها حتى تاريخ إغائها.

العنوان الرابع - النظام الأساسي القانوني الفصل الأول - البناء

المادة 78:

- 1 - يجب إبلاغ السلطة البحرية، سلفا، بعقد بناء السفن كتابيا بما في ذلك العقد لصالح طرف آخر وكذا كل عملية اصلاح أو تغيير في السفينة وإلا كان العقد باطلا.
2 - يظل باني السفينة مالكا لها حتى نقل الملكية إلى الزبون، ويكون نقل الملكية نافذا بعد استلام السفينة وتجريبها إلا إذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك

المادة 79:

- 1- يظل باني السفينة مسؤولا عن العيوب الخفية فيها، حتى وإن استلمت دون تحفظ.
2- تنتفي مسؤولية الباني عن العيب الخفي بالتقادم في سنة، وتبدأ هذه الفترة، بشأن العيب الخفي، ابتداء من اكتشافه.
3- تاريخ اكتشاف العيب الخفي هو تاريخ ايداع تقرير الخبرة الذي يحدد وجود وطبيعة العيب

المادة 80:

المقاول الذي نفذ الإصلاح مسؤول عن العيوب الخفية الناجمة عن عمله وفقا لمقتضيات المادتين 78 و 79 المذكورتين أعلاه.

الفصل الثاني - شكل وإعلان الوثائق المتعلقة بالملكية

المادة 81:

- 1 - يجب أن يثبت كتابيا، تحت طائلة البطلان، كل عقد منشئ أو محول أو مسقط للملكية، أو لأي حق فعلي على سفينة ترفع العلم الموريتاني و كل عقد تأجير وقت أو تأجير سفينة عارية وكل انتداب للتأجير مبرم لمدة تزيد على سنة أو قد يصل به التمديد لهذه المدة.

المادة 69:

يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء، بناء على اقتراح من الوزير المكلف بالبحرية التجارية ظروف تطبيق هذا القسم.
القسم السادس - رقم المنظمة البحرية الدولية O.M.I.

المادة 70:

يتم الحصول على رقم IMO للسفينة بعد إرسال الطلب إلى المنظمة البحرية الدولية حسب الإجراءات المقررة لهذا الغرض.
العنوان الثاني - وثائق الملاحة

المادة 71:

يجب على كل سفينة ترفع العلم الموريتاني حيازة وثيقة للملاحة البحرية صادرة عن السلطة البحرية للميناء المجهز للسفينة. تقدم هذه الوثيقة عند الطلب سواء في البحر أو في الميناء.

المادة 72:

- 1- وثائق الملاحة البحرية هي:
- سجل الطاقم الذي يسلم إلزاما للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية، والتي يتكون طاقمها من البحارة المهنيين
- رخصة تنقل لسنف الخدمات أو النزهة.
2- تعفى الزوارق غير المسطحة بطول أقل من 12 مترا العاملة حصرا في المياه الموريتانية من وثيقة الملاحة وكذلك سفن النزهة التي تقل حمولتها الإجمالية عن 2.

المادة 73:

- 1- يهدف سجل الطاقم الي:
1.1 - الإذن بالملاحة البحرية للسفن المستوفية شروط هذا القانون ،
2.1 - تحديد هوية السفينة و هوية مالكيها أو تجهزها وكذلك الطاقم ونوع الملاحة الممارسة،
3.1 - التأكد من طبيعة ومدة الخدمات التي يؤديها الطواقم، وتواريخ صعودهم ونزولهم والوظائف التي يؤديها البحارة
4.1 - حلول قائد السفينة بحرا، عند الاقتضاء، محل وكلاء الحالة المدنية فيما يخص تحرير الوثائق الرسمية للقانون العام
5.1 - رقابة الملاحة المقام بها،
6.1 - الحصول على التزام صريح من قائد السفينة بامتثال القوانين والنظم الوطنية.

- 2 - على المجهز تصديق لائحة المعلومات المدونة في سجل الطاقم المعد في نسختين تسلّم إحداهما له للاحتفاظ بها على متن السفينة.
3 - يذكر سجل الطاقم أيضا ظروف اكتتاب الطاقم التي قد تلحق به.
4 - يُعتد أمام القضاء بالمعلومات المدونة في سجل الطاقم وتعتبر دليلا على الملاحة المقام بها من قبل الطاقم للحصول على المعاشات وكذا الخدمات الاجتماعية والعائلية.

المادة 74:

- 1- كل صعود أو نزول لأحد أفراد الطاقم يجب أن يذكر في سجل الطاقم مع التاريخ والمكان وسبب الصعود أو النزول.
2- في الخارج، يحق للسلطات البحرية أو السلطات القنصلية والسلطات البحرية في الدول الموقعة على اتفاقيات المعاملة بالمثل اتخاذ جميع الإجراءات التي ترفع لاحقا إلى السلطة البحرية لميناء التجهيز.
العنوان الثالث : وثائق السفينة

المادة 75:

بغض النظر عن سجل الطاقم كما هو محدد في العنوان الثاني المذكور أعلاه ، يجب على كل سفينة مرقمة تتوفر على هذه الوثيقة، أن يكون على متنها أيضا وفق احكام هذه المدونة أو الاتفاقيات الدولية المشار إليها في المادة 2 من هذه المدونة الوثائق التالية:

- 1 - شهادة المعايرة (الحمولة)
2 - شهادة التصنيف،
3 - شهادة التقييم،
4 - شهادات السلامة والوقاية من التلوث، والا افادة الإعفاء،
5 - تقارير التفتيشات الخاصة بالسلامة، اللازمة قانونا

- 2 - الشركاء في الملكية غير المسيرين ليسوا مسؤولين عن الديون الاجتماعية إلا في حدود قيمة أسهمهم.
- 3 - قد يُنص على أن الشركاء في الملكية غير المسيرين مسؤولين مسؤولية مشتركة.
- 4 - عندما يكون المسير أو المسيرون أجنبيا على الملكية المشتركة يجب أن يُنص على أن الشركاء في الملكية الممثلين لأكثر من نصف المصالح مسؤولين مسؤولية مطلقة ومشاركة عن ديون الملكية المشتركة، ولا يحجج بهذا الاتفاق في وجه الغير إلا إذا كان مدونا على وثيقة المرتنة وعلى سجل الترفيم. وفي الحالات المخالفة لذلك فإن كل الشركاء في الملكية مسؤولون تلقائيا وبصفة جماعية.

المادة 88:

- 1- يتمتع كل شريك في الملكية بحصته أو حصصه ولكن يبقى مسؤولا عن الديون السابقة على الإعلان عن التخلي الوارد في المادة 87 أعلاه.
- 2 - لا يُسمح بأي تنازل يقود إلى فقدان جنسية السفينة إلا بعد إذن من الشركاء الآخرين في الملكية، بصرف النظر عن أي ترتيبات مخالفة.
- 3 - إذا تنازل شريك في الملكية عن حصته فإن ذلك التنازل يسجل على وثيقة المرتنة وعلى سجل الترفيم وإلا فإن هذا الشريك يبقى مسؤولا عن ديون الملكية المشتركة في الحدود المنصوص عليها في المادة السابقة.

المادة 89:

- 1 - لا يترتب عن الوفاة أو العجز أو إفلاس شريك في الملكية حل الملكية المشتركة إلزاما.
- 2 - يجب تسجيل كل هذه الحالات في وثيقة المرتنة أو سجل الترفيم.

المادة 90:

- 1- يجوز لكل شريك في الملكية أن:
 - 1.1- يتمتع بحصته لكن يبقى مسؤولا عن الديون السابقة للإعلان القانوني بالتنازل في الحدود الواردة في المادة 87 أعلاه
 - 2.1- يرهن حصته وفق الشروط والصيغ الواردة في الفصل 4 أدناه.
- 2- يمكن لكل شريك في الملكية عضو في طاقم السفينة، في حالة فصله، الانسحاب من الملكية المشتركة والحصول على تعويض عن حصته.
- 3 - لا يتم التصرف المؤدي إلى فقد المرتنة إلا بموافقة بقية الشركاء بصرف النظر عن أي ترتيبات مخالفة.

المادة 91:

- ينتهي العمل بالاستغلال المشترك للسفينة في الحالات التالية:
- عند بيعها الجبري في المزاد العلني
 - عند بيعها الطوعي الذي يحدد إجراءات البيع المقرر من قبل الأغلبية من حيث قيمة السفينة
 - بقرار من القضاء ينص على حل الملكية المشتركة تطبيقا للفقرة 3 من المادة 85 أعلاه.

المادة 92:

- 1- يمكن الحجز على كل حصة من قبل دائني صاحبها الشخصيين. وفي حالة المسؤولية المحددة في المادة 87 أعلاه، يمكن الحجز عليه من طرف دائني الملكية المشتركة.
- 2- إذا كان الحجز يتعلق بحصص تمثل أكثر من نصف قيمة السفينة، فإن البيع يشمل السفينة بكاملها إلا في حالة اعتراض شركاء آخرين في الملكية لأسباب جدية ومشروعة.

المادة 93:

- يجب تحرير الاتفاقيات المتعارضة مع ترتيبات هذا الفصل كتابيا عندما يكون مسموحا بها وتسجيلها على وثيقة المرتنة وعلى سجل الترفيم وإلا فإن ذلك قد يعرضها للبطلان.

الفصل الرابع: الامتيازات والرهون البحرية

- 2 - يجب أن تحتوي هذه العقود على التأشيرات الخاصة بتعريف الأطراف المعنية وتخضع لتأشيرة السلطة البحرية وأن تأذن بها هذه السلطة إذا كانت تؤدي إلى نشوء أو نقل حق فعلي لصالح أجنبي.

المادة 82:

تدون العقود المشار إليها في المادة 81 أعلاه في سجل ترقيم السفن ويحتج بها أمام الأطراف الأخرى

الفصل الثالث - الاستغلال بملكية مشتركة

المادة 83:

- 1 - تعتبر ملكية السفينة ملكية مشتركة إذا كانت ملكيتها مقسمة إلى أسهم يتقاسمها عدة أشخاص طبيعيين أو معنويين.
- 2 - يمكن لشريك في ملكية سفينة أن تكون له عدة أسهم وتنتفي الملكية المشتركة عندما يحوز أحد الشركاء كافة الأسهم
- 3 - يدخل كل سهم في الأصول الشخصية لصاحبه الذي يمكنه بيعه أو رهنه مع مراعاة ترتيبات هذا الفصل.
- 4 - يجب أن يقيد اسم ومحل إقامة وجنسية الشركاء في الملكية وعدد أسهم كل واحد منهم في وثيقة المرتنة / الترفيم وسجل الترفيم

المادة 84:

- 1- تتخذ القرارات المتعلقة بالاستغلال في حالة الملكية المشتركة بالأغلبية في المصالح باستثناء ما هو وارد في أحكام الفقرة 3 من المادة 83 المذكورة أعلاه.
- 2 - كل شريك في ملكية له الحق في التصويت بما يتناسب مع نصيبه في الملكية.

المادة 85:

- 1- يمكن الطعن في قرارات الأغلبية أمام العدالة من قبل الأقلية لدى محكمة ميناء تسجيل السفينة، بصرف النظر عن أي ترتيبات مخالفة، في أجل ثلاث سنوات من تاريخ اتخاذ القرار المطعون فيه.
- 2 - يُنطق بإلغاء القرار محل الطعن في حالة وجود عيب في الشكل أو في حالة تعارضه مع المصلحة العامة للشركاء في الملكية وإذا كان الغرض الوحيد من القرار هو إثارة الأغلبية على حساب الأقلية.
- 3 - إذا استحال بروز أغلبية أو تكرر إلغاء قراراتها، فللمحكمة، بطلب من أحد الشركاء في الملكية:
 - إما أن تعين مسيرا مؤقتا،
 - إما أن تأمر ببيع السفينة بالمزاد،
 - إما أن تتخذ كلا الإجراءات

المادة 86:

- 1- يمكن للأغلبية أن تسند تسيير السفينة لشريك في الملكية أو أكثر من شريك أو لشخص أجنبي على الملكية المشتركة كما يمكنها إعفاء الأشخاص المعنيين.
- 2- يجب أن تسجل تعيينات وإقالات وتسريحات المسيرين في وثيقة المرتنة/التسجيل وكذا في سجل الترفيم، وإلا فإن جميع الشركاء في الملكية يعتبرون مسيرين.
- 3- يتمتع المسير أو المسيرون، وفي كل الظروف باسم الملكية المشتركة، بالسلطة الكاملة أثناء ممارسة مهامهم التسييرية.
- 4- لا أثر لأي حصر تعاقدي لصلاحيات المسير اتجاه الأطراف الأخرى، حتى وإن كان هذا الحصر معلنا في وثيقة المرتنة/التسجيل وسجل الترفيم.
- 5- في حالة تعدد المسيرين، فإنهم يتصرفون بالتوافق فيما بينهم.
- 6- يمكن للمسير أن يرهن السفينة بموافقة أغلبية أصحاب المصالح الذين يمتلكون ثلاثة أرباع قيمة السفينة.
- 7- يجب على قبطان السفينة أن يتقيد بتعليمات المسير أو المسيرين.

المادة 87:

- 1 - يعتبر شركاء الملكية المسيرين مسؤولين مسؤولية مطلقة ومشاركة عن الديون المترتبة على الملكية المشتركة، بصرف النظر عن أي اتفاق مخالف.

القسم الأول: عموميات

المادة 94:

- 1- تنشأ الحقوق التفضيلية بين دائني سفينة مسجلة إما من امتيازات بحرية أو من رهون بحرية.
- 2- ترتبط الامتيازات بنوعية الدين وتقدم دائما على الرهون البحرية، كما تتقدم الرهون البحرية على الامتيازات غير البحرية سواء كانت عامة أو خاصة.

المادة 95:

- 1- تتبع السفينة الحقوق المترتبة عليها بصرف النظر عن أي تغيير يطرأ على الملكية أو على التسجيل أو على العلم المرفوع باستثناء حالة البيع الجبري.
- 2- يحكم كل هذه الحقوق قانون دولة العلم الذي ترفعه السفينة عند حدوث التغيير في الجنسية.

المادة 96:

إذا كان الطرف الآخر غير قادر على تسديد الديون الامتيازية أو الرهنية حسب الشروط والأجل الممنوحة من قبل الدائن، أو إذا كان عاجزا عن استيفاء الإجراءات المحددة في القسمين 2 و 3 أدناه لتصفية الملكية، فإن لكل دائن الحق في العمل على بيع السفينة المدينة.

القسم الثاني - الامتيازات البحرية

المادة 97:

لا يقدم على السفينة و على شحنة الرحلة التي ينشأ عنها دين الامتياز وكذا على اللوازم الثانوية للسفينة أو على الشحن الحاصل منذ بداية الرحلة إلا:

- 1- تكاليف العدالة المستحقة للدولة والنفقات المترتبة من أجل المصلحة المشتركة للدائنين للمحافظة على السفينة أو للتوصل إلى بيعها وتوزيع ثمنها بين المعنيين.
- 2- الديون المتعلقة بالأجور والمبالغ الأخرى المستحقة للقطبان والضباط وغيرهم من العمال على متن السفينة بصفة منتظمة والنتيجة عن عقود اكتتابهم بما في ذلك تكاليف الترحيل واشتراكات التأمين الاجتماعي المستحقة السداد لحسابهم.
- 3- الديون الناجمة عن الوفاة والإصابات البدنية الحاصلة برا أو بحرا وذات الصلة باستغلال السفينة.
- 4- الديون المستحقة للإنقاذ ومساعدة السفينة ومساهمتها في حالات التلف المشتركة.
- 5- حقوق الحمولة والميناء وغيرها من الرسوم والضرائب العمومية المماثلة وتكاليف الملاحة وتكاليف الحراسة والحفظ منذ دخول السفينة لأخر ميناء.
- 6- الديون المترتبة عن مخالفات أوجح تسببت في أضرار مادية ناتجة عن استغلال السفينة غير تلك التي تصيب الحمولة والحاويات والأغراض الشخصية للعمال والركاب.

المادة 98:

لللوازم الإضافية للسفينة والشحن المعنية في المادة 97 أعلاه هي:

- 1- التعويضات المستحقة على المالك في حدود الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة دون تصليح أو التعويضات عن خسائر الشحن.

2 - التعويضات المستحقة على المالك من قبل حالات التلف المشتركة بوصف هذه الأضرار تمثل ما يلي:

- 1- 2- إما أضرار مادية لاحقة بالسفينة لم يتم تصليحها.
- 2- 2- وإما خسائر شحن.

3- التعويضات المستحقة على المالك من قبل المساعدة أو الإنقاذ في نهاية الرحلة مع خصم المبالغ المخصصة للقطبان وغيره من الأشخاص العاملين على السفينة.

المادة 99:

- 1 - لا تعتبر لوازما ثانوية للسفينة أو الشحن: العلاوات المستحقة على المالك حسب عقود التأمين، ولا العلاوات والمنح وغيرها من الفوائد الوطنية المحتملة.

2 - تتعلق الامتيازات المقررة لإعانات أشخاص في خدمة السفينة، بمجموع الشحن المستحق لكل الرحلات التي تمت أثناء فترة نفس عقد التعهد .

المادة 100:

- 1 - تندرج الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 97 أعلاه، حسب الترتيب الذي تحتله باستثناء الامتيازات الضامنة لديون مستحقة من قبيل المساعدة والإنقاذ ذات الأولوية على كل الامتيازات البحرية الأخرى المتعلقة بالسفينة قبل إنجاز العمليات التي نشأت عنها.
- 2 - تندرج الامتيازات الضامنة للديون المستحقة من قبل المساعدة والإنقاذ والتلف المشترك فيما بينها عكسا لما نشأت عليه الديون المضمونة من قبل هذه الامتيازات وتعتبر ناشئة عند التاريخ الذي اكتملت فيه عملية من عمليات المساعدة.
- 3 - باستثناء الديون الواردة في الفقرة 2 أعلاه، فإن الديون من نفس الطبيعة تتعاون فيما بينها حسب تناسب الدين في حالة نقص الثمن.
- 4 - تندرج الامتيازات البحرية الضامنة لديون من قبيل المساعدة والإنقاذ فيما بينها حسب ترتيب معاكس للترتيب الذي نشأت عليه الديون المضمونة بهذه الامتيازات. وتعتبر هذه الديون ناشئة في تاريخ انتهاء كل واحدة من عمليات المساعدة.
- 5 - تعتبر الديون المرتبطة بنفس الحدث ناتجة في نفس الزمن.

المادة 101:

- 1 - الديون المرجحة الخاصة بالرحلة الأخيرة تفضل على الديون الخاصة بالرحلات السابقة.
- 2 - إلا أن الديون الناتجة عن عقد التزام واحد لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع الديون الخاصة بالرحلة الأخيرة.

المادة 102:

عند توزيع محصول بيع الأشياء المعنية بهذه الامتيازات، يمكن للدائنين المرجحين إثبات المبلغ الكامل لديونهم دون الخصم، حسب مسطرة الحد، ودون أن تتجاوز الأرباح العائدة لهم المبلغ المستحق بمقتضى تلك القواعد.

المادة 103:

تنطبق أحكام هذا القسم على السفن المستغلة من طرف مجهزة سفن غير مالك أو من طرف مستأجر رئيسي إلا إذا كان المالك قد جُرد من ملكيته لفعل غير شرعي وإذا لم يكن الدائن حسن النية.

القسم الثالث : الرهون البحرية

المادة 104:

1- يمكن أن تخضع السفن البحرية الموريتانية إلا في حالة اتفاقيات مخالفة، بما في ذلك أجزاؤها وآلياتها وغير ذلك من لوازمها الثانوية والشحن وكذلك السفن التي هي في طور البناء، لرهون باتفاق الأطراف بشرط أن تكون الرهون محددة بوجه خاص وبمبالغ محددة.

2- لا يمكن تشكيل الرهون، تحت طائلة البطلان، إلا كتابة بما في ذلك العقد الموقع الخاص ما دامت قائمة

- 3- غير أنه لا يمكن إضافة رهن في الحالات التالية:
 - بعد تسجيل عقد التنازل أو بعد الشطب من سجل الترقيم عند فقدان السفينة لجنسيتها الموريتانية
 - بعد إفلاس المدين
 - في حالة وفاة المدين ابتداء من الشهر الرابع الموالي لبدء التوريث

المادة 105:

يضمن الرهن بنفس الدرجة التي يضمن بها رأس المال ثلاث سنوات من الفائدة.

المادة 106:

- 1 - تشمل وثيقة المؤسس للرهن محل إقامة الدائن في انواكشوط ومحل إقامة مدير البحرية التجارية بوصفه حافظ الرهون البحرية.
- 2 - يسجل مدير البحرية التجارية على وثيقة المرتنة والترقيم:

قابل للتعليق أو التوقيف ولكنه لا يسري ما لم يؤذن بالحجز التحفظي أو بإجراء التنفيذ.

5 - كون السفينة المعنية بالرهن لم يمكن حجزها في المياه الإقليمية للدولة التي يسكن صاحب الطلب أو مقره الرئيسي فيها، يمدد الأجل المحدد دون أن يزيد هذا الأخير على ثلاث سنوات منذ نشأت الديون.

المادة 115:

1 - إحالة دين مضمون بامتياز بحري لاستبداله في حقوق صاحب دين ينطوي في نفس الوقت على تحويل الامتياز

2 - لا يمكن استبدال مالك السفينة بالدائنين من أصحاب الامتيازات البحرية، فيما يخص التعويضات المستحقة له بمقتضى عقد تأمين.

المادة 116:

1- تقتضي الرهون بفعل طوعي بشرط أن يُشعر المالك الجديد كل الدائنين المسجلين بتسجيل سنده خلال ستة أشهر اعتباراً من تاريخ التسجيل :

1. 1 - بمستخرج من سنده يشمل تاريخ ونوعية الوثيقة وتسمية الأجزاء والاسم والنوع والحمولة والسعر والتكاليف الداخلة في الثمن وتقييم الشيء الموهوب أو المحال بأي صفة غير البيع.

2. 1 - ببيان تاريخ تسجيل سنده

3. 1 - بتاريخ تسجيلات الرهون وأسماء الدائنين ومبلغ الديون المسجلة

2 - يصرح المالك الجديد في وثيقة الإشعار بأنه سيسدد الديون والتكاليف الرهنية حتى مستوى الثمن والقيمة المعلنة دون أي خصم لصالح البائع أو أي شخص آخر.

الفصل الخامس- حد مسؤولية مالك السفينة القسم الأول- مبادئ وشروط حد المسؤولية

المادة 117:

1- يمكن لمالك أو مستأجر أو مجهزة السفينة أو المجهز المسير، أن يقوم حتى باتجاه الدولة ووفق الشروط أدناه أن يحد من مسؤوليته تجاه المتعاقدين أو أطراف أخرى، إذا كانت الأضرار قد حدثت على المتن أو كانت متصلة مباشرة بالملاحة أو باستخدام السفينة.

2- في نفس الظروف، يمكن أن يحد من مسؤوليته على النحو التالي :

1.2- بالنسبة للإجراءات المتخذة لمنع أو تخفيف الأضرار المذكورة في الفقرة 1 أعلاه،

2.2- بالنسبة للأضرار الناتجة عن هذه الإجراءات.

3- لا يمكنه أن يحد من مسؤوليته إذا ثبت أن الضرر ناتج عن سهوه أو بفعله وكان ذلك بنية إحداث مثل هذا الضرر أو تعمداً و مع الوعي بأن مثل هذا الضرر قد يحدث.

المادة 118:

لا يمكن الاحتجاج بحد المسؤولية كذريعة للتملص من ديون الدولة أو أي شخص معنوي يخضع للقانون العام، قد قام نيابة عن المالك أو المستأجر أو المجهز أو المجهز المسير بتعويض أو برفع أو تدمير سفينة أو جعلها غير مؤذية بعد جنوحها أو تعرضها للإصابة أو الغرق أو تم هجرها، ويشمل ذلك كل ما يوجد على متنها.

المادة 119:

لا يحتج بحد المسؤولية في الحالات التالية :

1. اتجاه ديون تعويض المساعدة أو الإنقاذ أو المساهمة في تحمل أضرار مشتركة

2. اتجاه ديون بحارة عن عقد عمل

3. اتجاه ديون أي شخص آخر يعمل على متن السفينة بموجب عقد اكتتاب.

المادة 120:

1. إن حد المسؤولية المترتب عن تطبيق أحكام هذا الفصل هو ذاته الذي تنص عليه اتفاقية لندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976 حول حد المسؤولية في مجال الديون البحرية .

2. غير انه بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها عن 300 طن ، يساوي هذا الحد نصف ذلك الذي تنص عليه المادة 6 من

1. 2 - نسبة وتاريخ استحقاق الفائدة وكذلك شروط تسديد رأس المال

2. 2 - محل الإقامة أو أي إشعار آخر ذي قيمة في حالة غيابه.

المادة 107:

يتم ترتيب الدائنين بالرهن حسب التاريخ وحسب موقع الرقم في تسلسل الترتيب إذا كان التاريخ واحداً.

المادة 110:

1- يحفظ الرهن عشر سنوات ابتداء من تاريخ تسجيله

2- ينتهي مفعول الرهن إذا لم يجدد قبل نهاية هذه المهلة

3- يتم التجديد بطلب مقدم إلى مدير البحرية التجارية بوصفه حافظ الرهون البحرية ويشمل الطلب كل المعلومات المتعلقة بالرهن الذي يطلب تجديده. وإلا فإن قيمته لا تتجاوز كونه تسجيلاً أولاً.

المادة 109:

مهما كان شكل عقد إحالة حق رهني سواء كان بعقد عرفي مؤكد لذلك الحق أو كان أصلياً أو منجزاً في الخارج طبق الشكل القانوني المعمول به في البلد، فإن على مدير البحرية التجارية بوصفه حافظ الرهون البحرية تقييد هذه الإحالة.

المادة 110:

1 - في حالة خسارة السفينة أو عجزها عن الإبحار تتعقد حقوق الدائن على الأشياء المنقوذة أو موادها حتى وإن كان الدين لم يجل بعد.

2 - في حالة تسوية أعطاب يمكن للدائن الرهني التدخل للحفاظ على حقوقه إلا إذا كان التعويض أو جزء منه لم أو لن يستعمل لتصلح السفينة.

المادة 111:

يتم تقليص أو شطب التسجيلات من طرف مدير البحرية التجارية بوصفه حافظ الرهون البحرية :

1 - باتفاق الأطراف المؤهلة في هذا الشأن

2 - بمقتضى حكم نهائي حائز على قوة الشيء المقضى به

3 - بمقتضى حكم نافذ على الرغم من الاعتراض أو الاستئناف

المادة 112:

يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء ظروف تطبيق هذا القسم.

القسم الرابع: انقضاء الامتيازات والرهون البحرية

المادة 113:

تتقضي الامتيازات والرهون البحرية على النحو التالي:

1. - بانقضاء الالتزام الرئيسي

2. - بتخلي الدائن

3. - بالبيع الجبري للسفينة محل الرهن

4. - بالتنازل الطوعي عن السفينة موضع الرهن

المادة 114:

1 - تقتضي الامتيازات بالتخلي الطوعي مع الشروط التالية:

1. 1 - تسجيل سند التخلي والإعلان عنه

2. 1 - عدم إشعار من الدائن باعتراض

2 - بظل الحق التفضيلي للدائن قائماً على ثمن البيع ما لم يتم تسديد هذا الأخير أو توزيعه

3 - تنتفي الامتيازات بعد انقضاء أجل مدته سنة، إلا إذا خضعت السفينة قبل هذا الأجل لحجز تحفظي أو إجراء يؤدي إلى البيع الجبري دون أن تتعدى ديون اللوازم ستة أشهر.

4 - تسري "مهلة سنة" المشار إليها في الفقرة أعلاه على الحالات التالية:

- فيما يتعلق بالامتيازات الواردة في الفقرة 2 من المادة 96 ابتداء من الوقت الذي سُرِح فيه صاحب الحق

- فيما يتعلق بالامتيازات الأخرى ابتداء من نشوء الديون المضمونة وهذا الأجل غير

على اليابسة في إطار ممارسة وظائفهم وبنفس الصيغة التي تطبق على المالك نفسه.

2. يجوز للقبطان أو لأعضاء الطاقم الآخرين الاحتجاج بهذه الأحكام حتى في حالة الخطأ الشخصي.
3. إذا كان مالك السفينة أو مجهزها أو مجهزها المسير هو القبطان أو أحد أعضاء الطاقم، فإن أحكام الفقرة 2 أعلاه لا تنطبق إلا على الأخطاء التي ارتكبها في ممارسة وظائفه كقبطان أو عضو في الطاقم.

المادة 128 :

لا يمثل هذا القانون خروجاً على الأحكام الخاصة التي تنص على حد مسؤولية مالك السفينة بالنسبة للديون التالية:

- 1- الديون الناجمة عن أضرار ناتجة عن تلوث بالزيت؛
- 2- الديون الخاضعة لحد المسؤولية نتيجة الأضرار النووية؛
- 3- الديون الناتجة عن الأضرار النووية ضد مالك أو مستغل سفينة تعمل بالطاقة الذرية.

الفصل السادس : حجز السفن

القسم الأول : العموميات

المادة 129 :

1. يمكن أن تتعرض أي سفينة ترفع علم الجمهورية الإسلامية الموريتانية للحجز وفقاً لمقتضيات هذه المدونة.
2. تتم ممارسة الحجز في الحالتين التاليتين:
 - 1.2 إما على سفينة مطالبة بديون؛
 - 2.2 إما على أي سفينة أخرى كانت تعود وقت نشوء الديون البحرية إلى شخص كان يملك السفينة المطالبة بهذه الديون.

المادة 130 :

لا يجوز أن تتعرض لإجراء الحجز أي منشأة تابعة للبحرية الوطنية أو سفينة الدولة مستخدمة في عمليات الشرطة والرقابة أو مصلحة عمومية في البحر وكذلك كل السفن الأخرى التي تعود للدولة الموريتانية أو تستغلها أو تخصصها حصراً لمصلحة غير تجارية للدولة.

المادة 131 :

يمكن لأي سفينة أجنبية تتوقف في ميناء موريتاني أن تتعرض للحجز إذا كانت الديون المحتج بها قائمة على امتياز بحري أو على ديون مطلوبة للمجهز في الجمهورية الإسلامية الموريتانية مقابل الاستغلال أو الملاحة.

المادة 132 :

1. عندما تبلغ سلطة الميناء عن طريق إحالة قرار الإذن بالحجز، فإنها ترفض منح الإذن للسفينة بالمغادرة.
2. لا يجوز منح هذا الإذن إلا :

- 1.2 - بعد قرار برفع الحجز
- 2.2 - بعد إشعار سلطات الميناء.

المادة 133 :

1. على الرغم من أي حجز، فإن السلطة القضائية التي تبنت في إطار إجراء استعجالي خاص يمكنها الترخيص بمغادرة السفينة لرحلة أو رحلات محددة.
2. لا يمكن منح الترخيص إلا إذا تقدم المجهز بضمانة كافية
3. تقوم السلطة القضائية حينئذ بتحديد أجل عودة السفينة إلى ميناء الحجز.
4. يمكن تغيير هذا الأجل بطلب من المجهز لمراعاة الظروف وعند الاقتضاء يمكن الترخيص للسفينة بالقيام برحلات أخرى؛
5. إذا فات الأجل المحدد ولم تعد السفينة إلى ميناء الحجز، فإن المبلغ المقدم كضمانة يصبح مكتسباً للدائنين إلا إذا كان الضرر مكفولاً بعقد تأمين.

القسم الثاني : الحجز التحفظي

الفرع الأول : الشروط

الاتفاقية المشار إليها فيما يتعلق بالسفن التي تقل حمولتها عن 500 طن.

القسم الثاني - الاعتماد المالي لحد المسؤولية

المادة 121 :

1. عندما يكون مجموع الديون المترتبة عن نفس الحدث يتجاوز الحد المبين في القسم الأول أعلاه، فإن المبلغ الإجمالي للتعويضات المستحقة للمالك أو المستأجر أو المجهز أو المجهز المسير في إطار الحد القانوني يكون بطلب من المالك وبغاية منه أو أي شخص ينوب عنه اعتماداً مالياً واحداً لحد المسؤولية.
2. يخصص الاعتماد المذكور حصراً لدفع الديون التي يُحتج عليها بمثل هذا الحد.
3. بعد تكوين الاعتماد، لا تحق ممارسة أي حق بالنسبة لنفس الديون على أملاك أخرى للمالك من طرف الدائنين الذين خصص لهم الاعتماد، شريطة أن يكون متوفراً كذلك لصالح المُطالب.

المادة 122 :

لا تؤدي الدعوى بحد المسؤولية أو بتكوين الاعتماد المالي إلى اعتراف المالك أو المستأجر أو المجهز أو المجهز المسير بمسؤوليته.

المادة 123 :

1. يشمل الاعتماد المالي لحد المسؤولية ثلاثة أجزاء هي:
 - 1.1 تسديد الديون عن الوفاة أو الأضرار الجسدية للركاب؛
 - 2.1 تسديد الديون عن الوفاة أو الأضرار الجسدية للأشخاص غير الركاب؛
 - 3.1 تسديد الديون الأخرى.
2. بالنسبة لكل جزء من الاعتماد، يتم التوزيع بين الدائنين بالتناسب مع مبلغ ديونهم المعترف بها.
3. إذا كان مبلغ الديون عن الوفاة أو الأضرار الجسدية للأشخاص غير الركاب يتجاوز مبلغ حد المسؤولية المبين في الفقرة 2.1 فإن الفائض يكمل الديون الأخرى المنصوص عليها في الفقرة 3.1.

المادة 124 :

إذا قام المالك أو المستأجر أو المجهز أو المجهز المسير لسفينة، قبل توزيع الاعتماد، بتسديد أحد الديون المبينة في المواد 117 و 120 أعلاه كلياً أو جزئياً، فإنه يخصص له بالنيابة، في حدود ما دفعه عن دائته، في توزيع الاعتماد ولكن بشرط قيام الدائن بإثبات ديونه على المالك وذلك وفقاً لقانون البلد الذي رصد فيه الاعتماد.

المادة 125 :

1. في جميع الحالات التي تجيزها هذه المدونة للمالك أو المستأجر أو المجهز أو المجهز المسير بحد مسؤوليته، يمكنه الحصول على رفع اليد عن الحجز على سفينته أو أية أملاك أخرى تعود إليه وكذلك استرجاع الكفالات والضمانات المقدمة.
2. وعليه أن يثبت مسبقاً أنه رصد الاعتماد أو تقدم بالكفالات المتعلقة برصده.
3. يجب على القاضي فيما يتعلق بتطبيق الفقرتين 1 و 2 أعلاه أن يراعي رصد الاعتماد أو تقديم الضمانات الكافية ليس فقط في الجمهورية الإسلامية الموريتانية وإنما في :

- إما في الميناء الذي وقع فيه الحدث الذي كان سبباً في ديون القائم بالحجز؛
- وإما في أول رسو مؤقت بعد الحدث إذا لم يقع هذا الأخير في ميناء؛
- وإما في ميناء الإنزال أو التفريغ إذا تعلق الأمر بديون متصلة بأضرار جسدية أو أضرار تعرضت لها البضائع.

المادة 126 :

إذا تم تقديم ضمانة عن مبلغ يقابل حد المسؤولية، فإنه يستخدم لسداد جميع الديون المترتبة عن نفس الحدث أو التي يمكن أن تقتصر عليها هذه المسؤولية.

المادة 127 :

1. تطبق أحكام هذا القانون على المستأجر والمجهز والمجهز المسير وكذلك على القبطان أو مأموري هؤلاء في البحر أو

التي توجد في مكان تسليم البضاعة أو في مكان أداء الخدمة.

في حالة تعدد المدعى عليهم، يجب على المدعي رفع الدعوى أمام محكمة إقامتهم.

4. تكون المحكمة التي يخصص بتعهداتها هي محكمة الاختصاص في النظر في الأصل حتى وإن كانت السفينة لا ترفع العلم الموريتاني:

- إذا كانت الديون مضمونة برهن بحري عن السفينة المحجوزة

- إذا كانت الديون البحرية مؤكدة و نشأت في الجمهورية الإسلامية الموريتانية

- إذا كانت الديون نشأت أثناء رحلة تم خلالها الحجز

- إذا كانت الديون متأتية من تصادم يجوز للمحكمة أن تبت فيه

- إذا كانت الديون نشأت عن مساعدة أو إنقاذ يجوز للمحكمة أن تبت فيه.

المادة 138

1. إذا كان استئجار السفينة مقرونا بالتسيير البحري وعند ما يكون المستأجر هو المسؤول الوحيد عن دين بحري وحقيقي على هذه السفينة، فإن المدعي يمكنه حجز هذه السفينة أو غيرها من السفن العائدة للمستأجر. و لا يجوز حجز أي سفينة أخرى للمؤجر بمقتضى هذا الدين.

2. تنطبق أحكام الفقرة 1 أعلاه أيضا عندما يكون شخص آخر غير المالك مطالبا بدين بحري.

المادة 139

1 - إن توقيف السفينة بحجز تحفظي يتم وجوبا من طرف القاضي المختص إقليميا كضمان لدين بحري مؤكد.

2 - غير أن القاضي الذي أمر بالحجز يمكنه رفعه طبقا لشروط قانون الإجراءات المدنية واعتماده فورا، إذا تم تقديم ضمانات كافية، باستثناء الحالة التي يمارس الحجز فيها بموجب الديون المتعلقة بنزاع على الملكية أو الملكية المشتركة للسفينة.

3 - إذا تم إنشاء اعتماد مالي لحد المسؤولية، فإن هذا الاعتماد يعتبر ضمانات تمكن من الحصول على رفع الحجز باستثناء حالة احتجاج جدي حول حق الحد.

في هذه الحالة، فإن القاضي يمكنه إرجاء البت في انتظار أن يتم النطق في أصل القضية بشأن صحة الحق في الحد من المسؤولية، باستثناء ما إذا كان المدين المحجوز عليه قد قدم ضمانات تعادل القيمة المقدرة للسفينة في يوم الحجز.

4 - في كل الحالات، فإن القاضي يمكنه ما يلي:

- إما ترخيص استغلال السفينة المحجوزة من طرف المحجوز عليه، عندما يكون هذا الأخير قد قدم ضمانات كافية،

- إما تسوية مسألة تسيير السفينة بالصفة التي يعتبر أنها الأكثر نفعاً خلال مدة الحجز.

5 - في غياب اتفاق بين الطرفين على أهمية أو جودة الضمانة أو الكفالة، فإن القاضي يلزمه أن يحدد طبيعة ومبلغ الكفالة.

6 - لا يمكن تأويل طلب رفع الحجز، مع تقديم الكفالة أو الضمانة:

- لا كاعتراف بالمسؤولية،
- ولا كتراجع لصالح الحد القانوني لمسؤولية مالك السفينة.

المادة 140

1- ليس الحجز التحفظي مرخصا إلا خلال 24 ساعة بعد الأمر بالدفع الذي ينتهي مفعوله بعد 10 أيام،

2- يجب لزوما على الدائن إجراء الحجز التحفظي خلال هذا الأجل. وفي غياب ذلك، يلزمه استرجاع الأمر قبل أي حجز.

3- يقدم الأمر بالدفع لشخص مالك السفينة، في سكنه أو لشخص ممثله القانوني. إذا لم يمكن الاتصال بهذين أو إذا لم يكونا موجودين في عين المكان، فإن الأمر

المادة 134 :

1. في غياب حل بالتراضي، يمكن للدائن أن يلجأ إلى الحجز التحفظي لغرض حماية حقوقه أو إلى بيع السفينة وفق الأشكال والشروط المبينة في هذه المدونة.

2. يمكن تنفيذ هذا الإجراء من طرف دائني المجهز أو المستأجر حسب الحالة.

3. يتم الحجز التحفظي للسفن غير القابلة للرهن وفق الأشكال التي ينص عليها القانون العام للحجز التحفظي.

4. لا يجوز الحجز التحفظي للسفن القابلة للرهن إلا لصالح أصحاب الديون البحرية المؤكدة وخاصة وفقا للمادة 136 أدناه.

المادة 135 :

1. يجب على الدائن أن يثبت أن ديونه مؤكدة وحقيقية وغير قابلة للطعن كما يجب تقديرها نقدا.

2. يمكن أن ينتج إثبات الديون عن قرار قضائي أو عن حكم تنفيذي أو عن محاضر حضورية يحررها خبراء بحريون معتمدون.

3. لا يمكن للحجز التحفظي أن يكون قائما على ديون مشروطة أو محتملة أو أن يكون مرتبطا بأمر بالدفع صادر عن عدل منفذ.

المادة 136 :

الديون البحرية التي تمنح الحق في حجز تحفظي هي:

1- الأضرار التي سببتها سفينة عن طريق التصادم أو غير ذلك؛

2- الخسائر في الأرواح البشرية أو الأضرار الجسدية الناتجة عن سفينة أو عن استغلال سفينة؛

3- المساعدة والإنقاذ

4- العقود المتعلقة باستخدام سفينة أو تأجيرها بموجب ميثاق أو غير ذلك

5- العقود المتعلقة بنقل البضائع من طرف سفينة بموجب عقد إيجار أو سند شحن أو غير ذلك.

6- الخسائر أو الأضرار التي تعرضت لها البضائع أو الأمتعة التي تنقلها السفينة.

7- الأضرار البحرية المشتركة

8- القيادة

9- الفطر

10- تزويد السفينة مهما كان المكان بمواد ومعدات لغرض الاستغلال أو الصيانة؛

11- بناء و تصليح وتجهيز السفينة أو التكاليف المتعلقة بالأحواض

12- أجور القبطان والضباط وأعضاء الطاقم

13- نفقات القبطان ونفقات الشاحنين والمستأجرين أو الوكلاء لحساب السفينة

14- النزاعات حول ملكية السفينة أو اقتسام ملكيتها

15- استغلال السفينة أو الحق في عائد استغلالها

16- الرهون البحرية وبوجه عام، أية ديون متأتية من الأسباب التي تؤدي إلى تطبيق حد مسؤولية مالكي أو مجهزي السفينة.

الفرع الثاني- التنفيذ - النزاعات

المادة 137

1. قبل أي حجز تحفظي، يجب على الدائن أن يحصل على أمر بالحجز و كل حجز تحفظي يجب أن يكون بموجب أمر صادر عن القاضي على أن يكون هذا الأمر عبارة عن قرار عفو وقابل للطعن فيه.

ومع ذلك، لا يجوز حجز سفينة على أساس الديون المشار إليها في النقط 14 و 15 و 16 من المادة 136 أعلاه.

2. يتم تعيين القضاء المختص إقليميا بموجب بند يخول ذلك أو بموجب شرط تحكيم مدمج في عقد النقل و لا يمكن الاحتجاج بذلك أمام الأطراف إلا بقبولها.

3. في غياب هذا البند، يجب على المدعي أن يتوجه إلى رئيس المحكمة حيث يقيم المدين أو أن يبلغ المحكمة

- القرارات والعقود القضائية الأجنبية وكذلك الأحكام التحكيمية المعلنة تنفيذية بموجب قرار قضائي أو غير قابل للاستئناف المعلق لتنفيذ الدولة التي تمت إثارة هذا السند فيها،
- محاضر التصالح الموقعة من طرف القاضي والأطراف،
- العقود الموثقة المحلاة بالصيغة التنفيذية،
- القرارات التي يربط بها القانون الوطني لكل دولة آثار القرار القضائي.

المادة 145 :

- 1 - عندما لا يكون الحجز النافذ مسبقا بحجز تحفظي، فلا بد من طلب هذا الحجز النافذ في نفس الظروف من طرف قاضي الأصل وحسب الإجراءات المعمول بها بالنسبة لأنواع الحجز العقاري.
- 2 - يتم إعداد محضر و تعيين حارس وفق نفس الشروط المتعلقة بالحجز التحفظي.

المادة 146 :

- 1 - يجب على الحاجز، في أجل ثلاثة أيام، أن يحيل إلى المالك نسخة من محضر الحجز وأن يقوم باستدعائه أمام محكمة الاختصاص التي يتبع لها مكان الحجز ليستمع إلى النطق ببيع السفينة تبعا للظروف وحسب مسطرة القانون العام المعمول به بالنسبة للبيع الجبري للعقارات، وكذلك بالنسبة لكل طلبات الاستبعاد، والمعارضة، والسداد والإيداع الخاصة بثمن البيع و ترتيب استحقاق الدائنين وتوزيع الأموال.

- 2 - إذا لم يكن المالك مقيما في دائرة اختصاص المحكمة، فإن الإبلاغات والاستدعاءات تتم لصالحه:

- عبر شخص قبطان السفينة المحجوزة أو في غيابه،
 - عبر شخص من يمثل المالك أو القبطان.
- 3 - تزداد على أجل ثلاثة أيام، عشرون يوما إذا كان المسلم لا يقطن في الجمهورية الإسلامية الموريتانية.

المادة 147 :

- 1 - يسجل محضر الحجز التحفظي في سجل الرهون البحرية.
- 2 - هذا التسجيل مطلوب في أجل سبعة أيام بداية من تاريخ المحضر، يزداد بعشرين يوما إذا كان مكان الحجز وحفظ الرهون البحرية لا يقع في نفس الميناء.

المادة 148 :

- 1 - يسلم مدير البحرية التجارية، المتصرف بصفته حافضا للرهون البحرية، للمدين المحجوز، كشفا بتسجيلات الرهون المسجلة على السفينة.
- 2 - يتم الكشف عن الحجز للدائنين المسجلين في المواطن المختارة في تسجيلاتهم:
 - خلال سبعة أيام تلي التسليم،
 - خلال عشرين يوما إذا كان المواطن المختار لا يقع في دائرة اختصاص المحكمة المختصة.
- 3 - يلزم أن يبين الكشف لصالح الدائنين تاريخ مثولهم أمام المحكمة، والأجل الذي لا يمكن أن يقل عن عشرين يوما إذا كان المواطن المختار لا يوجد في دائرة اختصاص المحكمة.

القسم الرابع : البيع الجبري

المادة 149 :

- 1- في حالة البيع الجبري للسفينة، فإن إجمالي الرهون، والرهون الميثة، أو غيرها من الحقوق المسجلة، باستثناء تلك التي أخذها المشتري على حسابه مع موافقة أصحابها، وكل الامتيازات وغيرها من المصاريف من أي صنف كانت ينتهي إقبال كاهل السفينة بها شريطة :

- أن تكون السفينة في وقت البيع موجودة في مرفق مينائي،
- أن يكون البيع تم إنجازه تبعا لترتيبات هذه المدونة.

- بالدفع يمكن أن يقدم للقبطان إذا كان دين الحاجز متعلقا بالسفينة أو بالرحلة.
- 4- يمكن لمالك السفينة أو ممثله، بداية من التبليغ كما هو مقرر في الفقرة 3 أعلاه، أن يستظهر أمام قاضي الاستعجال بطلب الرجوع عن أمر الحجز.
- 5- يمكن لمالك السفينة المحجوزة الذي حصل على رفع الحجز أو على التراجع عن الحجز أن يُطالب الحاجز ، أمام القاضي، بالتعويض عن الضرر الذي لحق جراء توقيف السفينة إذا ما تم تبرير ذلك.

المادة 141 :

1. يتم الحجز بموجب عمل منفذ عدلي مختص إقليميا.
2. يلزم أن يذكر ضمن محضر الحجز ما يلي :
 - أسماء ومهنة وسكن الدائن الذي يتصرف المنفذ العدلي لصالحه،
 - المبلغ المطلوب سداه،
 - السند التنفيذي الذي يتصرف بموجبه،
 - تاريخ الأمر بالدفع،
 - اختيار المقر الذي تم من طرف الدائن في محل مقر المحكمة التي تلزم متابعة البيع أمامها ومكان رسو السفينة،
 - إسم المالك،
 - أسماء ونوع وحمولة وجنسية السفينة،
 - زوارق الإنقاذ وعتاد السفينة والتجهيزات الأخرى وكذلك المؤن و المخازن.
3. يقوم كذلك العدل المنفذ بتعيين حارس يمكن أن يكون قبطان السفينة المحجوزة.
4. يمكن للمدين أو أي شخص له مصلحة أو صفة التصرف، أن يطلب إلغاء محضر الحجز في حالة نسيان فقرة لازمة عندما تمثل مطعنا.
5. لا يمكن للسفينة الجاهزة للبحار، خاصة عندما يتم تسجيلها على سجل الخروج من الميناء، أن تكون موضع حجز، إلا للديون الخاصة بالرحلة الجارية. وفي هذه الحالة، فلا إجراءات إعلانية يلزم القيام بها.

المادة 142 :

- 1 - عندما يتم تطبيق الحجز، فإن العدل الذي قام به، يلزمه التبليغ عنه خلال 3 أيام لدى :
 - السلطة البحرية التي ستسجله في سجل الرهون إذا كانت السفينة ترفع العلم الموريتاني،
 - السلطة المينائية، أو السلطة القنصلية إذا كانت السفينة ترفع علما أجنبيا،
 - الناقل أو ممثليه، المدعويين في نفس الأجل أمام المحكمة المدنية التي يقع الحجز في دائرة اختصاصها، لإبلاغهم بأنه سيتم إجراء بيع السفينة أو الأشياء المحجوزة.
- 2- يلزم أن يتم الكشف عن الحجز للدائنين المسجلين مع تبيين تاريخ المثول أمام المحكمة.

الفرع الثالث - التأثيرات

المادة 143 :

- 1 - لا يوضع الحجز التحفظي للسفينة تحت يد المحكمة بحيث تبقى ملكا للمدين.
- 2 - لا يمس الحجز التحفظي بحق الملكية ويمكن للمدين أن يبيع السفينة أو ينظم إفلاساها.
- 3 - يمنع الحجز التحفظي مغادرة السفينة وتقع المسؤولية على السلطة المينائية إذا تمكنت السفينة المحجوزة من مغادرة الميناء.

القسم الثالث : الحجز - التنفيذ

المادة 144 :

- 1 - يمكن لأي دائن لديه سند تنفيذي أن يمارس حجزا نافذا.
- 2 - السندات التنفيذية هي:
 - القرارات القضائية المحلاة بالصيغة التنفيذية وتلك القابلة للتنفيذ الفوري،

14- تأمين أو أية ضمانات مالية خاصة بحطام السفن.

المادة 155 :

يمكن أن يتم تسليم سندات مؤقتة للسلامة من طرف شركات التصنيف المعترف بها للسفن المصنعة أو المقتناة من الخارج والتي تم إرسالها لأول رحلة تحت نظام الجنسية المؤقتة.

الفصل الثاني : شروط تسليم وتجديد شهادات السلامة

لفرع الأول : شهادات مسجلة تطبيقاً لاتفاقيات

LL66 و SOLAS 74 و TONNAGE 69

المادة 156 :

1 - يشترط في تسليم وتجديد شهادات السلامة المسجلة تطبيقاً للاتفاقيات الدولية **SOLAS 74 و TONNAGE 69 و LL66** القيام بزيارات تفتيش السفن كما هي مقررة في الفصل الرابع أدناه، أو عند الاقتضاء، تبعاً لوثائق معدة من طرف اللجنة الفنية للسلامة.

2 - يتم التفتيش من طرف وكلاء من الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية أو من الهيئات المعتمدة.

3 - يلزم الإبقاء على حسن وضعية السفينة وتجهيزاتها طبقاً لأحكام هذا القانون بصفة تضمن بقاء سلامتها في حالة مرضية من حيث كل الجوانب، وبأن تتمكن من الإبحار من غير خطر على سلامة الأشخاص والسفينة والبضائع.

4 - بعد أي تفتيش خاص بالسلامة، يجب أن لا يتم إجراء أي تعديل على ترتيبات البنية ولا على الماكينات ولا على التجهيزات ولا على العناصر الأخرى التي يستهدفها التفتيش إلا بترخيص من السلطة البحرية.

5 - عندما يلاحظ خلال تفتيش، أن تجهيز سفينة لا يتطابق جوهرياً مع بيانات الشهادات المسجلة وأن السفينة لا يمكنها الإبحار من غير خطر على نفسها أو على الطاقم الذي على متنها، يجب التأكد فوراً من اتخاذ الإجراءات التصحيحية وإبلاغ السلطة البحرية بذلك.

6 - إذا لم يتم اتخاذ الإجراءات التصحيحية، فإن السلطة البحرية يلزمها سحب الشهادة أو الشهادات المعنية، وإذا كانت السفينة توجد في ميناء أجنبي، فيلزم أن يتم إبلاغها من طرف السلطات المختصة في دولة الميناء.

تتم إعادة الشهادة إذا ما تم استيفاء الشروط المطلوبة من جديد.

المادة 157 :

1 - يتم سنوياً تجديد رخصة الملاحة المسجلة بعد معاينة التفتيش الأولى، من طرف السلطة البحرية أو شركة تصنيف معترف بها وذلك على أساس تقرير من لجنة التفتيش السنوي.

2 - تعفى سفن البحرية الوطنية والهيئة المكلفة برقابة الصيد البحري، وسفن الترفيه والقوارب غير المسطحة بطول أقل من 12 متراً والتي تبحر حصراً في المياه الموريتانية، من حيازة مثل هذا السند وكذلك بصفة عامة، كل السفن التي تقل حمولتها الخام عن 150 طن.

المادة 158 :

تطبيقاً لترتيبات اتفاقية LL66، يلزم كل سفينة ترفع علم الجمهورية الإسلامية الموريتانية وتقوم بالإبحار الدولي، أن تكون حائزة على شهادة دولية لخطوط التحميل أو شهادة وطنية، إذا لم تكن تقوم إلا بإبحار وطني أو، في الحالتين، شهادة إعفاء.

المادة 159 :

1 - تحدد فترة الشهادة الدولية لخطوط التحميل بصلاحيات قصى قدرها خمس سنوات ولا يمكن تمديدتها أكثر من خمسة أشهر.

2 - تنتهي صلاحيتها في الحالات التالية :

- إذا تمت تعديلات هامة على بدن السفينة أو أجزائها العلوية، بحيث يكون من الضروري تعزيز خطوط تحميل ،
- إذا لم تكن المنشآت أو أجهزة حماية المنافذ في حالة جاهزية جيدة، كالحواجز وفتحات التفريغ ووسائل الولوج إلى أماكن الطواقم،

2- يوزع رصيد ناتج البيع على أصحاب الديون على الترتيب المستحق، وبعد سداد ديون كل الدائنين، يدفع الباقي للمالك ويمكن أن يتم تحويله بحرية.

المادة 150

1- في حالة البيع الجبري لسفينة غارقة أو جانحة، جراء رفعها من طرف السلطة البحرية أو السلطة المينائية لأغراض الأمان البحري أو حماية الوسط البيئي، فإن مصاريف هذا الرفع يتم خصمها من ناتج البيع عن طريق التفضيل على الديون المضمونة بامتياز على السفينة.

2- إذا كانت السفينة في حوزة صانع أو مصلح ينعم بحق حجز، فإن هذا الأخير يلزمه أن يترك ملكية السفينة للمشتري ولكنه مخول الحصول على سداد دينه على ناتج البيع بعد الوفاء بديون أصحاب الامتيازات البحرية.

المادة 151 :

عندما تكون سفينة موريتانية موضع بيع جبري، فإن مدير البحرية التجارية يسلم بناء على طلب المشتري، شهادة تفيد بأن السفينة قد تم بيعها وأنها حرة من كل رهون ورهون مينة أو غيرها من الحقوق، مع شطب الرهون من سجل الرهون البحرية، وكذلك كل الامتيازات، مراعاة احترام الشروط الواردة في المادة 104 أعلاه.

وعند انعدام تسجيلات برهون، فإن مدير البحرية التجارية يسلم شهادة شطب لأغراض التسجيل الجديد للسفينة.

المادة 152 :

لا تطبق أحكام هذا الفصل على السفن التابعة للبحرية الوطنية ولا على السفن المملوكة من طرف الدولة الموريتانية أو المستغلة من طرفها والمخصصة حصرياً لمصلحة عمومية غير تجارية.

الكتاب الخامس - سلامة السفن

الفصل الأول : قواعد وسندات السلامة

المادة 153 :

1 - كل سفينة ترفع علم الجمهورية الإسلامية الموريتانية يلزم أن تستجيب لما يلي :

- القواعد المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية المحددة بموجب هذه المدونة،

- القواعد ذات الصلة الواردة في الاتفاقيات الدولية التي انضمت لها الجمهورية الإسلامية الموريتانية.

2 - يمكن للسلطة البحرية أن تسن نظاماً فنياً للسلامة قابلة للتطبيق على السفن التي ترفع العلم الموريتاني غير الخاضعة للاتفاقيات الدولية.

المادة 154 :

يلزم كل سفينة موريتانية، مهما كانت ظروف ملاحظتها البحرية، أن تكون حائزة على الإفادات التالية التي تفيد مطابقتها لمتطلبات النظم الوطنية والدولية :

- 1- عقد مرتنة / ترقيم
- 2- رخصة ملاحة
- 3- شهادة قابلية الملاحة،
- 4- شهادة خطوط التحميل (LL66)، أو الإعفاء،
- 5- شهادة الحمولة (TONNAGE 69)
- 6- شهادة السلامة بالنسبة لسفن الركاب،
- 7- شهادة منع التلوث،
- 8- شهادة سلامة معدات التجهيز
- 9- شهادة بناء،
- 10- شهادة السلامة الراديوتلغرافية أو الراديوتلفونية،
- 11- شهادة التطبيق الأمن
- 12- وثيقة المطابقة مع المدونة الدولية لإدارة السلامة (I.S.M) و المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS)
- 13- كل الشهادات والوثائق المقررة بموجب النظم الوطنية والدولية

يمكن سحب شهادات السلامة على نحو ما هو معد في المادة 161 أعلاه بموجب قرار مبرر من طرف السلطة البحرية أو القنصلية، أو من طرف شركة تصنيف معترف بها، وذلك قبل انتهاء مدة صلاحيتها

1. إذا لم تعد السفينة تلبى الشروط المحددة بالنسبة لتسليم هذه الشهادات،
2. إذا كانت السفينة خضعت لأنواع خطيرة من التلف، وتعديلات كبيرة في بنيتها أو تجهيزاتها أو تصليحات معتبرة،
3. إذا كانت الرتبة الممنوحة من طرف إحدى شركات تصنيف معترف بها قد تم سحبها منها.

المادة 164 :

يمكن تسليم سندات سلامة مؤقتة، من طرف إحدى شركات التصنيف المعترف بها، لصالح سفن مصنعة أو مشتراة من الخارج لتمكينها من دخول ميناء موريتاني.

القسم الثاني : الشهادة الدولية لإدارة السلامة

المادة 165 :

تطبق المدونة الدولية لإدارة السلامة، أي مدونة ISM، المصادق عليها بموجب التوصية A741 (18) خلال الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية، سنة 1993، على سفن الشحن والسفن النفطية التي ترفع علما موريتانيا وبحمولة خام تساوي أو تزيد عن 500 طن ، حسب الأهداف التالية لإدارة السلامة :

- توفير ممارسات آمنة في مجال الاستغلال و بيئة عمل سليمة من المخاطر،
- وضع إجراءات سلامة ضد كل المخاطر المحددة،
- التحسين المستمر لمهارات العمال على اليابسة، وعلى متن السفن في مجال إدارة السلامة، وخاصة بإعداد هذه العمالة لحالات الطوارئ، سواء كان ذلك على مستوى السلامة أو على مستوى حماية الوسط البحري.

المادة 166 :

- 1 - يلزم كل سفينة موريتانية حمولتها تساوي أو تزيد عن 500 طن أن تكون حائزة على شهادة إدارة سلامة صالحة لفترة 5 سنوات معدة بعد التفتيش الأولي، مع لزوم إخضاعها لمراجعة مرحلية على الأقل.
- 2 - تسلم إفادة مطابقة المعايير صالحة لمدة 5 سنوات وخاضعة للتدقيق السنوي، لمالك السفينة أو مجهزها، أو المجهز المسير أو المؤجر لسفينة عارية المخول من طرف مالكيها بمسؤولية استغلالها.

المادة 167 :

- 1 - يمكن إصدار إفادة مطابقة مؤقتة لمدة أقصاها 12 شهرا، وذلك لتسهيل الوضع الأصلي لمدونة ISM، بهدف إنشاء شركة جديدة بعد التأكد من أن لهذه الأخيرة نظام إدارة السلامة يتلاءم مع أهداف المدونة.
- 2 - في نفس الظروف، يمكن تسليم شهادة إدارة للسلامة مؤقتة ، صالحة لمدة 6 أشهر وقابلة للتجديد ستة أشهر، عندما تتكفل الشركة بتسيير سفينة جديدة.

المادة 168 :

- 1- يجب أن يتم التدقيق في إدارة السلامة في إطار الفحص الدوري والتحقق لأغراض التجديد.
- 2- التحقق من الامتثال لمتطلبات مدونة ISM لا يعني الشركة والطواقم من التزاماتها فيما يتعلق بالامتثال للتشريعات الوطنية والدولية بشأن السلامة وحماية البيئة.

المادة 169 :

تصدر شركة تصنيف معترف بها إفادة المطابقة وشهادة إدارة السلامة.

الفصل الثالث - شهادات أخرى

القسم الأول - الشهادة الدولية لمنع تلوث الغلاف الجوي

المادة 170 :

- 1- بغض النظر عن شهادات منع التلوث بالزيوت و غيرها، فإن السفن :

- إذا كانت الشهادة لا تتضمن تأشيرة تثبت أن السفينة قد تم إخضاعها للتفتيش السنوي،
- إذا كانت المقاومة الهيكلية للسفينة قد تم إضعافها إلى حد أن السفينة لم تعد تضمن السلامة المطلوبة،

- إذا غيرت السفينة العلم الذي ترفعه إلى علم آخر
- 3 - تحدد صلاحية الشهادة الدولية للإعفاء بالنسبة لخطوط الترحيل بفترة الرحلة المنفردة التي تم تسليمها لغرضها، و مهما يكن من أمر، فلا يمكنها أن تتجاوز خمس سنوات بداية من تاريخ تسليمها.

المادة 160 :

- 1 - تطبيقا لترتيبات اتفاقية الحمولة 69 TONNAGE، يلزم كل سفينة ترفع علم الجمهورية الإسلامية الموريتانية أن تكون حائزة على شهادة حمولة دولية باستثناء القوارب غير المسطحة أو ينقص طولها عن 12 مترا.

- 2 - تنتهي صلاحية هذه الشهادة في الحالات التالية :

1.2 إذا كان إعداد وبناء وسعة أو استخدام المساحات والعدد الإجمالي للركاب الذين يسمح للسفينة بنقلهم، أو خطوط الترحيل القانونية أو الجزء الغاطس من السفينة المسموح به قد تم إجراء تعديلات عليها، مما يستدعي زيادة أو نقصا في الحمولة.

2.2 إذا كانت السفينة قد بدلت علمها، إلا لفترة لا تتجاوز شهرا، أو حتى تاريخ تسليمها شهادة دولية للحمولة بديلة من طرف شركة تصنيف معترف بها.

- 3 - يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط منح شهادة الحمولة.

المادة 161 :

- 1 - تسلم سندات السلامة المعددة أعلاه أو تجدد بعد رأي لجان التفتيش عند بدء التشغيل، والتفتيش السنوي وكل أنواع التفتيشات القانونية الأخرى المنظمة من طرف :

- شركة تصنيف معترف بها،
- من طرف السلطة البحرية المختصة التي تتدخل بناء على طلب من الحكومة الموريتانية والتي قد قامت باعتماد شركة التصنيف.

- 2 - مدة صلاحية سندات السلامة التالية هي :

- 1.2 - شهادة السلامة الخاصة بتصنيع سفن الشحن : خمس سنوات،
- 2.2 - شهاة سلامة معدات تجهيز سفن الشحن : سنتين،
- 3.2 - شهادة السلامة الراديوتلغرافية أو شهادة السلامة الراديوتلغرافية الخاصة بسفن الشحن : سنة واحدة،
- 4.2 - شهادة إعفاء : مدة صلاحيتها تساوي على أكثر حد مدة الشهادة التي تستند إليها،
- 5.2 - شهادة السلامة الخاصة بسفينة الركاب : سنة واحدة.

المادة 162 :

- 1 - إن تمديد صلاحية شهادات السلامة على نحو ما هو معد في المادة 161 أعلاه، باستثناء شهادة سلامة تصنيع سفن الشحن، لا يمكن أن تمنح بناء على طلب المالك، أو مجهز السفينة أو المؤجر أو المستغل إلا في الحالات التالية:

- 1.1 إذا كانت وضعية السفينة تسمح بذلك،
 - 2.1 أن يتمكنها من إكمال رحلتها والوصول إلى الميناء الذي يلزم أن يتم فيه تجديد السند،
 - 3.1 لفترة لا يمكن بأي حال أن تكون أكثر من خمسة أشهر.
- 2 - هذه الشهادات يمكن، من جهة أخرى، أن يتم تمديدتها لفترة أقصاها شهر ابتداء من تاريخ انتهاء صلاحيتها المشار إليه في الشهادة.
- 3 - إذا كانت سفينة قد استفادت من تمديد صلاحية شهادتها وفقا للشروط المذكورة في الفقرتين 1 و 2 أعلاه، فلا يرخص لها بمغادرة الميناء الموريتاني إلا بعد أن يتم تفتيشها و تجديد الشهادة أو الشهادات التي انتهت صلاحيتها.

المادة 163 :

هايدروكلورفلوروكاربون (HCFC) حتى غاية فاتح يناير 2020.

القسم الثاني : الطلاءات المضادة للحشيف الضار

المادة 175 :

- 1 - الطلاءات المضادة للحشيف الضار مخصصة لمنع المواد العضوية البحرية من الترسب على بدن السفن.
- 2 - على هذا الأساس، يمنع استخدام المركبات العضوية القصدية المركبة التي تؤثر بوصفها مدمرة للأحياء في الطلاءات المضادة للحشيف الضار على السفن، خاصة تلك المسماة "اتريوتيليتين" (TBT).

المادة 176 :

- 1 - تقوم شركة تصنيف معترف بها، بتسليم شهادة وضع طلاء مضاد للحشيف الضار، لصالح سفن التجارة التي تبلغ حمولتها الخام القصى 400 طن ، والتي تقوم برحلات دولية،
- 2 - يلزم السفن البالغ طولها أزيد من 24 مترا، لكن حمولتها الخام تبلغ 400 طن والتي تقوم برحلات دولية، حيازة تصريح مطابقة موقع من طرف المالك، أو مجهزة السفينة، أو القبطان أو الربان.

الفصل الرابع : لجان وتفتيشات السلامة

القسم الأول : اللجنة الفنية للسلامة

المادة 177 :

- 1- يُبلّغ مدير البحرية التجارية اللجنة الفنية للسلامة بكل طلب إذن شراء أو بيع سفينة أجنبية، أو تصنيع سفينة، أو تصنيع أو إعادة سبك، أو أشغال هامة أو تصليح يعني سلامة السفينة حسب ما يلي :
 - باستثناء سفن حمولتها الخام أقل من 50 طن
 - إذا لم تكن شركة تصنيف معترف بها قد قدمت خلاصات إيجابية.
- 2- تصدر اللجنة الفنية رأيا متعلقا بالحالة المعروضة، استنادا على المخططات والوثائق الأخرى المودعة من طرف مجهزة السفينة قصد تلبية شروط السلامة المطلوبة بموجب هذه المدونة.
- 3- تتم استشارتها حول المسائل التي تهم حماية الأرواح البشرية في البحر، وقابلية السكن على متن السفن، والوقاية من التلوث وكذلك كل مسألة أخرى متعلقة بتطبيق هذا الكتاب.
- 4- تطلع على نتائج كل تحقيق فني مطلوب من طرف السلطة البحرية بعد وقوع حادث في البحر.

المادة 178 :

يتم تحديد تشكيلة وتسيير اللجنة الفنية للسلامة بموجب مرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

القسم الثاني : لجان محلية وتفتيشات السلامة

المادة 179 :

- يتم انشاء لجنة لتفتيش سلامة السفن في موانئ نواكشوط ونواذيبو قصد ما يلي :
- إجراء تفتيشات على السفن التي ترفع العلم الموريتاني
 - إصدار رأي حول تسليم أو تجديد سندات سلامتها.

المادة 180 :

- 1 - التفتيشات التي تُلزم بها السفن هي:
 - 1.1 التفتيش الأولي قبل أن يتم وضع السفينة في الخدمة للتأكد من أن وضعيتها مرضية وأنه يمكنها القيام بالملاحة التي صُممت من أجلها،
 - 2.1 التفتيشات الدورية التي يقام بها على فترات منتظمة، غير التفتيشات الفنية السنوية التي تشمل ما يلي:
 - التفتيش، إذا كان ضروريا مصحوبا باختبارات تجرى على التجهيزات لأغراض مراجعة الترتيبات المتعلقة بآليات الإغاثة، أو الحماية أو مكافحة الحرائق، أو أضواء الإشارات، أو الإشارات الصوتية، أو حسن وضعيتها وحيازتها لتسخيرها في خدمة السفينة،

- التي تساوي حمولتها الخام أو تزيد على 400 طن تقوم برحلات دولية،
- يلزم منشآت الحفر والمنصات العائمة التي تقوم برحلات تجاه المياه البحرية لدول أخرى، أن تكون حائزة على "شهادة دولية لمنع تلوث الغلاف الجوي"، مسلمة من طرف شركة تصنيف معترف بها.

2 - تسلم هذه الشهادة، المحررة باللغة العربية أو الفرنسية أو الإنجليزية ومطابقة للملحق V من ابروتوكول 1997 في ماربول 78/73:

- للسفن المذكورة في الفقرة 1 أعلاه المصنعة قبل تاريخ دخول البروتوكول المذكور حيز التنفيذ، في أقصى أجل حتى إخراج السفينة الأول من الماء للتصليح، ولكن في كل الحالات في أجل أقصاه 3 سنوات بعد تاريخ دخولها،
 - لفترة أقصاها 5 سنوات، باستثناء التمديد الممكن بفترة 5 أشهر إذا كانت السفينة لا توجد في ميناء موريتاني أو يلزمها أن تخضع فيه لتفتيش فني.
- لا يمنح التمديد إلا للسماح للسفينة بإكمال رحلتها.

المادة 171 :

- 1 تخضع كل سفينة تستجيب لشروط الفقرة 1 من المادة 170 أعلاه لنفس التفتيشات الفنية المماثلة لتلك المقررة لمنح شهادة دولية لإدارة السلامة.
- 2 - بالنسبة للسفن ذات الحمولة الخام الأقل من 400 طن ، فإن السلطة البحرية يمكنها تحديد الإجراءات اللازم اتخاذها ليطم احترام أحكام هذا الفصل.
- 3 - إذا كانت حالة التجهيزات لا تطابق البيانات في الشهادة، فإن إجراءات تصحيحية يجب اتخاذها و، إذا تغذر ذلك، يتم سحب الشهادة من طرف السلطة البحرية التي يلزمها إنذار السلطات المختصة للدولة التي ترفع السفينة المعنية علمها إذا تعلق الأمر بسفينة أجنبية.
- 4 - عندما يحصل حادث لسفينة، أو يلاحظ خلل من شأنه الحد من الفعالية بصفة جوهرية أو العرقلة الكلية للتجهيزات، يلزم القبطان أو مجهزة السفينة أن يعد تقريرا يرفعه إلى السلطة البحرية في أسرع ما يمكن.

المادة 172 :

تنتهي صلاحية شهادة منع تلوث المحيط الجوي في نفس الظروف التي تنتهي فيها الشهادات الدولية الأخرى، خاصة إذا كانت التجهيزات قد خضعت لتعديلات هامة من دون الموافقة الصريحة للسلطة البحرية.

المادة 173 :

- لا تطبق أحكام المواد من 170 إلى 172 أعلاه في الحالات التالية :
- 1 - الانبعاثات الضرورية لضمان سلامة السفينة أو إنقاذ حياة بشرية في البحر،
 - 2 - على الانبعاثات الناتجة عن تلف قد حدث في السفينة أو متعلق بالطاقم،
 - 3 - شريطة أن تكون كل الاحتياطات المعقولة قد تم اتخاذها بعد التألف أو اكتشاف الانبعاثات لمنعها أو تقليصها أقل ما يمكن، وباستثناء ما إذا كان المالك أو مجهزة السفينة أو القبطان قد تصرف بنية إحداث ضرر، بجرأة و وعي بأن ضررا يحتمل أن ينتج عن ذلك.

المادة 174 :

- 1 - يمنع انبعاث مواد تفقر طبقة الأوزون، وذلك تبعا لتوصيات ملحقات ابروتوكول 1997 (الفقرة 2 من المادة 170 المذكورة أعلاه)، بخصوص أكسيد الأزوت (NOx)، وأكسيد الكبريت (SOx)، والمكونات العضوية الطيارة (COV) وحسب جودة الوقود المستخدم.
- 2 - يتوجب تسجيل تفاصيل كميات زيت الوقود (الفيول) على متن السفينة لغرض الاستهلاك في مستند تسليم يودع في الخزان لمدة 3 سنوات بدء من تاريخ التسليم يكون مرفوقا بعينة تمثيلية مختومة وموقعة من قبل الممون أو القبطان أو الضابط المكلف بعمليات التخزين، ويحتفظ بها 12 شهرا بعد التسليم.
- 3 - تحظر التجهيزات التي تحتوي على مواد تفقر طبقة الأوزون، بينما يرخص للمنشآت الجديدة التي تحتوي على

- 3 كل تفتيش يكون موضع تقرير يذكر الملاحظات التي تم رفعها خلال الزيارة وكذلك الملاحظات والتوصيات التي تنجم عنها عند الاقتضاء.
- 4 يلزم أن يتم تسجيل التفتيشات الدورية والوسيطه على الشهادات المطابقة لها.

المادة 181 :

يتم تحديد تشكيلة وسير مختلف اللجان بموجب مرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

القسم الثالث : تنفيذ التوصيات، العمال المخولين، الطعون

المادة 182 :

يسمح بالنفاذ الحر إلى متن السفينة لإجراء كل المعاينات والتفتيشات الرقابية والتحريرات الفنية كل من:

- مفتشي السلامة البحرية ومفتشي الشغل البحري وكذلك كل وكلاء الإدارة البحرية التجارية المخولين لذلك،
- الأطباء المخولين من طرف السلطة البحرية،
- مفتشي الخدمات الراديو كهربائية،
- خبراء شركات التصنيف المعترف بها، وكذلك وكلاء الهيئات المعتمدة من أجل القيام بمثل هذه المعاينات،
- المحققين الفنيين، أعضاء لجنة التحقيق بعد وقوع حادث بحري،
- الخبراء البحريين في إطار مهام خبراتهم.

المادة 183 :

1 - كل سفينة، بموجب وضعيتها الصيانية، أو عدم ثباتها، وظروف شحنها أو أي سبب آخر، تمثل خطرا على الطاقم أو الأشخاص الذين على متنها، يمكن أن تمنع من المغادرة أو ترجأ مغادرتها، حتى يتم تنفيذ التوصيات المفروضة.

2 - يلزم أن يتم تبليغ القبطان كتابيا عن أسباب المنع أو الإرجاء.

3 - إذا امتنع هذا الأخير عن الامتثال، فإن السلطة البحرية تتخذ كل الإجراءات الضرورية والمفيدة من أجل منع إبحار السفينة.

المادة 184 :

1- كل قرار إرجاء أو تحريم إبحار من شأنه أن يُسأنف في أجل سبعة أيام وفقا للتبليغ :

- من طرف القبطان الذي مُنع من الإبحار،
- من طرف القبطان أو مهندس السفينة الذي يرى شططا في التوصيات.
- 2 - تتم صياغة الدعوى كتابيا، أو بأي وسيلة أخرى، لدى مدير البحرية التجارية الذي يقوم بالأمر بإجراء زيارة مضادة في أسرع الأجل. ترأس هذه الزيارة من طرف المدير نفسه أو ممثله.
- 3 - يجب أن تنطق لجنة التفتيش المضاد في أجل 7 أيام باقتراح مشروع قرار على الوزير المكلف بالبحرية التجارية يؤكد أو يلغي قرار إرجاء أو منع الإبحار.
- 4 - بعد تدقيق الخلاصات التي توصلت إليها اللجنة، يقرر الوزير المكلف بالبحرية التجارية ترخيص مغادرة السفينة أو إرجاء تنفيذ القرار.

الفصل الخامس - مراقبة السفن من طرف دولة الميناء

المادة 185 :

1 - يمكن للوكلاء المخولين شرعا من طرف السلطة البحرية أن يقوموا بإجراء رقابات أو تفتيش على متن السفن الأجنبية التي تتوقف في مرافق مينائية موريتانية، وذلك طبقا لترتيبات الاتفاقيات الدولية و التوصية 7871 (19) مثلما هي معدلة بموجب التوصية 8821 (21) من طرف المنظمة البحرية الدولية.

2 - يفترض أن تكون هذه السفن الأجنبية ملبية لشروط السلامة والتكوين التي تملئها الاتفاقيات الدولية التالية:

- الاتفاقية الدولية حول حماية الحياة البشرية في البحر كما هي معدلة (سولاس 74)،
- الاتفاقية الدولية حول خطوط التحميل (LL66)،
- الاتفاقية الدولية حول حمولة السفن (TONNAGE 69)،
- الاتفاقية الدولية حول معايير التدريب، و الإجازة والخفارة للملاحين (STCW78/95)

- مراجعة الشهادات، والسجلات، ووثائق الاستغلال، وغيرها من التعليمات أو غيرها من الوثائق الأخرى المطلوبة.

3.1 معاينات التجديد التي يقام بها أثناء تسليم شهادة جديدة بهدف التأكد من أن السفن ما زالت مطابقة لأحكام هذه المدونة.

4.1 المعاينات الوسيطة التي يقام بها بين التفتيشات الدورية على فترات مخصصة، باستثناء ما إذا كان مجهز السفينة أو المالك قد عول على نظام رقابة مستمر، والهدف منها هو التأكد من حسن وضعية السفينة، خاصة بدنها و ماكيناتها، وملاءمتها للخدمة،

5.1 - التفتيشات السنوية، التي يقام بها كل السنوات، والتي تمكن من التأكد من :

- أن التجهيزات لا تزال في وضعية مرضية نظرا للخدمة التي تخصص لها السفينة،
- أنه لم يتم إجراء أي تعديل على بدن السفينة أو على أجزائها العلوية، من شأنه تعديل الحسابات التي قد حُدثت بموجبها وضعية خطوط الحمولة،
- أن تكون التجهيزات والنظم الخاصة بالوقاية والفتحات، والوسائل الأخرى الخاصة بالنفاذ إلى التجهيزات، قد تم الإبقاء عليها في وضعية جيدة.

6.1 التفتيشات الاستثنائية أو الإضافية التي تحدث جراء التصليحات المتتالية لحادث أو تلف قد مس من سلامة الباطرة أو كلما خضعت السفينة لإصلاحات أو تحديثات لضمان التعديلات الهامة.

7.1 - التفتيشات المفاجئة التي من شأنها أن تحدث في كل وقت، من غير إبلاغ مسبق، والتي تهدف إلى التأكد من أن السفينة ومعدات تجهيزاتها في حالة مرضية.

8.1 تفتيشات المغادرة التي تهدف إلى التأكد من أن السفينة خلال إبحارها صوب ميناء جديد، توجد، بصفة عامة، في ظروف ملاحية حسنة وأن كل الإجراءات قد تم اتخاذها لضمان سلامتها، وأمان طاقمها والأشخاص الذين على متنها ووقاية الوسط البحري،

9.1 - التفتيشات جراء شكاوى الطاقم المتعلقة ب :

- ظروف الملاحة أو السلامة،
- ملائمة السكن أو النظافة أو التموين.

التفتيشات الأصلية التي تتم قبل وضع السفينة في الخدمة أو قبل الشهادات المنصوص عليها في الفصول 1، 2 و 3 أعلاه، لا تسلم للمرة الأولى إلا بعد زيارة تفتيشية تامة للسفينة، وليينيتها، وثباتها، وماكيناتها، واستصلاحاتها ومعداتنها، بما في ذلك الواجهة الخارجية لبدن السفينة وكذلك داخل وخارج مولدات البخار، والتجهيزات المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية ومعدات البخار، والآلات الأخرى تحت الضغط وملحقاتها، والجهاز الدافع الرئيسي وملحقاته، والمنشآت الكهربائية والراديو كهربائية بما في ذلك تلك المستخدمة في آليات الإنقاذ، ونظم وتجهيزات السلامة والوقاية ضد الحرائق، وآليات وتجهيزات الإنقاذ، ومعدات الملاحة على متن السفينة، وأنواع النشر والخرائط البحرية وكذلك الأجزاء الأخرى من تجهيز السفينة التي يلزم أن تكون مطابقة لمواصفات الاتفاقيات الدولية.

تجرى المعاينة الأصلية بصفة تضمن أن تكون وضعية كل أجزاء السفينة وتجهيزاتها، أو أحجامها الخام والصافية مرضية، وأن تكون السفينة مجهزة بإنارات، ووسائل إشارات صوتية و في حالة الخطر كما هو مطلوب بموجب النظم الدولية للحبطة من الحوادث البحرية.

كما يلزم التأكد كذلك من الترتيبات الخاصة بصعود المرشدين البحريين، وأن تكون في وضعية تشغيل صالحة.

2

دون تعرض لأي خطر فوري، وإذا دعت الضرورة، الإبحار باتجاه ميناء من أجل تصليح نهائي.

المادة 189 :

عندما يكون بدن السفينة والماكينات والمعدات أو سلامة الاستغلال تحت مستوى المعايير المطلوبة بموجب الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، أو إذا كان طاقمها لا يتطابق مع الوثيقة التي تحدد التطبيق الآمن، خاصة :

- عندما تكون السفينة لا تمتلك المعدات الأساسية المطلوبة بموجب الاتفاقيات الدولية أو ليست معدة حسب مواصفات هذه الاتفاقيات،
 - عندما يكون تجهيز السفينة أو تنظيمها لا يستجيب للمواصفات الواردة في الاتفاقيات الدولية،
 - عندما تتعرض السفينة أو تجهيزها إلى تلف كبير، خاصة إذا كان ناتجا عن نقص في الصيانة،
 - عندما تكون معرفة أعضاء الطاقم غير كافية في مجال الاستغلال وكذلك طرق الاستغلال الأساسية،
 - عندما يحصل نقص في عدد الطاقم أو إجازات البحارة ،
- و إذا كانت كل هذه العوامل الظاهرة، التي قد تمت ملاحظتها مجتمعة أو منفردة، تجعل سفينة ما غير قادرة على الملاحة، وتعرض حياة الأشخاص على متنها أو تمثل احتمال خطر فادح بالنسبة للوسط البحري، فإن هذه السفينة يلزم أن تعتبر دون مستوى المعايير.
- 2 - فور التوصل بمعلومات تشير إلى أن سفينة ما قد تكون دون المعايير أو معلومات حول خطر تلوث مفترض يخصها ، فإن السلطة البحرية تتخذ فورا الإجراءات المطلوبة والمناسبة في هذه الظرفية.
- 3 - إذا كانت هذه المعلومات تبرر حجز أو توقيف السفينة، فإن السلطة البحرية تبلغ :

- وكيل إيداع السفينة،
 - الممثل الدبلوماسي أو القنصلي للدولة التي ترفع السفينة علمها وكذلك السلطة البحرية لهذه الدولة،
 - المنظمة البحرية الدولية،
 - شركة التصنيف التي تتولى الرقابة الفنية للسفينة
 - السلطة البحرية لميناء التوقف المقبل.
- كما تقوم بتوجيه نسخة من تقرير التفتيش إلى :
- السلطة البحرية في الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها،
 - المنظمة البحرية الدولية،
 - شركة التصنيف التي تتولى الرقابة الفنية للسفينة.

المادة 190 :

1 - لن يسمح بقبول ناقلات الزيت ذات البدن الواحد الخاضعة ل "ماربول 78/73"، في الموانئ الموريتانية إلا في حالة ترخيص استثنائي مبرر من طرف السلطة البحرية،

1.1 - فورا بالنسبة لناقلات الزيوت :

- ذات الحمولة البالغة 20.000 طنا من الحمل الثقيل (TPL) فأكثر، التي تحمل الخام، أو الوقود، أو الديزل الثقيل، أو الزيوت، والتي لا تستجيب لمعايير الاتفاقية المتعلقة بالناقلات ذات الصابورات المنفصلة
- التي تبلغ حمولتها 30.000 طنا (TPL) فأكثر، والتي تحمل أصنافا أخرى من الزيوت ولا تستجيب لهذه المعايير.

2.1 - في تاريخ ذكرى تسليمها، حسب التقويم الزمني المقرر بالفقرة 3 أسفله، بالنسبة لناقلات النفط:

- صنف 20.000 طنا (TPL) فأكثر، التي تحمل الوقود، أو الديزل الثقيل، أو الزيوت، والتي تستجيب للمعايير المتعلقة بالصهاريج ذات الصابورات المنفصلة،
- صنف 30.000 طنا (TPL) فأكثر، التي تحمل فئات أخرى من المحروقات والتي تستجيب للمعايير المتعلقة بالصهاريج ذات الصابورات المنفصلة،
- صنف 5.000 طن (TPL) فأكثر، المجهزة أولا بصهاريج ذات صابورات منفصلة، ولكنها أقل من

- الاتفاقية الدولية حول منع التلوث الذي تسببه السفن (ماربول 78/73).

المادة 186 :

1 - تعتبر مراجعة الشهادات والوثائق السارية المفعول، رقابة كافية، إلا أن تكون وضعية السفينة أو تجهيزها، أو ضوابط الاستغلال لا توافق بياناتها.

2 - في هذه الحالات الأخيرة، أو إذا كانت الشهادة أو الشهادات قد تم انتهاء صلاحيتها أو لم تعد صالحة، فإن المفتشين والوكلاء الذين يمارسون الرقابة يبلغون السلطة البحرية التي تقرر الإجراءات اللازمة لمنع الإبحار حتى تتمكن السفينة من القدرة على الإبحار أو مغادرة الميناء لنذهب إلى ورشة إصلاح مناسبة، من غير خطر عليها هي أو على الأشخاص الذين على متنها أو على الوسط البحري.

3 - من جهة أخرى، فإن الرقابات أو التفتيشات يمكن أن تتم على النحو التالي :

- بمبادرة من السلطة البحرية،
 - بطلب من أي سلطة أخرى أو على أساس معلومات مبلغة من طرف هذه السلطة بشأن سفينة ما،
 - على أساس معلومات تم تبليغها من طرف عضو من الطاقم، أو منظمة أو نقابة مهنية وحتى من طرف أي شخص مهتم بسلامة السفينة، وسلامة طاقمها وركابها أو مهتم بحماية البيئة.
- 4 - في حالة ما إذا قد أدت الرقابة إلى تدخل ما، فإن الممثل الدبلوماسي أو السلطة القنصلية للدولة الأجنبية التي تحمل السفينة علمها وممثل السفينة، وكذلك الوكلاء والهيئات المعتمدة بشأن تسليم الشهادة أو الشهادات، يلزم أن يتم إعلامهم.
- 5- لا تترتب عن مراجعة السندات والوثائق الخاصة بالسفينة أي إتالة و لا يمكن أن يتم تجديدها على نفس السفينة بفترات يقل الفاصل الزمني بينها عن ستة أشهر.

المادة 187 :

1 - تتعلق الرقابات من حيث الأولوية بمراجعة شهادات ووثائق السفينة التي يلزم أن تكون سارية الصلاحية وكذلك وضعيتها الظاهرة ووضعية الطاقم.

2 - يتم إجراء تفتيش أكثر تفصيلا في الحالات التالية:

- إذا ظهر بأن السفينة، أو تجهيزها، أو طاقمها لا يستجيبون من حيث المضمون لمقتضيات الاتفاقيات الدولية، خاصة إذا ما ظهر أن شهادة أو عدة شهادات ليست سارية الصلاحية،
- ناقلات الزيت التي يزيد عمر تشغيلها عن خمسة عشر سنة منذ تاريخ وضعها في الخدمة،
- سفن البضائع المختلطة التي يزيد عمر تشغيلها على اثني عشر سنة منذ تاريخ وضعها في الخدمة،
- ناقلات الغاز والمنتجات الكيميائية التي يزيد عمر تشغيلها عن عشر سنوات منذ تاريخ وضعها في الخدمة.

المادة 188 :

1 في هذه الحالات المقررة في الفقرة 2 من المادة 186 أعلاه، يتم تبليغ قرار الحجز المبرر، مرفقا بتقرير المفتش، إلى القبطان وكذلك الإجراءات التي يلزم اتخاذها قبل الترخيص للسفينة بالإبحار.

2 - يلزم السلطة البحرية كذلك أن تخبر عن الإجراءات المتخذة :

- وكيل إيداع السفينة،
- الممثل الدبلوماسي أو القنصلي لدولة العلم الذي ترفعه السفينة،
- 3 - من جهة أخرى، فإن نسخة من تقرير التفتيش تحال في أسرع الأجل إلى :
- السلطة البحرية لدولة العلم الذي ترفعه السفينة،
- منظمة البحرية الدولية،
- شركة التصنيف المعترف بها والتي تقوم بالرقابة الفنية للسفينة.

4 - تحدد فترات توقيف السفينة بالحد الضروري فقط عند تنفيذ الإجراءات المنصوص عليها من أجل أن تتمكن السفينة من الإبحار

- السفن، غير تلك الخاصة بالركاب، ذات حمولة خام تساوي أو تزيد على 3000 طن، ولكنها تنقص عن 20.000 طن، مصنعة قبل فاتح يوليو 2002، وفي أقصى أجل في التاريخ المحدد من طرف المنظمة البحرية الدولية أو، في غياب قرار من طرف المنظمة البحرية الدولية، في فاتح يناير 2008 كآخر أجل.
- السفن غير المخصصة لنقل الركاب ذات الحمولة الإجمالية التي تزيد على 20 ألف طن والمصنعة قبل فاتح يوليو 2002 وفي آخر أجل حددته المنظمة العالمية للبحار (م.ع.ب) أو في غياب قرار صادر عن هذه المنظمة في اليوم الأول من يوليو 2007.

المادة 196:

- 1- على نظام VDR/S أن يحافظ بالدوام ووفق المعايير المحددة في القرار رقم: 1-861 (20) م.ع.ب على التقارير الجزئية للمعطيات المتعلقة بحسن سير منشآت السفينة ومناوراتها والتحكم فيها.
- 2- ينبغي أن يوضع هذا النظام في كبسولة حافظة ذات لون ناصع ومزودة بنظام مناسب يسهل اكتشافها.
- 3- يجب أن يكون نظام السير في حالة الجاهزية وأوتوماتيكيا بصورة كلية.

الفصل السابع - الموانئ أو أماكن اللجوء

المادة 197:

عندما تتعرض سفينة ما لمصاعب في عرض المياه الموريتانية دون تعرض الأشخاص والممتلكات المحملة للخطر الداهم، يمكن للسلطة البحرية أن تقرر نقلها إلى ميناء أو أي مكان آخر محمي أو آخر اللجوء.

المادة 198:

- 1- يخضع تحديد مكان أو أمكنة اللجوء لاعتبار حماية الثروات السمكية والمصالح الاقتصادية والسياحية والبيئية للجمهورية الإسلامية الموريتانية وكذلك الحال بالنسبة للبلدان المجاورة.
- 2- تبقى السلطة البحرية الحكم الوحيد في إمكانية تحديد مكان اللجوء، وفي هذه الحالة يجب أن يسمح الموقع المحدد من مزاوله عمليات تحويل الحمولة والمستودعات بصورة آمنة وكذا القيام بالعمليات المستعجلة بصورة مؤقتة على الأقل.

الفصل الثامن : مفتشو سلامة السفن

المادة 199:

يكلف مفتش السلامة البحرية، تحت وصاية السلطة البحرية، بتفتيش ورقابة السفن والقيام بتنفيذ واحترام القوانين وكذا النظم المتعلقة بشرطة وسلامة الملاحة البحرية والسهرة على حماية الأرواح البشرية في عرض البحر والنظم المتعلقة بالتلوث البحري.

المادة 200:

يكتتب مفتشو السلامة البحرية من بين ضباط المتن من الدرجة الأولى أو الثانية لمفتشي المتن، وضمن ضباط الميكانيكا من الدرجة الأولى و الثانية بالنسبة لمفتشي "المكينات" أو من بين مهندسي الدولة في مجال الملاحة البحرية والعلوم التقنية.

المادة 201:

لا يمكن أن تكون لديهم مصلحة مباشرة أو غير مباشرة مع المؤسسات أو مع مهجري سفن القطاع البحري، التي يمكن أن يراقبونها أو يفتشونها .

المادة 202:

يحدد مقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية صلاحيات مفتشي السلامة البحرية.

الفصل التاسع: شركات تصنيف السفن وغيرها من الهيئات المعتمدة - الخبراء البحريون

القسم الأول: شركات تصنيف السفن:

المادة 203:

1- شركات تصنيف السفن هي: منظمات تسن وتطبق النظم التقنية على مشاريع البناء والمنشآت والتفتيش خاصة فيما يتعلق بالاتفاقيات

20.000 طن أو 30.000 طن (TPL)، حسب طبيعة المحروقات المنقولة فيها.

2- تواريخ ذكرى صناعة السفن المستهدفة في الفقرة 1 أعلاه هي كالتالي:

- 2007 بالنسبة للسفن المسلمة في 1980 و 1981،
- 2008 بالنسبة للسفن المسلمة سنة 1982،
- 2009 بالنسبة للسفن المسلمة سنة 1983، و
- 2010 بالنسبة للسفن المسلمة سنة 1984 أو بعد ذلك.

3- باستثناء ناقلات الزيوت ذات البدن الواحد التي يزيد عمر تشغيلها على 20 سنة، فإن ترخيصات استثنائية يمكن أن تمنح من طرف السلطة البحرية وفق نتائج إجراء تقييم السفينة (CAS) طبقا للنظم 13 ج (G) و هـ (H) من ملحق "I" المراجع من "ماربول 78/73".

المادة 191:

تحدد بموجب مقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية الشهادات والسجلات وغيرها من الوثائق التي يمكن أن تراقب من طرف الوكلاء الذين يقومون بمهام في إطار رقابة دولة الميناء والتي تلزم السفن بالاحتفاظ بها على متنها.

الفصل السادس : الإعلام البحري

المادة 192:

- 1 - تخبر السلطة البحرية أو توعد بالإخبار، بواسطة كل وسيلة اتصال تعتبرها مفيدة، عن كل خطر، عائق للملاحة أو تضيق خاص للملاحة وحركة المرور البحري في المياه الموريتانية.
- 2 - يلزم وجوبا على الفاعلين أن يُخبروا سلفا، السلطة البحرية عن تحركات السفن.

القسم الأول : جهاز الاستجابة الرادارية

المادة 193:

1 - كل سفينة موريتانية ذات حمولة خام تعادل أو تزيد على 300 طن، تقوم برحلات دولية أو ذات حمولة خام تساوي أو تزيد على 500 طن تقوم برحلات وطنية، وكذلك سفن الركاب أيا كانت مقاييسها ونوعية ملاحظتها، يلزم أن تكون مجهزة بنظام تعرف آلي "AIS"، يمكنها من:

- توفير المعلومات تلقائيا حول هويتها، ووضعيتها، وسرعتها، للسفن الأخرى أو الطائرات أو للسلطات المختصة،
- تلقي نفس المعومات من السفن المجهزة الأخرى،
- تبادل كل المعلومات المفيدة مع السلطات على اليابسة.

2 - وبصفة مؤقتة، فإن السفن التي يلزم أن تكون مجهزة بنظام "AIS" بموجب الترتيبات السابقة لن تكون خاضعة لهذه الإلزامية إلا إذا كانت مصنعة قبل فاتح يوليو 2002، و إذا كانت لا تقوم إلا بملاحة وطنية.

3- يجب على السفن المجهزة بجهاز الاستجابة الرادارية الإبقاء عليه مشغلا بالدوام، إلا في الظروف التي تسمح القواعد الدولية فيها بحماية الإعلام المتعلق بالملاحة.

القسم الثاني : النظام العالمي للنجدة والسلامة البحرية

المادة 194:

1 - يلزم السفن التي تحمل الجنسية الموريتانية أن تكون مزودة بتجهيزات اتصال راديو تستجيب لمعايير النظام العالمي للنجدة والسلامة البحرية (نظام SMDSM).

2 - يجب تجهيز السفينة بنظام دائم راديو (VHF)، يغطي منطقة الشاطئ إلى غاية مسافة أقلها 20 ميلا بحريا من الشاطئ وتتضمن نظاما انتقائيا رقميا لنداءات النجدة.

القسم الثالث : مسجل بيانات الرحلة (VDR/S)

المادة 195:

يلزم السفن الموريتانية التالية التي تقوم برحلات دولية أن تكون مزودة بجهاز مسجل لبيانات الملاحة البسيطة (VDR/S) أو العلبة السوداء:

يمكن للخبير البحري أن يزاول عمله في إطار شركة خاضعة للقانون الموريتاني في مهنة حرة أو كمأجور في منظمة معتمدة. ويتدخل بطلب من أمري الميدان البحري (مجهزي السفن، المستودعين، الحمالين...) أو سلطة الميناء.

المادة 211:

الخبير البحري ليس خبيراً قانونياً، لكنه قد يعين كذلك من طرف السلطة القضائية بغية القيام بمعاینات تنبر القضاة حول قضايا واقعية أو ملاحظات أو تحقيق معاینة بحرية يتطلب تقييمها معلومات فنية بحرية.

المادة 212:

يمنح الاعتماد بموجب مقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية لمدة سنة قابلة للتجديد بطلب من المستفيد بعد تسديد ضريبة يحدد مبلغها وإجراءات تسديدها بمقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

المادة 213:

يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط الحصول على الاعتماد.

الفصل العاشر: متفرقات

المادة 214:

يجب أن تتوفر الزوارق غير المسطحة التي يقل طولها عن 12م على معدات السلامة التالية:

- سترة نجاه لكل راكب
- مجموعة أضواء مرشدة
- خزان مياه صالحة للشرب وآخر للمحروقات
- علبة إغاثة من الدرجة الأولى مرتبة في علبة لا تخرقها المياه،
- إن أمكن هاتف محمول وجهاز GPS

المادة 215:

1- يجب على كل سفينة تجارية أو سفن صيد صناعي أن تحمل على متنها منظومة الإشارات التي تنص عليها المدونة الدولية للإشارات البحرية الصادرة سنة 1965 المعدلة والتي ينبغي أن تلتصق نسخة منها في مقصورة القيادة بصفة دائمة.

2- المدونة الدولية للإشارات البحرية هي نظام يمكن من تجسيد أحرف الأبجدية من خلال سفينة بواسطة أعلام مختلفة تمكن من تمثيل حرف من رسالة أو تجسيد معنى خاص عن طريق توفير وسائل الاتصال بالملاحة وسلامة الركاب.

3- يمكن أن تكون الإشارات:

- إشارات بأعلام مرفرفة ، جذوات أو مثلثات.
- وسائل مضيئة و صوتية، أو بواسطة الأذرع باستخدام رموز لغة المورس.

4- وتتم المراسلات بين السفن ما بين القبطان والقبطان عن طريق ضابط أو بحار من المفترض أن يكون له إلمام خاص بهذه المدونة إلا في حالة تعليمات مغايرة.

الكتاب السادس : أمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS)

الفصل الأول: عموميات

المادة 216:

تطبق إلزامياً على السفن والشركات والمرافق المينائية الموريتانية التعديلات المجرأة على الاتفاقية الدولية الصادرة سنة 1974 الخاصة بسلامة الأرواح في البحر (SOLAS 74) والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (Code ISPS) المصادق عليها في لندن بتاريخ 2002/12/12.

المادة 217:

- 1- يطبق هذا الكتاب على:
 - 1- أنواع السفن التالية التي تقوم برحلات دولية:
 - سفن الركاب بما في ذلك أليات الركاب ذات السرعة العالية.
 - سفن البضائع بما في ذلك أليات الشحن ذات السرعة العالية التي تتسع لـ 500 طن أو أكثر.
 - وحدات الحفر المتنقلة في عرض البحر والمدفوعة بوسائل ميكانيكية والتي ليست في وضعية توقف ثابت.

الدولية المعمول بها والتي تشرف عليها المنظمة الدولية البحرية OMI.

2- تسلم شركات تصنيف السفن المعترف بها شهادات دولية ينبغي أن توجد إلزاماً على متن السفينة حسب الشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقيات.

القسم الثاني: الهيئات المعتمدة

المادة 204:

يمكن للسلطة البحرية أن تعتمد أشخاصاً طبيعيين ومعنويين يستجيبون للمعايير المحددة بالقرار (189) A3 739 الصادر عن OMI والمصادق عليه يوم 04 نوفمبر 1993 وحائزين على تجربة معترف بها في المجال البحري بغرض القيام بالرقابة والتفتيش والتحقق في سفن ترفع العلم الموريتاني أو علماً أجنبياً وهي في وضعية رسو في ميناء موريتاني.

المادة 205:

قبل أي اعتماد يجب على السلطة البحرية أن:

- تتأكد بعد تحقيق من أن المعنى يمتلك عمالة فنية مقتردة وكذا وسائل فنية للتسيير والبحث كافية لتمكينه من القيام بالمهام التي يمكن أن تسند إليه على أكمل وجه.

- يحضر بطريقة مكتوبة الاتفاق مع صاحب الطلب الذي ينبغي أن يتضمن زيادة على الشروط العامة تنفيذ المهام المنصوص عليها في إطار تفويض السلطات.

- تتأكد من أن سير التفتيشات يجري حسب النظام الموحد من طرف OMI في القرار A 948 (23) الصادر بتاريخ 5 دجمبر 2003.

- تحدد الأسس القانونية للوظائف المنصوص عليها في إطار هذا التفويض وكذا إجراءات إبلاغ السلطة البحرية.

- تحدد كل الشروط المتعلقة بإعداد القواعد والمعلومات وتحديد السلطات الموكلة لصاحب الطلب من طرف السلطة البحرية وإشرافها على المهام الموكلة إليه.

المادة 206:

1- يسمح للشركات المعتمدة أن تقوم باسم السلطة البحرية، بشكل مستقل عن التفتيشات الخاصة، بتسليم التراخيص ومنح رخص الصيد البحري بما يلي:

- مهام الخدمة العمومية الخاصة بالتفتيش ومعاینات السلامة كما هي معدة في هذه المدونة.

- تدقيقات الملاحة ومواصفات السفن الموريتانية والأجنبية العاملة أو المتواجدة في المياه والمرافق المينائية الخاضعة لسيادة وقوانين الجمهورية الإسلامية الموريتانية.

2- يسدّد مجهز السفينة أو المعنى بالخدمة أجر هذه الشركات المعتمدة بزيادة الضرائب والرسوم المعمول بها إضافة إلى فارق الارتفاع الشرعي للتضخم السنوي للعملة.

المادة 207:

1- لا تعفي الاعتمادات السلطة البحرية من مسؤوليتها في القيام بمراقبة السفن، ففي نهاية المطاف تبقى السلطة البحرية المسؤولة عن جدوائية هذه المعاینات.

2- يمنح اعتماد لهيئة مَحَوَلة مدته سنة قابلة للتجديد على أساس طلب مقدم. ويخضع هذا الاعتماد لتسديد ضريبة يحدد مبلغها وإجراءات تسديدها بمقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

المادة 208:

يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط الحصول على هذا الاعتماد.

القسم الثالث: الخبراء البحريون

المادة 209:

الخبير البحري هو فني مؤهل من خلال معلوماته وتكوينه الفني وتجربته للإدلاء برأيه كخبير حول مواضيع التكنولوجيا البحرية سواء في إطار المعاینات المتناقضة المتفق عليها أم لا، خاصة كشف التلف في السفن أو البضائع أو الضرر الذي يلحق بالمرافق المينائية التي يقوم بتقييم سببها ومبلغ الأضرار الناجمة.

المادة 210:

- مخططات أمن المرافق المينائية الموريتانية المصدقة بعناية وكذا الأماكن التي يشملها كل مخطط مصادق عليه وتاريخ تصديقه.
- المعلومات المتعلقة بإبرام اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف في ميدان الأمن البحري.

المادة 220:

- 1- يجب على مدير البحرية التجارية بغض النظر عن كونه عنصر الربط الوحيد مع OMI أن يشعرها قصد إبلاغ الشركات والسفن بما يلي:
 - 1.1. المرافق المينائية الموريتانية التي تشملها مخططات أمن مصدقة:

- 2.1. أسماء وعناوين السلطات التي يجب أن تظل جاهزة 24 ساعة على 24 ساعة لاستقبال:
 - إنذارات الأمن الواردة من السفينة إلى الأرض والرد عليها.
 - الاتصالات الواردة من طرف السلطة البحرية لبلدان أخرى تقوم بإجراءات الرقابة واحترام مدونة ISPS والرد عليها.
 - تقديم النصائح أو المساعدة للسفن.
2. الهيئة المكلفة بمراقبة الصيد والتفتيش في عرض البحر التي ينبغي أن تظل جاهزة 24 ساعة على 24 ساعة هي السلطة المخولة في هذا الميدان، وعليها أن تحبل، فوراً، الإنذارات والرسائل والطلبات الواردة وكذا الإجراءات الاستعجالية الأولية المتخذة إلى مديرية البحرية التجارية.

الفصل الثاني: الخطة الوطنية للأمن البحري والمينائي:

المادة 221:

- تضمن الخطة الوطنية للأمن البحري والمينائي مطابقة المرافق المينائية والسفن التي ترفع العلم الموريتاني لأحكام مدونة ISPS.

الفصل الثالث: هيئات الأمن البحري والمينائي:

القسم الأول: اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي

المادة 222:

- 1- تكلف اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي بما يلي:
 - إعداد برنامج وطني للأمن البحري والمينائي لصالح المرافق المينائية والسفن الموريتانية.
 - السهر على التكفل بمظاهر الأمن إبان أشغال تأهيل المرافق المينائية.
 - اقتراح إجراءات الأمن اللازمة، على الوزير المكلف بالبحرية التجارية، لحماية المرافق المينائية والسفن في حدود الموانئ والمراسي والمياه الإقليمية الخاضعة للسيادة الموريتانية من كل التهديدات والمخاطر أو الأعمال الغير شرعية.
 - البت في القضايا المتعلقة بهذا الأمن والسهر على مواعته مع مدونة ISPS والإجراءات المتخذة عن طريق ترسانات الأمن الوطني الموجودة.
 - ضمان التنسيق والتشاور بين مختلف إدارات ومصالح وهيئات الدولة التي تتدخل في ميدان الأمن على أي مستوى كان
 - ضمان تنسيق بين الفاعلين المينائيين والبحريين ومصالح الإدارة البحرية.

- السهر على تنفيذ مخططات أمن السفن والمرافق المينائية.
- السهر على تنفيذ برامج التجهيز وتكوين الأشخاص المكلفين بالأمن المينائي والبحري.
- دراسة التوصيات والطلبات المعدة من طرف اللجان المحلية للأمن البحري والمينائي وقد تتخذ الإجراءات المناسبة.
- متابعة تطور النظم المعمول بها في المجال من أجل مواكبة التشريع الوطني لها.
- السهر على تنفيذ قراراتها من لدن الهيئات المعنية بعد المصادقة عليها من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

- 2- يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء تشكيل وطرق سير اللجنة الوطنية للأمن البحري والمينائي.

القسم الثاني: اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي:

المادة 223:

- تتمثل مهام اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي في:
- التنسيق على المستوى المحلي والجهوي لتنفيذ الخطة الوطنية

- 2-1- المرافق المينائية التي تقدم خدمات لمثل هذه السفن التي تقوم برحلات دولية.

ونعني بـ"مرافق مينائية" الميناء نفسه ومناطق الرسو ومراكز الانتظار وما جاورها انطلاقاً من البحر.

- 2- ولا يطبق هذا الكتاب على:

- سفن البحرية الوطنية وسفن الملاحة الثانوية
- السفن الأخرى للدولة المستخدمة في عمليات الشرطة والرقابة أو الاستخدام العمومي في البحر وكذا كل سفينة تملكها أو تستغلها الدولة الموريتانية أو المخصصة حصرياً لمصلحة غير تجارية تملكها الدولة.
- سفن الصيد البحري

المادة 218:

- 1- الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية (مديرية البحرية التجارية) هي المؤهل الوحيد للقيام بما يلي:

1.1. العلاقات مع منظمة OMI في مجال أمن السفن والمرافق المينائية.

2.1. استقبال المعلومات المتعلقة بالأمن الصادرة عن الحكومات الأخرى التي هي عضو في (SOLAS74) المعدلة وعلى ذلك الأساس، تستقبل المعلومات المتعلقة برقابة السفن التي ترفع علماً أجنبياً عن طريق "التفتيش في الموانئ الأجنبية" وتتخذ الإجراءات المناسبة بغية مطابقتها لأحكام مدونة ISPS.

- 2- بصفتها عنصر الربط الوحيد مع OMI:

1.2. تنسق تبادل المعلومات بين المنظمة والهيئات المشاركة في تنفيذ أحكام مدونة ISPS.

2.2. تضمن الربط ما بين المنظمة والهيئات الوطنية الأخرى المعنية بتنفيذ أحكام المدونة.

3.2. لديها النفاذ إلى نظام Gisis الذي تملكه المنظمة ويقوم بالتصريحات والتغييرات حول المعلومات المتعلقة بالمدونة.

3. تقوم على وجه الخصوص بوصفها السلطة الوطنية البحرية المسؤولة عن أمن المرافق المينائية والسفن:

1.3. إعداد النظم القانونية في مجال الأمن والسلامة المينائية والسفن وكذا دمج كل تعديل مدخل من طرف OMI في المنظومة القانونية الوطنية.

2.3. تقييم أمن المرافق المينائية والسفن وإعداد مخططاتها الأمنية وتحسينها.

3.3. الإشراف على التدقيقات الأمنية واستصدار الوثائق والشهادات التي تنص عليها المدونة.

4.3. اتخاذ الإجراءات التي من شأنها تخفيف المخاطر المكتشفة.

5.3. تنظيم دورات تكوينية في مجال أمن واستصدار الشهادات لصالح وكلاء أمن المرافق المينائية والسفن والشركات.

المادة 219:

- 1- يحدد مدير البحرية التجارية مستويات الأمن ويعطي كافة التعليمات حول إجراءات الحماية من حوادث الأمن.

- 2- يسهر على أن تصل المعلومات الخاصة بهذه المستويات المرافق المينائية الموريتانية والسفن قبل رسوها أو أثناء مقامها في مرافق مشابهة.

- 3- يصدق:
 - تقييم أمن المرافق المينائية والسفن
 - مخطط أمن المرافق المينائية والسفن وكذلك التعديلات الطارئة عليها لاحقاً.

- 4- يمارس مدير البحرية التجارية تطبيق الإجراءات المتعلقة برقابة واحترام أحكام مدونة ISPS ويتخذ الترتيبات التي تطبق على إعلان الأمن عن طريق تقييم المخاطر التي يتعرض لها الثنائي: السفينة/ الميناء أو نشاط من سفينة لسفينة بالنسبة للأشخاص والممتلكات والبيئة.

- 5- ويبلغ OMI بـ:
 -

2.2. تحديد التهديدات المحتملة ضد الممتلكات والبنى التحتية مع إمكانية حدوثها بغية إعطاء أمر بالأولوية لاتخاذ إجراءات الأمن.
3.2. تحديد واختيار وترتيب أولويات الإجراءات المضادة، وتغيير الإجراءات وكذلك مستوى النجاعة من أجل الحد من هشاشة الأمن.

الفصل السادس: منح الشهادات

المادة 228:

1- تمنح "الشهادة الدولية للأمن" بعد موافقة السلطة البحرية على مخطط السلامة.
2- تحرر هذه الشهادة باللغة العربية مع ترجمتها إجباريا إلى اللغة الإنجليزية حسب النموذج الموجود بملحق مدونة ISPS.

المادة 229:

1- تمنح الشهادة الدولية للأمن لفترة أقصاها 5 سنوات.
2- إذا كانت هذه الشهادة منحت لمدة تقل عن 5 سنوات، فبالإمكان تمديدها لتصل إلى 5 سنوات مع اشتراط التدقيقات وفق اشتراطات المدونة الحالية.
3- عندما ينتهي التحقق من أجل تجديد الشهادة في الأشهر الثلاثة التي تسبق تاريخ انتهاء صلاحيتها، تكون الشهادة الجديدة صالحة لفترة جديدة قدرها 5 سنوات ابتداء من تاريخ التحقق من التجديد.
وعندما ينتهي هذا التحقق في الأشهر الثلاثة اللاحقة لتاريخ انتهاء صلاحيتها تكون الشهادة الجديدة صالحة لفترة 5 سنوات ابتداء من تاريخ التحقق من التجديد.
4- إذا لم يكن بالاستطاعة تسليم الشهادة الجديدة للسفينة أو للمرفق المينائي بعد التحقق من التجديد وقبل تاريخ انتهاء صلاحية الشهادة الموجودة، يمكن للسلطة البحرية أن تضع تأشيرتها على الشهادة التي يجب قبولها كشهادة صالحة لمدة أقصاها 5 أشهر ابتداء من تاريخ انتهاء صلاحيتها.

5- إذا لم تتواجد السفينة في ميناء موريتاني وقت انتهاء صلاحية شهادتها فإن صلاحيتها يمكن تمديدها لمدة أقصاها 3 أشهر بغية تمكينها من إنهاء رحلتها صوب ميناء يمكن التحقق منها فيه، فقط، إذا بدا لها الإجراء مناسباً ومعقولاً.
6- عندما تقوم السفينة برحلات قصيرة، يمكن للسلطة البحرية أن تمدد بصورة استثنائية وبنفس الشروط المنصوص عليها في الفقرة 5 أعلاه مدة الشهادة لمدة أقصاها شهر واحد.
7- عندما ينتهي تحقيق وسيط في أجل يقل عن 5 سنوات:
- يُستبدل تاريخ انتهاء الصلاحية بتأشيرته بتاريخ لا يمكن أن يكون لاحقاً على تاريخ انتهاء هذا التحقيق بما يزيد على 3 سنوات.
- يمكن أن يظل تاريخ انتهاء الصلاحية على ما هو عليه، إذا كان لم يتم تجاوز الأجل القصوى ما بين التحقيق الأول والتحقق الإضافية وتلك المنصوص عليها في هذه المادة.

المادة 230:

تنتهي صلاحية الشهادة الدولية للأمن السفينة أو المرافق البحرية في الحالات التالية:
1- إذا كانت تحقيقات التجديد لم تنجز في الأجل المنصوص عليها أو إذا كانت التأشيرته لم تضع على الشهادة بالشروط المنصوص عليها أعلاه.
2- إذا تولت شركة معينة مسؤولية تشغيل سفينة غير مستغلة من قبل.
3- إذا انتقلت السفينة من جنسية وطنية إلى جنسية أجنبية.

المادة 231:

عندما تنتقل سفينة موريتانية إلى رفع علم أجنبي، تبعث السلطة البحرية في أقرب الأجل إلى السلطة البحرية الجديدة بنسخ الشهادة الدولية للأمن السفينة أو أي معلومات أخرى متعلقة بتلك الشهادة وكذا نسخ تقارير التحقيقات، أو عندما تستغل شركة ما سفينة لم تكن تستغلها، يجب على الشركة السابقة أن تبعث كذلك في أقرب الأجل

- وضع وتعيين مخططات مناطق أمن المرافق المينائية مع نقاطها الحساسة المعروفة.
- التقييم الدوري للتهديدات والترتيبات الأمنية التي يتعين وضعها.
- وضع وتعيين خطط تنظيم المرور والتحرك داخل المرافق المينائية بصورة دورية.
- التأكد من أخذ إجراءات الأمن بعين الاعتبار أثناء تشغيل تأهيل المرافق المينائية.
- اتخاذ الإجراءات اللازمة من تكوين وإعادة تأهيل الأشخاص المعنيين بأمن المرافق المينائية بالتشاور مع الإدارات المعنية الأخرى.
- اقتراح كل إجراء من شأنه تحسين إجراءات الأمن في حال التهديد أو عمل موجه ضد هذه المرافق والسفن في الميناء سواء كان ذلك داخلها أو داخل أماكن الرسو بها أو في الأماكن القريبة من الميناء.
- يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء تكوين وإجراءات سير اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي.

الفصل الرابع : مستويات الأمن

المادة 224:

1- تحدد السلطة البحرية مستويات الأمن أي تصنيف درجة الخطورة التي يخلفها حادث أو محاولته وتعطى التوصيات حول إجراءات الحماية ضد حوادث الأمن سواء فيما يتعلق بالسفن التي ترفع العلم الموريتاني أو الموانئ والمرافق المينائية الموريتانية.
2- يأخذ تحديد مستويات الأمن بعين الاعتبار ما يلي:
- المصادقية والتثبت وخصوصية وقرب ورود المعلومة حول التهديد.
- الآثار المحتملة لحادث الأمن.

الفصل الخامس : إعلان أمني للسلامة - خطط الأمن - و تقييم الأمن

المادة 225:

1. السلطة البحرية:
1.1. تحدد متى يجب اتخاذ إعلان أمني عن طريق تقييم الأخطار الناجمة عن منطقة تماس السفينة بالميناء أو الخطر الذي يلحق الأشخاص إثر نشاط من سفينة إلى أخرى أو بلحق بالممتلكات أو البيئة.
2.1. تحدد المدة الدنيا التي يتم خلالها الإعلان الأمني.
2. يجب أن يملأ استمارة الإعلان الأمني قبطان أو وكيل الأمن بالسفينة أو وكيل أمن المرافق المينائية.
3. يبين هذا الإعلان الأمني إجراءات الأمن اللازمة التي بالإمكان تقاسمها ما بين مرفق مينائي وسفينة أو بين سفن مختلفة وكذا مسؤولية كل واحد على حدة.

المادة 226:

يجب أن تحين دوريا خطط أمن السفن والمرافق المينائية من طرف أشخاص يمتلكون المهارات والقدرات المطلوبة ويتم تقييمها وكذا التعديلات اللاحقة حسب تغير التهديدات، ويجب أن تصادق عليها السلطة البحرية.

المادة 227:

1 - يجب تقييم أمن السفينة بعد دراسة الأمن وأن يشتمل بالخصوص على:
1.1. تحديد الإجراءات وترتيبات العمليات الموجودة.
2.1. تحديد وتقييم عمليات السفينة الأساسية التي تتوجب حمايتها.
3.1. تحديد التهديدات المحتملة ضد هذه العمليات واحتمال حدوثها بغية إعطاء أمر بالأولوية لاتخاذ إجراءات الأمن.
4.1. تحديد نقاط الضعف بما في ذلك البشرية أو السفينة أو السياسات أو الإجراءات
2 ينبغي أن يشتمل تقييم المرافق المينائية على وجه الخصوص على ما يلي:
1.2. تحديد وتقييم البنى التحتية والممتلكات الأساسية التي تهم حمايتها وكذلك نقاط الضعف بما في ذلك البشر وتحديد البنى التحتية والسياسات والإجراءات.

2. عند ما تستقبل السلطة البحرية إذار أمن صادر من سفينة أجنبية، تبليغ به فوراً الدولة التي ترفع السفينة علمها. وحسب الحالة، الدولة أو الدول المجاورة للمكان الذي تُستغل فيه السفينة في الحال.

الجزء الثالث: التلوث البحري الناجم عن السفن

الجزء الثالث: التلوث البحري الناجم عن السفن

الفصل الأول: عموميات:

المادة 237:

- 1- تطبق هذه المدونة على المياه الإقليمية الخاضعة لقانون أوسيادة الجمهورية الإسلامية الموريتانية كما هو محدد في هذه المدونة وكذا على القاع وما تحت القاع في البحر:
 - على السفن التي ترفع العلم الموريتاني حتى في أعالي البحار
 - على السفن الأجنبية المتواجدة في المياه الموريتانية
- 2- لا تطبق أحكام هذه المدونة على السفن التابعة للبحرية الوطنية ولا على سفن الدولة الموريتانية الأخرى أو التي تستغل أو الموجهة حصرياً لمصلحة غير تجارية للدولة.
- 3- تطبق ترتيبات اتفاقية "تدخل 69" وبروتوكولها الصادر سنة 1973 حتى على ما وراء المياه الخاضعة للقوانين الموريتانية أياً كانت جنسية السفينة المعنية.
- 4- لا تخل أحكام هذه المدونة بالمقتضيات التشريعية والتنظيمية المتعلقة ب:
 - حماية الوسط البحري
 - حماية المصادر البيولوجية والسلمكية البحرية
 - كل الترتيبات التشريعية والتنظيمية الخاصة الأخرى

الفصل الثاني: الوقاية من مختلف أشكال التلوث البحري الناجم عن السفن

القسم الأول: الوقاية من التلوث البحري الناجم عن الزيوت

المادة 238:

- 1) شريطة مراعاة أحكام القسم الرابع أدناه، يحظر إلقاء المواد الزيتية أو خليطها في المياه الموريتانية على كل سفينة غير ناقلات الزيوت إلا في حال توافر الشروط التالية:
 - تقوم السفينة بإلغائه و هي في الطريق
 - تقوم السفينة بالإبحار خارج المياه الإقليمية
 - يكون تركيز نسبة الزيوت المسموح بإلغائها أقل من 100 جزء في المليون
 - تستخدم السفينة منظومة رقابة مستمرة ومنظومة تحقق من المواد الملقاة وجهاز فصل الزيت عن الماء إضافة لنظام تصفية أو أي منشأة أخرى منصوص عليها في النظام 16 من الملحق 1 من مرسوم 78/73 .
- 2) لا تطبق أحكام الفقرة 1 أعلاه على إلقاء خليط الزيوت التي يقل تركيزها أو يساوي 15 جزء من المليون في حال ما لم تكن تمتزج بالماء.
- 3) فيما يتعلق بناقلات الزيوت وباستثناء ترتيبات الجزء الثالث أدناه، فإن نفايات من هذا القبيل تعد محظورة، إلا إذا توفرت الشروط التالية:
 - القيام بإلقاء النفايات أثناء إبحار السفينة وعلى بعد 50 ميل بحري من خطوط الأساس المحددة للمياه الإقليمية.
 - نسبة الملقى الأتية لا تتجاوز 60 لترا للميل البحري والكمية الإجمالية الملقاة لا تتجاوز 15000/1 من الكمية الإجمالية للحمولة الخاصة التي تتأتى منها النفايات.
 - نظام إشراف و رقابة مستمر وتحقق من النفايات وكذلك استعمال مجموع صهاريج ترشيع كما تنص عليه القاعدة 15 باستثناء الحالات

إلى الشركة اللاحقة بنسخ المعلومات الخاصة بالشهادة أو تسهيل التحقق من الشهادة الدولية المؤقتة لأمن السفينة.

المادة 232:

- 1- يمكن منح شهادة دولية لأمن السفينة بصورة مؤقتة إلى حين منح الشهادة النهائية ل:
 - 1.1 سفينة لا تملك شهادة أو في حالة تسليم أو في وضعية ما قبل التشغيل أو إعادة التشغيل.
 - 2.1 سفينة ترفع علم بلد أجنبي تنتقل إلى رفع العلم الموريتاني
 - 3.1 سفينة ترفع علم بلد أجنبي لم تنتسب بعد لـ(SOLAS 74) وانتقلت إلى رفع العلم الموريتاني،
 - 4.1 شركة تتعهد بمسؤولية استغلال سفينة لم تكن تستغلها من قبل.
2. لا يمكن أن تمنح الشهادة المؤقتة إلا بعد:
 - 1.2 تقييم أمن السفينة واصطحاب نسخة من مخطط الأمن المصادق عليه سلفاً من طرف وكيل أمن السفينة.
 - 2.2 أن تكون السفينة مزودة بنظام إذار مبكر للأمن يستجيب لمواصفات مدونة ISPS.
 - 3.2 أن تكون الاتفاقات اللازمة للتحقق الأصلي أو التجديد تم اتخاذها في أجل قدره 6 أشهر.
 - 4.2 وأن يكون القبطان، ووكيل أمن السفينة والطاقم تم تدريبهم على الإجراءات الدائمة لمخطط الأمن.

المادة 233:

تحدد مقررات يصدرها الوزير المكلف بالبحرية التجارية فحوى وطرق تطبيق خطط أمن السفن والمرافق المينائية.

الفصل السابع: شبكة الإذار في السفينة

المادة 234:

يجب أن تكون السفن الموريتانية التالية مزودة بشبكة إذار:

1. السفن المبنية ابتداء من فاتح يوليو 2004
2. ناقلات الزيت، ناقلات المواد الكيميائية، ناقلات الغاز ناقلات السواوب والتي تفوق حمولتها الإجمالية 500 طن والمبنية قبل فاتح يوليو 2004 أو على أبعد تقدير عند تاريخ أول زيارة للمنشأة الراديوكهربائية التي تمت بعد فاتح يوليو 2004.
3. سفن البضائع الأخرى ذات الحمولة الإجمالية التي تساوي أو تفوق 500 طن ووحدات الحفر المتنقلة في عرض البحر والمبنية قبل فاتح يوليو 2004 أو على أقصى تقدير في تاريخ أول زيارة للمنشأة الراديوكهربائية التي تمت بعد فاتح يوليو 2004.

المادة 235:

- 1- عندما تفعّل شبكة إذار السفينة:
 - 1.1 يجب إطلاق وإبلاغ الشركة بإذار أمن من السفينة للأرض من شأنه التعريف بها والإبلاغ عن موقعها مشيراً إلى أن أمنها مهدد أو في خطر.
 - 2.1 يجب أن لا ترسل هذا الإذار إلى سفن أخرى.
 - 3.1 يجب أن لا يسمع الإذار في السفينة.
 - 4.1 يجب أن يتواصل الإذار حتى انتهائه أو إعادة تفعيله.
- 2- يجب أن يكون نظام الإذار:
 - 1.2 قابلاً للتفعيل ابتداء من مقصورة القيادة و من مكان آخر على الأقل، ولكن يجب أن لا يطلق بطريقة غير مقصودة.
 - 2.2 أن يستجيب لمعايير التشغيل المعتمدة من طرف OMI.
 3. يستجيب للتعليمات المتعلقة بالنظام عن طريق استعمال المنشأة الراديوكهربائية الموجودة شريطة احترام تعليمات الفصل IV من (SOLAS 74) كما هي معدلة.

المادة 236:

1. عند ما تستقبل السلطة البحرية إذار أمن صادر من سفينة موريتانية، تبليغ به فوراً الدولة أو الدول المجاورة للمكان الذي تستغل فيه في الحال.

المادة 244:

- 1- كل سفينة تساوي حمولتها الإجمالية أو تزيد على 10.000 طن يجب أن تكون مزودة بـ:
 - معدات تصفية
 - شبكة إنذار
 - نظام يمكن من التوقيف الفوري لإلقاء كل خليط من المواد الزيتية في البحر عندما يكون تركيز هذه المواد الملقاة يتجاوز 15 جزء من المليون.
- 2- يجب أن تصمم معدات التصفية بحيث يكون خليط المواد الزيتية المقذوفة في البحر بعد مرورها بالنظام أو الأنظمة ذا تركيز نسبته أقل من 15 جزء في المليون من المواد الزيتية،
- 3- يجب أن تنبه شبكة الإنذار عندما يوشك التركيز أن يتجاوز الحد المسموح به.

المادة 245:

يجب على السلطة البحرية أن تتأكد من أن السفن ذات الحمولة التي تقل عن 400 طن مجهزة قدر الإمكان بصورة تضمن الحفاظ على منتها على المواد الزيتية وخليطها والتخلص منها طبقا لترتيبات السطر ب من الفقرة 1 من النظام 9 من الملحق 1 من مرسوم 78/73 .

الفرع الثاني: مياه الصابورة النظيفة أو المعزولة

المادة 246:

- 1- يحظر التخلص من مياه الصابورة النظيفة أو المعزولة في المياه الموريتانية إلا في حالة معالجتها بما فيه الكفاية عن طريق تقنية مطابقة للنظم تعمل ضد الكائنات البحرية الضارة وعلى عوامل الأمراض و تبيدها.
- 2- وعلى هذه المواد المستعملة في معالجة مياه الصابورة أن لا تكون سامة أو ذات تأثير دائم على المجموعات البيولوجية.

المادة 247:

- 1- يجب أن يتوفر على متن السفينة وصف مفصل لطرق المعالجة المتبعة بلغتين من ضمنهما الإنجليزية.
- 2- يجب أن لا تضر الطريقة المتبعة بسلامة السفينة أو طاقمها.

القسم الثالث: الوقاية من أشكال التلوث البحري الأخرى:

الفرع الأول: الوقاية من التلوث البحري عن طريق

المواد السائلة الضارة المحمولة بطريقة سائبة

المادة 248:

- 1- مع مراعاة أحكام القسم 4 أدناه يحظر كل إلقاء في البحر

- مواد سائلة ضارة من الفئات أ.ب.ج.و.د. المحددة في القاعدة 3 من الملحق 2 من مرسوم 78/73 و الهوامش 1 و 2 من الملحق المذكور.
 - مواد مصنفة مؤقتا في هذه الفئات
 - مياه الصابورة باستثناء النظيفة منها كما هو محدد في القاعدة 1 من الملحق 2 من مرسوم 78/73 .
 - مياه تنظيف الصحاريح،
 - نفايات أخرى تشتمل على مواد مشابهة
- 2- إلا أن التخلص من مواد سائلة ضارة مشابهة يعد مسموحا به عندما تحترم الشروط الخاصة بالإلقاء لكل فئة على حدة كما تنص عليه القاعدة 5 من الملحق 2 من مرسوم 78/73 .

المادة 249:

- 1- كل سفينة تطبق عليها ترتيبات الملحق 2 من مرسوم 78/73 يجب أن تمتلك "سجل حمولة" معد بشروط القاعدة 9 من الملحق المذكور ومطابق للنموذج المحدد في الهامش 4 من الملحق 2 المذكور آنفا.
- 2- كل صفحة من هذا السجل تحمل توقيع القبطان الذي يسجل النفايات الملقاة، وكل عملية إلقاء لتلك النفايات توقع من طرف الضابط المسؤول عن العمليات.

المنصوص عليها في المادة 15-3 من الملحق 1 من مرسوم 78/73

4) لا تطبق أحكام الفقرات 1 و 3 أعلاه على إلقاء مواد الصابورة الذاتية أو المنفصلة.

5) في حالة استكشاف واستغلال الموارد المعدنية في عمق البحر يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يرخص بشكل استثنائي شريطة أن لا يضر ذلك بالتوازن البيولوجي والسكاني والبيئي في الوسط البحري للمنطقة المعنية بإلقاء مثل هذه النفايات كما تنص على ذلك الفقرة 3 أعلاه وعلى مسافة تزيد على 40 ميل بحري من الشواطئ

المادة 239:

تحفظ، على متن السفينة أو تجعل مؤقتا في منشآت استقبال، نفايات المواد الزيتية التي لا يمكن قذفها بالشروط المذكورة في الفقرات 1 و 2 و 4 من القاعدة 9 من الملحق 1 من مرسوم 78/73 .

المادة 240:

1- يجب على كل ناقلة زيوت حمولتها الإجمالية تساوي أو تفوق 150 طن وكل سفينة أخرى حمولتها الإجمالية تساوي أو تفوق 400 طن وهي تحمل مواد زيتية للتشغيل أو للحمولة أن تحوز سجلا للمواد الزيتية، الجزء 1 (عمليات في داخل قطاع الماكينات) بالشكل المنصوص عليه في الهامش 3 من الملحق 1 من مرسوم 78/73 .

2- يجب كذلك على كل ناقلة زيوت معنية في الفقرة 1 أعلاه أن تمتلك سجل المواد الزيتية الجزء 2 (عمليات تتعلق بالحمولة ومواد الصابورة بالشكل المنصوص عليه في الهامش 3 من الملحق 1 من مرسوم 78/73) حيث يوقع القبطان الذي يدون النفايات كل صفحة منه، على أن يتم أيضا التوقيع من طرف الضابط المسؤول على كل عملية قذف.

3- يعد سجل المواد الزيتية جزء من السجل الملاحي النظامي. ويجب الاحتفاظ به على متن السفينة ثلاث سنوات انطلاقا من تاريخ آخر تسجيل كما ينبغي أن يقدم في أي لحظة أثناء التفتيشات المقام بها من طرف الوكلاء المختصين التابعين لإدارة البحرية التجارية.

المادة 241:

يجب على كل ناقلة زيوت حمولتها الإجمالية تساوي أو تفوق 150 طن وكل سفينة أخرى حمولتها الإجمالية تساوي أو تفوق 400 طن وهي تحمل مواد زيتية للتشغيل أو للحمولة أن تحتفظ على متنها بـ"مخطط استعجالي لمكافحة التلوث عن طريق المواد الزيتية" مصادق عليه من طرف السلطة البحرية ومعد حسب الترتيبات المنصوص عليها في القاعدة 26 من الملحق 1 من مرسوم 78/73 ومطابق لمتطلبات قرار (MEPC 54) 32.

القسم الثاني: الوقاية من التلوث البحري عن طريق مياه

الصابورة

الفرع الأول: مياه الصابورة الملوثة:

المادة 242:

تحت طائلة ترتيبات القاعدة 13 من الملحق 1 من مرسوم 78/73 يجب على كل ناقلة زيوت تساوي حمولتها الإجمالية أو تقل عن 150 طن وكذا كل سفينة غير ناقلة للزيوت حمولتها الإجمالية لا تقل عن 400 طن تبحر في المياه الخاضعة للسيادة أو القانون الموريتاني أن تحتفظ على متنها بمياه الصابورة الملوثة حتى التخلص منها في منشآت الاستقبال على الأرض.

المادة 243:

كل سفينة غير ناقلة زيوت تساوي حمولتها الإجمالية أو تزيد على 400 طن و أقل من 10.000 طن يجب عليها أن تكون مزودة بجهاز تصفية للمحروقات مطابق لترتيبات الفقرة 4 من القاعدة 16 من الملحق 1 من مرسوم 78/73، وأن تتطابق مع ترتيبات الفقرة 2 من القاعدة 16 المذكورة آنفا أو الفقرة 1 من القاعدة 14 إذا كانت محملة بكميات كبيرة من المواد الزيتية السائلة.

الفرع الخامس : الوقاية من تلوث البحر بالمواد الزيتية الموجودة في صهريج الوقود

المادة 255 :

- 1- مع مراعاة أحكام القسم الرابع الآتي، يحظر إلقاء المواد الزيتية الموجودة في صهاريج وقود السفينة إلا بالنسبة للسفن التي تساوي حمولتها الخام أو تزيد على 100 طن مزودة ومجهزة بحاوية وبسطح مغلق، ويكون جزؤها الغاطس :
 - قادرا على منع تسرب أو سكب المواد الزيتية أثناء تزويد السفينة بالوقود أو زيوت التشحيم السائبة.
 - له حجم 0.08 م³ على الأقل إذا كانت الحمولة الخام للسفينة تقل عن 400 طن و ضعف ذلك إذا كانت تساوي أو تزيد
 - لا يؤثر على توازن السفينة أو سلامة الطاقم.

2- لا تطبق أحكام الفقرة 1 أعلاه إذا كانت السفينة :

- تتوفر على نظام مسافة يمنع إلقاء المواد الزيتية على السطح المكشوف أو
- تتوفر على صهاريج وقود يتم ملؤها عادة بشاحنة تتوفر على أنبوب تحويل قطره 51 مم على الأكثر مزود برأس توقف أوتوماتيكي.

القسم الرابع : استثناءات من حظر الرمي أو الإلقاء أو التفريغ في البحر

المادة 256 :

لا تطبق أحكام الأقسام الأول والثاني والثالث أعلاه المتعلقة بمختلف عمليات حظر رمي أو إلقاء أو تفريغ المواد الزيتية أو غيرها في البحر بالنسبة لما يلي :

- 1- عندما تتم العمليات من أجل ضمان سلامة السفينة أو من أجل إنقاذ الأرواح البشرية في البحر.
- 2- عندما تكون العمليات ناجمة عن تلف تجهيزات السفينة بشرط أن يثبت قبطانها أنه قد اتخذ احتياطات معقولة بعد تلف التجهيزات أو اكتشاف عملية التفريغ من أجل منعها أو الحد منها.
- 3- عندما يكون تفريغ تلك المواد السائلة الضارة أو المختلطة قد تم من أجل مكافحة تلوث أو من أجل الحد من الأضرار مع مصادقة السلطة البحرية.
- 4- عندما تكون كافة الإجراءات الاحتياطية قد تم اتخاذها لمنع ضياع الشباك المكونة من الألياف الإصطناعية أو تركها في البحر بسبب حادث عارض لهذه الشباك أو المواد المستخدمة من أجل إصلاحها.
- 5- في حالة الظروف القاهرة.

المادة 257 :

كل رمي أو إلقاء أو تفريغ لمواد في البحر يعتبر متعمدا إذا عجز القبطان عن تبريره بتقديم الأدلة على أنه تم لضمان سلامة سفينته أو سلامة الأرواح البشرية أو أثبت قيامه إثر العطب باتخاذ كافة الإجراءات الاحتياطية لمنع أو الحد منه ودون ذلك حسب كل حالة في السجلات الواردة في القسمين الأول والثاني أعلاه وكذا في التقرير المفصل حول الحادث.

الفصل الثالث : التفقيش وشهادات الوقاية من التلوث البحري

الناجم عن السفن

المادة 258 :

احتراما لاتفاقية الأمم المتحدة حول القانون البحري واتفاقية مرسول 78/73، وبغض النظر عن كل الأحكام التشريعية والقانونية الأخرى فإن السلطة البحرية تتخذ من أجل حماية البيئة كافة التدابير الضرورية لكي تضمن - علاوة على احترام القواعد المتعلقة بحماية الأرواح البشرية في البحر - كافة الإجراءات الضرورية لضمان جاهزية كل سفينة، كما يتعين أن يكون طاقمها يستجيب لشروط اللياقة البدنية والكفاءة المهنية.

القسم الأول: التفقيش والمعانيات

المادة 259 :

- 1- تخضع كل ناقلة زيوت تساوي حمولتها الخام أو تزيد على 150 طن وكذا كل سفينة أخرى تساوي حمولتها الخام أو تزيد على

3- سجل الحمولة هو جزء من سجل الملاحة القانوني للسفينة ويجب الاحتفاظ به على متنه لمدة ثلاث سنوات من تاريخ آخر تسجيل، ويمكن تقديمه في أي وقت خلال عمليات التفقيش من قبل موظفين مختصين من مديرية البحرية التجارية.

**الفرع الثاني - الوقاية من التلوث البحري
الناجم عن مياه الصرف الصحي للسفن**

المادة 250 :

مع مراعاة أحكام القسم 4 الآتي، يعتبر إلقاء المياه الملوثة في البحر ممنوعا إلا إذا كانت شروط الطحن والتطهير والمعالجة قد تم القيام بها طبقا لما هو وارد في الملحق 4 من مرسول 78/73.

المادة 251 :

من أجل ربط أنابيب منشآت الاستقبال بأنابيب الإلقاء الخاصة بالسفن يجب أن تكون هذه الأخيرة متوفرة على وصلات قياسية مطابقة لما هو وارد في القاعدة 11 من الملحق 4 من مرسول 78/73 .

الفرع الثالث : الوقاية من التلوث البحري بالمواد الضارة المحمولة بحرا داخل العبوات والحاويات و الصهاريج المتنقلة والشاحنات الصهرجية أو العربات الصهرجية

المادة 252 :

- 1- مع مراعاة أحكام القسم 4 الآتي يمنع إلقاء المواد الضارة المحمولة في العبوات أو الحاويات أو الصهاريج المتنقلة أو الشاحنات الصهرجية أو العربات الصهرجية.
- 2- ينطبق نفس الحكم على تلك الوسائل المذكورة في الفقرة 1 أعلاه إذا كانت فارغة وسبق أن حملت تلك المواد إلا في حالة اتخاذ الإجراءات الاحترازية الكافية للتأكد من عدم احتوائها على مواد ضارة بالوسط البحري.
- 3- تطبق أحكام مدونة نقل البضائع الخطيرة "مدونة IMDG " على هذه الأنواع من النقل:
 - تلك الموجودة على لائحة أو بيان خاص يشير إلى مكانها أو
 - مخطط رصصة يحدد مكان المواد أو البضائع.

الفرع الرابع : الوقاية من تلوث البحر بنفايات السفن

المادة 253 :

- مع مراعاة أحكام القسم 4 الآتي، يحظر ما يلي :
- تفريغ كل الأشياء أو المواد البلاستيكية في البحر وبالأخص جبال الربط وشباك الصيد وكذا أكياس القمامة البلاستيكية.
 - تفريغ الأتقال و مواد التغليف و مواد التبليط والتغليف العائمة على بعد أقل من 25 ميلا بحريا من خطوط الأساس المحددة للمياه الإقليمية.
 - أن لا يفرغ في البحر على بعد يقل عن 12 ميلا بحريا من خطوط الأساس المحددة للمياه الإقليمية أو على أقل من 03 أميال بحرية إذا كانت الأشياء قد تم طحنها أو تقطيعها بالنسبة للنفايات الغذائية أو كل نفايات أخرى.

المادة 254 :

- 1- يجب أن تتوفر كل سفينة تساوي حمولتها الخام أو تزيد على 400 طن و كل سفينة تحمل أكثر من 15 شخصا على سجل لعمليات تفريغ وإلقاء النفايات حسب المعايير المحددة في الملحق 3 من اتفاقية مرسول 78/73 .
- 2- يجب أن توقع جميع صفحات هذا السجل من طرف القبطان الذي يدون فيه الأشياء الملقاة. وتوقع كل عملية إلقاء من طرف المسؤول عنها.
- 3- يعتبر سجل عمليات تفريغ وإلقاء النفايات جزءا من السجل الملاحي للسفينة، ويجب حفظه على متنها طيلة سنتين اعتبارا من تاريخ آخر تدوين وأن يمكن تقديمه في أي وقت عند عمليات التفقيش التي يقوم بها الوكلاء المختصون في إدارة البحرية التجارية.

المادة 264 :

1- يلزم كل قبطان سفينة ترفع العلم الموريتاني تنقل أو على متنها مواد زيتية أو أي مواد أخرى ملوثة أو خطيرة أو يمكن أن تكون ملوثة أو خطيرة كما هو محدد في القانون الوطني أو الدولي، فور اطلاعه على ذلك برفع تقرير مفصل إلى السلطة البحرية أو حسب موقعه إلى السلطة المختصة في الدولة التي هو أقرب إلى شواطئها حول:

- كل حادث، يتعرض له، في البحر بالمعنى المقصود في اتفاقية "التدخل" 69
- كل حادث يقع على متن سفينته مؤدياً أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمواد الزيتية بالمعنى الوارد في الاتفاقية الدولية للإستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لعام 1990 (OPRC 90)
- كل حادث يلاحظه في البحر مؤدياً إلى تفريغ المواد الزيتية أو كل وجود لها.
- كل إلقاء للمواد الزيتية أو المواد السائلة الضارة أثناء تشغيل السفينة يزيد على كمية أو معدل ما هو مسموح به في مرسوم 73/78 .
- كل إلقاء أو احتمال إلقاء للمواد الضارة في عيوب أو حاويات أو صهاريج متنقلة أو شاحنات صهريجية أو عربات صهريجية.
- 2- في حالة إخلاء السفينة أو نقص أو تعذر الحصول على تقرير القبطان يصبح الإشعار اللازم من مسؤولية الشاحن أو المجهز المسير أو مستغل السفينة أو وكيل أي منهم.
- 3- تطبق أحكام الفقرة 1 أيضاً بصفة عامة على :
 - مسؤولي الموانئ والمراسي وغيرها من المرافق المينائية الواقعة على تراب الجمهورية الإسلامية الموريتانية.
 - جميع قباطنة السفن وقوادها وملاحي الطائرات المدنية
 - على قباطنة السفن وملاحي الطائرات المكلفين بالرقابة والتحرري في البحر وكذا جميع قباطنة السفن التي تملكها الدولة وتستغلها أو المخصصة حصرياً لخدمة غير تجارية
 - قباطنة السفن التي تقدم المساعدة أو الإغاثة لسفينة متضررة من مثل هذه الحوادث، وإذا تعذر ذلك، قباطنة السفينة أو السفن القاطرة.

المادة 265 :

تطبق الأحكام الواردة أعلاه، إلزاماً، على كل قبطان سفينة أجنبية يبحر في المياه الواقعة تحت السيادة أو القوانين الموريتانية فور وقوع خطر أو تهديد لسلامة الملاحة وحماية الطواقم والمنصات الحفرية المعلن عنها بانتظام ذات الموقع المحدد، وكذا أنظمة مساعدة الملاحة وغيرها من التجهيزات والمنشآت واستغلال وحفظ وتسيير المصادر الطبيعية بيولوجية كانت أم غير بيولوجية في المياه المتاخمة لقاع البحر وما تحت قاعه وحماية البيئة البحرية والوقاية والحد من التلوث والتحكم فيه وكذلك من أجل البحث العلمي في البحر والكشف الهيدروغرافية إذا أدت مثل هذه الأحداث إلى مخالفة لهذه المدونة وكذا للنظم والقوانين الجمركية و الجبائية والصحية.

الفصل الخامس : الإجراءات والإتذار

المادة 266 :

1- كل حادث يصيب سفينة موريتانية أو سفينة ترفع علماً أجنبياً يقع في المياه الإقليمية الموريتانية، يكون موضع تحقيق خاص تقوم به السلطة البحرية وتقدم نتائجه إلى المنظمة البحرية الدولية في الحالات المنصوص عليها في الفقرة 2 من المادة 12 من مرسوم 73/78 .

2- عندما تتهم سفينة أجنبية بإحداث أضرار، فإن السلطة البحرية تحيل إلى السلطة التي يتبع لها علم السفينة حتى وإن كانت ترفع العلم الموريتاني، وعند الاقتضاء إلى كل دولة يمسها الحادث أو يمكن أن يمسها، تقريراً متعلقاً بهذا الحادث الذي وقع في المياه الخاضعة للقانون الموريتاني، يؤدي أو من شأنه أن يؤدي إلى إلقاء مواد ضارة طبقاً للظروف الواردة في المادة 8 من مرسوم 73/78 .

المادة 267 :

1- في حالة حدوث تلف أو حادث في البحر لأي سفينة تنقل على متنها مواد زيتية أو مواد أخرى ضارة أو خطيرة أو يمكن أن

400 طن ترفع العلم الموريتاني، لنفس المعايين الواردة في القانون الحالي طبقاً لأحكام القانون الوطني وللقاعدة 4 من الملحق 1 لمرسول 78/73 .

2- وينطبق نفس الشيء بالنسبة للسفن التي تحمل مواد سائلة سائبة ضارة أو مياه ملوثة أو نفايات أو أي عيوب أخرى أو حاويات تنطبق عليها ترتيبات الملحق 2 و 4 و 5 من مرسوم 78/73 .

المادة 260 :

يجوز للسلطة البحرية أن تفوض صلاحيات التفتيش والمعاينات إلى شركات التصنيف التي أبرمت معها المنظمة البحرية الدولية اتفاقية تنسيق أو إلى الهيئات المعتمدة المستجيبة للمعايير المحددة بالقرار (18) A739 المعتمد من طرف المنظمة البحرية الدولية والمصادق عليه بتاريخ 04 نوفمبر 1993 .

القسم الثاني : شهادات الوقاية من التلوث البحري

المادة 261 :

1- يجب أن تتوفر كل ناقلة زيوت ترفع العلم الموريتاني تساوي حمولتها الخام أو تزيد على 150 طن أو كل سفينة أخرى تساوي حمولتها الخام أو تزيد على 400 طن، على "شهادة دولية للوقاية من التلوث بواسطة المواد الزيتية" (IOPP) معدة طبقاً لترتيبات القواعد 5 وما يليها من الملحق 1 من مرسوم 78/73 وأعدتها شركة تصنيف معترف بها.

2- تخضع تلك السفينة عند دخولها حقل تطبيق القاعدتين 20 و 21 من الملحق 1 لمرسول 78/73، لنظام تقييم حالة السفينة المعتمد بالقرار (46) OMI MEPC 94 كما هو معدل. تعتبر عملية تقييم حالة السفينة شرطاً في صلاحية الشهادة الدولية للوقاية من التلوث بالمواد الزيتية. تقوم شركات التصنيف المعترف بها، بهذا التقييم.

3- كل سفينة ترفع العلم الموريتاني تحمل مواد سائلة سائبة ضارة يجب أن تتوفر على "شهادة دولية للوقاية من التلوث المرتبط بنقل المواد السائلة السائبة الضارة " ممنوحة طبقاً لترتيبات القواعد 11 وما يليها من الملحق 2 لمرسول 73/78 من طرف شركة تصنيف معترف بها.

4- يجب أن تتوفر كل سفينة ترفع العلم الموريتاني على شهادة دولية للوقاية من التلوث بالمياه المستخدمة ممنوحة لفترة 05 سنوات على الأكثر وصادرة عن إحدى شركات التصنيف المعترف بها طبقاً لترتيبات القواعد 4 وما يليها من الملحق 4 لمرسول 73/78 باستثناء الحالات الواردة في :

- الفقرتين 2 و 3 من القاعدة 8 من الملحق 1 لمرسول 73/78 المتعلقة بالشهادة الدولية للوقاية من التلوث بالمواد الزيتية
- الفقرتين 2 و 3 من القاعدة 12 من الملحق 2 من مرسوم 73/78 المتعلقة بالشهادة الدولية للوقاية من التلوث المرتبط بنقل المواد السائلة السائبة الضارة ،
- الفقرتين 5 و 6 من القاعدة 7 من الملحق 41 لمرسول 73/78 المتعلقة بالشهادة الدولية للوقاية من التلوث بالمياه المستخدمة.

المادة 262 :

تطبق أحكام المدونة الدولية لإدارة السلامة واستغلال السفن والوقاية من التلوث (مدونة ISM) كما صادقت عليها الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية في قرارها (18) A 741 بتاريخ 04 نوفمبر 1993، على ناقلات الزيوت التي ترفع العلم الموريتاني في الظروف الواردة في المواد 165 إلى 169 من هذه المدونة.

المادة 263 :

تمارس السلطة البحرية على ناقلات الزيوت الأجنبية أو كل سفن أجنبية أخرى تنقل مواداً ملوثة وخطيرة أو من شأنها أن تلوث، حاضرة في المياه أو الموانئ أو المرافق المينائية أو الأرصفة الموريتانية، صلاحيات "التفتيش في الموانئ الأجنبية" كما هو وارد في المادة 5 من مرسوم 73/78 والمواد 218 إلى 220 من اتفاقية الأمم المتحدة حول قانون البحار الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982 في خليج مونتيفيديو.

الفصل الرابع: إلزامية الإشعار في حالة الرمي أو الإلقاء في البحر أو التلوث البحري

- 1- يمكن أن تترفع دعوى تعويض عن الخسائر في الجمهورية الإسلامية الموريتانية بموجب هذا القانون :
 - إذا كان ضرر التلوث الناجم عن الحادثة قد حدث في الحوزة الترابية بما في ذلك المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة (ZEE).
 - إذا كانت إجراءات الإنفاذ قد تم اتخاذها من أجل الوقاية والحد أو تقليص هذه الأضرار.
- 2- تترفع هذه الدعوى حصريا أمام المحكمة المختصة في انواكشوط وهي التي تحدد المسطرة اللازم اتباعها لتقديم طلبات التعويض وتوزيع مخصصات صندوق الحد من المسؤولية.
- 3- إذا لم يكن المبلغ كافيا لجميع الطلبات المستفيدة من حق التعويض، يتم تقليص المبلغ المدفوع لكل صاحب طلب بالتناسب مع المبلغ المتاح.

المادة 272:

- 1 - لا يجوز إبداء أي مطالبة بإصلاح الأضرار الناجمة عن تسرب أو إلقاء المواد الزيتية:

- ضد مالك السفينة،
 - ضد المؤمن أو الشخص الذي من حقه الضمان المالي
 - بصورة استثنائية، ضد أشخاص آخرين،
- إلا على أساس اتفاقية عام 1992 بشأن المسؤولية المدنية.
- 2 - ولا يمكن لمالك السفينة تقييم مسؤوليته، إذا ثبت أن ضرر التلوث ناجم عن سهو منه أو عن ارتكاب خطأ، بصفة شخصية، عن قصد أو بعلم بأن هذا الضرر يُحتمل وقوعه، على الأرجح.
 - 3 - الأشخاص غير المالكين الذين تسببوا أو تحتمل مساهمتهم في أضرار التلوث، لا تمكن متابعتهم من أجل تعويض الأضرار، وعليه، لا يمكنهم الحد من مسؤوليتهم إلا إذا كانت الأضرار ناتجة عن فعلهم أو سهوهم بصفة شخصية عن قصد أو مع العلم أن هذا الضرر قد ينتج عن هذا الفعل على الأرجح.

المادة 273:

- لا يمكن لأي ترتيب أن يؤثر على حق المالك المسؤول عن أضرار التلوث في التظلم ضد أي شخص ساهم في إلحاق الضرر وخاصة الشاحن و/أو المالك أو من ترسل إليه الشحنة وكذا عند الاقتضاء شركة تصنيف السفينة أو الهيئة المعتمدة من طرف السلطة البحرية.

المادة 274:

- 1- مع مراعاة ترتيبات اتفاقية 1992 حول المسؤولية المدنية المتعلقة بالسفن التي تملكها الدولة، فإن كل مالك سفينة ترفع العلم الموريتاني تنقل أكثر من 2000 طن من المواد الزيتية السائبة كشحنة لا يمكن أن يترك هذه السفينة تباشر الملاحة البحرية إذا لم يثبت، وفق الشروط الواردة في المادة 7 من تلك الاتفاقية، توفرها على تأمين أو على كفالة مالية أخرى تناسب مبلغ مسؤوليته عند كل حدث.
- 2- تمنح السلطة البحرية إفادة التأمين أو غيرها من الضمانات المالية الواردة في الفقرة 1، وهي التي تحدد إجراء التسليم وشروط الصلاحية.

المادة 275:

- 1- أيا كان العلم الذي ترفعه، فلا يمكن لأية سفينة تنقل أكثر من 2000 طن من المواد الزيتية السائبة كشحنة أن تدخل أحد الموانئ أو المرافق المينائية أو مرسى التفريغ أو التحميل في موريتانيا أو تغادر هذه الأماكن إذا لم تكن لديها إفادة تثبت أن المسؤولية المدنية لمالكها بالنسبة للأضرار الناجمة عن التلوث بالمواد الزيتية، يغطيها تأمين أو ضمانات مالية أخرى مثل كفالة من أحد البنوك أو غيره من المؤسسات المالية بمبلغ محدد حسب تطبيق حدود المسؤولية كما هي واردة في هذه المدونة.
- 2- إذا كانت السفينة مملوكة لدولة، يجب أن تتوفر على إفادة تثبت أن مسؤولية هذه الدولة مشمولة في نطاق الحدود المبينة في الفقرة 1 من المادة 5 من اتفاقية 1992 حول المسؤولية المدنية.

المادة 276:

- 1- تضع حقوق التعويض إذا لم يرفع تظلم لدى القضاء خلال ثلاثة أعوام اعتبارا من تاريخ وقوع الحادثة.

تكون ضارة أو خطيرة ويحتمل أن تشكل خطرا على الحيوانات أو النباتات البحرية في الشاطئ أو بيئته أو أية مصلحة أخرى ذات صلة، طبقا للمعنى الوارد في المادة 2 - 4 من اتفاقية "التدخل 69" وبروتوكولها لسنة 1973، فإن مجهز أو مالك أو مستغل السفينة يمكن أن يتلقى إنذارا باتخاذ كافة التدابير الضرورية لمواجهة هذا الخطر.

2- إذا لم يؤد هذا الإنذار إلى تسوية ودية مسبقة ولم يترك أثرا أو لم تترتب عليه النتائج المنتظرة في الأجل المحدد أو تم إصدارها بشكل نافذ على وجه الاستعجال، فإن السلطة البحرية يمكن أن تتخذ كافة التدابير اللازمة وتنفيذ الإجراءات الضرورية على نفقة ومسؤولية المجهز أو المالك أو المستغل وتحصل مبلغ تكاليفها من هؤلاء حسب الشروط الواردة في النظم المعمول بها والمتعلقة بتسيير الممتلكات والخدمات.

3- تطبق أحكام المادة الحالية أيضا على السفن في حالة إصابتها بالتلف أو بحوادث في الدمين العمومي البحري وكذا الموانئ والمرافق المينائية والمراسي الموريتانية ومداخلها.

الفصل السادس : مكافحة التلوث البحري بالمواد الزيتية

المادة 268 :

- 1- يحضّر الوزير المكلف بالبحرية التجارية ويشرف على عمليات مكافحة التلوث البحري بالمواد الزيتية.
- 2- يعد الوزير ويحجّن بالتشاور مع القطاعات المعنية الخطة الاستعجالية الوطنية في حالة وقوع تلوث عارض بالمواد الزيتية خطة (POLMAR) وتبين على الخصوص الأدوار والعلاقات بالنسبة لكل الهيئات أو المصالح المشتركة وكذا طرق تنفيذ العمليات.
- 3- يجب أن يحترم إعداد خطة محاربة التلوث قواعد وإجراءات التعاون الواردة في الاتفاقية الدولية لسنة 1990 (OPRC 90) حول التحضير والمكافحة والتعاون في مجال التلوث بالمواد الزيتية وأن تأخذ في الحسبان أهداف التعاون لمكافحة مثل هذا التلوث سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي أو شبه الإقليمي.

الفصل السابع : المسؤولية المدنية والزامية مالك السفينة بالتأمين بالنسبة للأضرار المترتبة على التلوث بالمواد الزيتية
القسم الأول : التلوث بمواد زيتية غير المواد الموجودة في صهاريج وقود السفينة

المادة 269 :

- 1- حسب الفصل الحالي :
 - تعني اتفاقية 1992 المتضمنة إنشاء الصندوق، الاتفاقية الدولية لسنة 1971 المنشئة للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد الزيتية المعتمدة في بروكسل بتاريخ 18 ديسمبر 1971، كما هي معدلة ببروتوكول 1992 المعتمد في لندن بتاريخ 27 نوفمبر 1992.
 - اتفاقية 1992 حول المسؤولية المدنية تعني الاتفاقية الدولية لسنة 1969 حول المسؤولية المدنية بالنسبة لأضرار التلوث بالمواد الزيتية المعتمدة في بروكسل بتاريخ 29 نوفمبر 1969 كما هي معدلة ببروتوكول 1992 المعتمد في لندن بتاريخ 27 نوفمبر 1992.
 - صندوق 1992 يعني الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد الزيتية المنشئ طبقا لترتيبات اتفاقية 1992 المنشئة للصندوق.
 - 2- من أجل تطبيق الفصل الحالي والفصل 8 الآتي تعني العبارات والجملة "مالك"، "سفينة"، "حدث"، "أضرار التلوث" و "المواد الزيتية" معناها الوارد في المادة 1 من اتفاقية 1992 حول المسؤولية المدنية.

المادة 270 :

كل مالك سفينة تنقل شحنة مواد زيتية سائبة مسؤول عن أضرار التلوث الناجم عن تسرب أو إلقاء المواد الزيتية من السفينة المذكورة حسب الشروط والحدود المبينة في اتفاقية 1992 حول المسؤولية المدنية.

المادة 271 :

2- ينقضي أجل رفع التظلم أمام المحاكم بعد ستة أعوام اعتباراً من تاريخ وقوع الحادثة المؤدية إلى الضرر أو من تاريخ أول الأحداث عندما تتمثل الحادثة في عدة وقائع.
القسم الثاني : التلوث بوقود السفينة

المادة 277 :

حسب المعنى الوارد في القسم الحالي تعني الكلمات والعبارات التالية : "سفينة"، "مالك سفينة"، "مالك مسجل"، "مواد زيتية موجودة في الصهريج"، "إجراءات حماية"، "حادثة"، "أضرار بالتلوث"، ملولاتها المقصودة في المادة 1 من اتفاقية 23 مارس 2001 حول المسؤولية المدنية بالنسبة للأضرار الناجمة عن التلوث بوقود السفينة.

المادة 278 :

يعتبر مالك كل سفينة مسؤولاً عن الضرر الذي سببه الوقود الموجود في السفينة أو المنبعث من نفس السفينة حسب الشروط والحدود المبينة في اتفاقية 2001 حول المسؤولية المدنية بالنسبة للأضرار الناجمة عن التلوث بوقود السفينة.

المادة 279 :

تطبق الأحكام المتعلقة باختصاص محكمة انوكشوط في التظلم لدى العدالة ويتقدم ذلك التظلم كما هو وارد أعلاه (المادة 271)، في نفس الظروف المماثلة على حالة التلوث بوقود السفينة.

المادة 280 :

1- لا يمكن لأي مالك سفينة تفوق حمولتها الخام 1000 طن أن يترك هذه السفينة تباشر الملاحة البحرية إلا إذا أثبت، حسب نفس الشروط الواردة في المادة 7 من اتفاقية 23 مارس 2001 المقصودة أعلاه، توفره على تأمين أو ضمان مالي أخرى تغطي المسؤولية عن أضرار التلوث بمبلغ يساوي حدود المسؤولية في اتفاقية 1976 حول حد المسؤولية في مجال الديون البحرية وابتوتوكول 1996 الخاص بها دون إمكانية أن يتجاوز المبلغ المحسوب طبقاً للاتفاقية المذكورة.
2- تُعَد وتمتد السلطة البحرية شهادة إثبات التأمين أو الضمانة المالية الأخرى كما هو وارد في الفقرة 1، طبقاً لترتيبات المادة 7 من اتفاقية 23 مارس 2001 المذكورة أعلاه.

المادة 281 :

1- لا يمكن لأية سفينة مهما كان علمها، تفوق حمولتها الخام 1000 طن، أن تدخل أحد الموانئ أو أحد المرافق المينائية أو مرسى الشحن أو التفريغ الموريتاني إذا لم تكن تتوفر على الشهادة المقررة أعلاه.
2- إذا كانت السفينة ملكاً لدولة، يجب أن تثبت الشهادة أن مسؤوليتها مشمولة في الحدود المبينة في اتفاقية 1976 حول حد المسؤولية في مجال الديون البحرية كما هي معدلة، ولكن دون أن تتجاوز المبلغ محسوباً طبقاً للاتفاقية المذكورة.

الفصل الثامن : التلوث البحري بفعل منصات الحفر

المادة 282 :

من منظور هذه المدونة، باستثناء وجود ترتيبات واضحة مخالفة، يقصد بالكلمات والعبارات ما يلي :

- منصة عائمة : كل منشأة أو منظومة بما في ذلك اللوازم، مرتبطة بالاستكشاف أو الاستغلال في مجال المصادر المعدنية في أعماق البحار الموجودة في المياه الواقعة في الحوزة القانونية الوطنية والتي تتوفر فيها الشروط التشريعية والتنظيمية المتعلقة بها،
- أعماق البحار: تربة وقاع الحوض القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة الموريتانية حسب ما هو محدد في هذا القانون،
- الاستكشاف: البحث عن مساحة محددة من أعماق البحر باستخدام وسائل تقنية ومالية هامة مخصصة لإثبات وجود خامات قابلة للاستغلال اقتصادياً وتحديد طبيعتها وقيمتها وأبعادها والعوامل التي تسمح بتحديد الوسائل الضرورية لاستغلالها.
- الاستغلال: استخراج المصادر المعدنية لأغراض تجارية.
- المصادر المعدنية: هي المواد الزيتية السائلة أو الغازية أو أي مواد معدنية أخرى موجودة في أعماق البحار الموريتانية.

المادة 283 :

1- خارجاً عن أحكام هذا القانون وكافة القوانين أو النظم الأخرى المتعلقة بالسلامة البحرية وكذلك حماية الأرواح البشرية في البحر والحماية أو المحافظة على البيئة البحرية فإن كل منصة عائمة توجد في المياه الخاضعة للقوانين الموريتانية، تقوم بعمليات استكشاف أو استغلال أو معالجة المصادر المعدنية في أعماق البحار يجب أن تتمثل لترتيبات القاعدة 21 من الملحق 1 من اتفاقية ماربول 73 المطبقة على السفن التي تساوي حمولتها الخام أو تزيد على 400 طن ومع مراعاة ترتيبات الفقرتين أ و ج من نفس القاعدة .
2- لا بد لكل عملية تؤدي إلى تفريغ المواد الزيتية أو خليط المواد الزيتية أن تكون مسجلة في سجل المواد الزيتية حسب نموذج الملحق 3 من الملحق 1 من اتفاقية ماربول 78/73 كما هو وارد في هذا القانون.

المادة 284 :

1- مع مراعاة الترتيبات السابقة، فإن كل إلقاء أو سكب أو إسالة للمواد الزيتية أو لخليط المواد الزيتية انطلاقاً من منصة حسب ما هو وارد في المادة 282 أعلاه من شأنه الإضرار بالحيوانات أو بالنباتات البحرية أو بالصحة العمومية أو التنمية الاقتصادية أو السياحة للمناطق الساحلية، يعتبر ممنوعاً طبقاً لترتيبات ماربول 78/73 .

2- يجب أن تتخذ كافة التدابير الفنية لتفادي حالات التلوث العرضي خلال عمليات الاستكشاف أو الاستغلال ويقوم الوزير المكلف بالمعادن بالتشاور مع الوزير المكلف بالبحرية التجارية بكافة عمليات التفريغ الفني التي يريها مناسبة في ما يتعلق بهذه الترتيبات.
3- وخصوصاً ترتيبات القرار رقم 649 (16) المعتمد بتاريخ 19 أكتوبر 1989 من طرف الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية كما هو معدل والمتعلقة ببناء وتجهيز وحدات الحفر المتنقلة، تطبق على كل وحدة متنقلة للحفر تستكشف أو تستغل مصادر معدنية في أعماق البحار الموريتانية.

المادة 285 :

1- قبل كل عملية استكشاف أو استغلال، خاصة ضمن احترام مدونة البيئة، يجب على حامل كل رخصة أن يُعَد على نفقاته، دراسة عن الحالة البيولوجية والبيئية للوسط البحري في المحيط المرخص له، وأن تكون مُعدة من قبل هيئة أو شركة تستجيب، بصفة أعم، للمعايير العامة المطلوبة في المجال العلمي والبيولوجي والبيئي.
2- تتم إحالة التقرير إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية وكذلك الوزير المكلف بالبيئة والوزير المكلف بالنفط والمعادن ويجب تجديده:

- مرة واحدة على الأقل في السنة طيلة صلاحية الرخصة
- في أي وقت أثناء العملية وعلى نفقة صاحب الرخصة
- بطلب من الوزراء المعنيين إذا وقع حادث مؤثر أو من شأنه أن يؤثر بصفة خطيرة على التوازن البيولوجي أو البيئي للوسط البحري و/أو يلحق الضرر بالأنشطة الاقتصادية أو السياحية في المناطق الشاطئية.

المادة 286 :

يجب على المالك أو المستغل أو المشغل للمنصة التي تقوم بعمليات الاستكشاف أو الاستغلال للمصادر المعدنية في أعماق البحار الموريتانية أن ينفذ ما يلي :

- خطة سلامة بحرية
- خطة استعجالية في حالة وضعية خطيرة بالنسبة للبيئة البحرية أو مخطط بيئي.

المادة 287 :

1- يعتبر مالك أو مستغل أو مشغل المنصة أو أي شخص آخر يقوم على منتهى بتسيير عمليات الاستغلال أو الاستكشاف، مسؤولاً عن المنشأة وعملها وكذا المحافظة على الوضع الجيد الدائم للأشياء البحرية والإشارات والمنارات والمعالم خاصة ضمن احترام النظام لتفادي عمليات التصادم في البحر حسب اتفاقية 1972 المعدلة.
2- يمكن أن يطلب من المؤسسة أن تُعَد مساحة سلامة حول منصة الحفر.

وسيلة أخرى تمكن من إصدار الأمر بالوقف الفوري للعمليات بين السفينة واليابسة.

2- يجب على كل سفينة وكل مستغل لمرفق مينائي أو لمرسى شحن أو تفريغ أن يوفر إنارة بالكثافة الضوئية الكافية أثناء عمليات المسافنة التي تجري بين غروب وطلوع الشمس.

3- يجب أن تكون لأنبوب المسافنة أثناء كل عمليات المسافنة قوة ضغط إضافي تساوي على الأقل 4 أضعاف ضغطه الأعلى المبين بخط واضح وفي حالة التسرب يجب إبطاء هذا الأخير أو توقيفه متى أمكن ذلك لكي يضغطه.

4- يجب في حالة الاستعمال أثناء عملية المسافنة، أن يتخذ قبطان السفينة أو مراقب العملية على السفينة أو منشأة الشحن أو التفريغ كافة الإجراءات الضرورية لتصحيح الأثر و/ أو تقليصها إلى أدنى مستوى.

5- تطبق أحكام الفقرة 1 على عمليات المسافنة بين سفينتين داخل المياه الخاضعة للسيادة أو القوانين الموريتانية.

المادة 294:

تطبق الترتيبات الخاصة بإعداد خطة استعجاليه لمكافحة التلوث بالمواد الزيتية عن طريق ناقلات الزيوت ذات الحمولة الخام التي تساوي أو تفوق 150 طن وكل سفينة أخرى تساوي حمولتها الخام أو تزيد على 400 طن، على المرافق المينائية أو مراسي الشحن أو التفريغ الواقعة على التراب الموريتاني.

الفصل العاشر- الوقاية من التلوث البحري عن طريق غمر النفايات وغيرها

المادة 295:

تحظر عمليات غمر النفايات وغيرها من المواد أي المعادن أو المواد من كل نوع وكل شكل وكل طبيعة باستثناء تلك المعدة في الملحق 1 من بروتوكول 1996 على اتفاقية 72، في المياه البحرية وأعماق البحار الواقعة الخاضعة للسيادة والقوانين الموريتانية باستثناء عمليات تفريغ المنصات وفقا للتذليل 6 من الملحق 1 لماربول 78/73.

المادة 296:

1- يشترط في غمر النفايات وغيرها من المواد المعدة في الملحق 1 لبروتوكول 1996 على اتفاقية 72 تسليم رخصة من الوزير المكلف بالبحرية التجارية بعد استشارة الوزير المكلف بالبيئة.

2- إن شروط منح واستخدام وتعليق إلغاء هذا الترخيص تأخذ في الحسبان ترتيبات ملحق البروتوكول المذكور أعلاه ويحددها مرسوم يتخذ في مجلس الوزراء باقتراح من الوزير المكلف بالبحرية التجارية أو باقتراح مشترك من الوزيرين المكلفين بالبحرية التجارية وبالبيئة.

3- دون مساس بالترتيبات التشريعية والتنظيمية المطبقة على حمل النفايات والمواد الأخرى وعمليات الحمل، فإنها تتوقف على الحصول على رخصة ممنوحة حسب نفس الشروط الواردة في الفقرة 1 أعلاه.

المادة 297:

1- يمنع منعاً باتاً غمر النفايات والمواد الأخرى في المياه الداخلية وفي حدود المحميات والحدائق البحرية الوطنية .

2- يحظر غمر النفايات وغيرها من المواد في:

- المناطق المحددة بمقررات مشتركة من الوزراء المختصين والوزير المكلف بالبحرية التجارية من أجل حماية مصالح الدفاع الوطني والمواصلات والمصادر السمكية والحيوانية.
- في مساحات السلامة المقامة حول منصات الحفر.
- باستثناء ترخيص خاص من الوزير المكلف بالبحرية التجارية، عند أقل من 150 ميل من اليابسة الأقرب وعلى عمق كافي للنفايات والمواد الأخرى مثل الحاويات والمخلفات الحديدية والنفايات المعدنية أو ذات الحجم الكبير وكذا حطام السفن والمنصات وغيرها من المنشآت البحرية.

المادة 298:

3- تقاس مساحة السلامة الواردة في الفقرة 2 أعلاه انطلاقاً من كل نقطة في المحيط الخارجي للمنصة بما في ذلك كل تجهيز مرتبط يساهم في الاستغلال أو الاستكشاف.

المادة 288:

1- كل معلومة بحرية تتعلق بأنشطة الاستكشاف والاستغلال يجب نقلها دون تأخير إلى السلطة البحرية من طرف المالك أو المستغل أو المشغل للمنصة أو من طرف أي شخص يتولى إدارة العمليات على منطقتها.

2- تضمن السلطة البحرية توزيع الإعلانات على البحارة وكل المعلومات البحرية الأخرى المتعلقة بموقع المنصات وكذلك مساحات السلامة إن وجدت.

المادة 289:

يجب أن تدرج أحكام هذا الفصل وبالأخص تلك المتعلقة بوضع المنارات والمعلومات البحرية في عقد تقاسم إنتاج المواد الزيتية الموقع بين الجمهورية الإسلامية الموريتانية والمستفيد من الرخصة.

المادة 290:

يمكن فرض إجراءات أكثر إلزامية على صاحب الرخصة عندما تقع المنصة في المياه الإقليمية الموريتانية وخاصة لغرض حماية البيئة البحرية وأنشطة الصيد.

الفصل التاسع : التلوث البحري في الموانئ وغيرها من المرافق المينائية

المادة 291:

1- بصرف النظر عن كل الترتيبات الأخرى المتعلقة بسلامة السفن أو بالوقاية من التلوث البحري فإن السلطات في الميناء أو المكلف بتسيير المرافق أو مراسي الشحن والتفريغ ملزمة بما يلي:

- اتخاذ جميع الإجراءات الخاصة من أجل الوقاية وتفادي تلوث السطوح المائية في الموانئ والمرافق والمراسي عن طريق السفن المتوقفة فيها.
- وضع وسائل استقبال مخلفات المواد الزيتية، تحت تصرف السفن الراسية في الميناء، تكون كافية طبقاً للمعايير المذكورة في الفقرة 1 من القاعدة 12 من الملحق 1 من ماربول 78/73.

- وضع منشآت استقبال ثابتة خاصة بنفايات استغلال السفن وبقايا الشحنات تحت تصرف السفن.

2- حسب المعنى الوارد في هذا الفصل يقصد بالعبارات التالية ما يلي:

- "نفايات استغلال السفن": كل النفايات بما في ذلك المياه المتبقية والمخلفات غير المخلفات الناتجة عن الشحنات الأخرى من المواد طيلة استغلال السفينة والمحددة في ملحقات 1 و 4 و 5 من ماربول 78/73 وكذا النفايات المرتبطة بالحمولة كما هي محددة في التعليمات الخاصة بتطبيق الملحق 5 من ماربول 78/73

- مخلفات الحمولة: كل بقايا الحمولة على متن السفينة التي تترسب على الحواجز والصهاريج الخاصة بالشحن بعد نهاية عمليات التفريغ والتنظيف بما في ذلك الكميات الفائضة والمتدفقة أثناء عمليات الشحن و/أو التفريغ.

- "منشأة ثابتة للاستقبال المينائي"، كل منشأة ثابتة أو عائمة أو متنقلة يمكن أن تستخدم لجمع مخلفات استغلال السفن أو بقايا الاستغلال.

المادة 292:

1- يجب على السلطة المينائية أو المسيرة للمنشأة أو لمرسى الشحن أو التفريغ أن تعد وتستخدم "خطة لاستقبال ومعالجة النفايات" معتمدة من طرف السلطة البحرية.

2- يجب أن يتم تحديث هذه الخطة كل ثلاث سنوات و / أو بعد كل تعديل هام لاستغلال الميناء أو المرسى.

المادة 293:

1- كل ناقلة زيوت تساوي حمولتها الخام أو تزيد على 150 طن وكل سفينة أخرى تساوي حمولتها الخام أو تزيد على 400 طن أو كل مستغل أو مسير لمنشأة أو رصيف للشحن أو التفريغ يجب أن يوفر خلال العمليات وسائل اتصال فورية أو أي

يمنع منعاً باتاً كل غمر للنفايات و/ أو المواد الأخرى ذات الإشعاع القوي أو الضعيف في المياه البحرية داخل السيادة أو السلطة الموريتانية.

الفصل الثالث عشر: المساهمة المالية لمستقبل المواد الزيتية في الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمواد الزيتية

المادة 304:

1- يجب على كل شخص أو شركة خاضعة للقانون الموريتاني يتلقى أثناء سنة مدنية على تراب الجمهورية الإسلامية الموريتانية مواد زيتية تترتب عليها مساهمة مثل تلك المحددة في المادة 1.3 من اتفاقية 1992 المنشأة للصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمواد الزيتية، أن يدفع مساهمة في صندوق 1992 ويجب أن يشعر السلطة البحرية في أجل أقصاه فاتح مارس من السنة الموالية بكمية المواد الزيتية التي استقبلها طبقاً للمادة 10 من الاتفاقية المذكورة.

2- يقوم الوزير المكلف بالبحرية التجارية بإبلاغ مدير الصندوق بالبيانات المذكورة في المادة 15-2 من اتفاقية 1992 المذكورة أعلاه في الأجل وحسب شروط النظام الداخلي للصندوق.

المادة 305:

كل شخص، أو شركة تأسست طبقاً للقانون الموريتاني، يتلقى خلال السنة المدنية مواد زيتية تترتب عليها مساهمة حسب الشروط الواردة في الفقرة 1 أعلاه بالنسبة للكميات الإجمالية التي تزيد على 150.000 :

- في المرافق المينائية أو مراسي الشحن أو التفريغ الموريتانية.
- في الشروط المحددة في المادة 10 (أ و ب) لاتفاقية 1992.

مطالب بدفع مساهمة في صندوق 1992 طبقاً للمواد 10 و 12 و 13 من الاتفاقية المذكورة حسب المبالغ والتفاصيل التي يحددها مجلس الصندوق.

المادة 306:

عندما تكون كمية المواد الزيتية المستقبلة من طرف شخص أو شركة تأسست طبقاً للقانون الموريتاني أثناء سنة مدنية تتجاوز 150.000 طن متى أضيفت إليها كمية المواد الزيتية التي تترتب عليها مساهمة قد استقبلت في موريتانيا خلال نفس السنة من طرف شخص أو اشخاص مشاركين (فرع أو أي كيان آخر) تحت رقابة مشتركة تتجاوز 150.000 طن، فإن هذا الشخص يدفع مساهمة بالنسبة للكمية التي تلقاها فعلاً حتى وإن كانت هذه الكمية لا تتجاوز 150.000 طن.

المادة 307:

1- يحق لصندوق 1992 ان يرفع دعوى قضائية أمام محكمة أنواكشوط في حالة التقصير في دفع المساهمة.

2- وهو مخول كذلك بالتقدم كطرف مدني في كل إجراء قضائي يتم ضد مالك إحدى السفن أو ضامنه حسب مقتضيات المادة 9 من اتفاقية 1992 حول المسؤولية المدنية.

المادة 308:

يجب أن يكون الإشعار الموجه لصندوق 1992 مطابقاً للإجراء المتبع للإشعار الخاص بالقرارات القضائية في مدونة المسطرة المدنية بناء على المادة 7.6 من اتفاقية 1992 المنشأة للصندوق.

المادة 309:

1- كل تظلم ضد صندوق 1992 من أجل الحصول على تعويض بناء على المادة 4 من اتفاقية 1992 المنشأة للصندوق يمكن تقديمه في الجمهورية الإسلامية الموريتانية، إذا كان الضرر الناجم عن التلوث المترتب على الحادث:

- قد وقع على التراب الموريتاني أو داخل المياه الخاضعة لسيادة أو قانون موريتانيا.
- إذا كانت إجراءات الحماية قد تم اتخاذها للوقاية من هذا الضرر وتقليصه والحد منه.

الفصل الرابع عشر: احكام مختلفة

المادة 310:

1- لا تطبق ترتيبات المادة 4.1 و 5 من ابروتوكول 1996 لاتفاقية 72:

- عندما يصبح من الضروري ضمان إنقاذ الأرواح البشرية في البحر أو سلامة السفن أو الطائرات أو المنصات أو منشآت اصطناعية أخرى على البحر
- في حالة الظروف القاهرة أثناء التقلبات المناخية
- في جميع الحالات الأخرى التي تهدد الحياة البشرية أو تشكل خطراً على هذه السفن أو الطائرات أو المنصات أو غيرها من المنشآت الاصطناعية على البحر.

2- يجب أن يكون الغمر في هذه الحالات هو الوسيلة الوحيدة لمواجهة الخطر مع مراعاة، حسب كل استخدام، أقل الأضرار خطيرة أثناء الغمر الذي يجب أن يتم بحيث يقلص إلى أدنى مستوى أضرار إصابة الأرواح البشرية والحيوانات والنباتات في البحر.

3- يجب إشعار المنظمة الدولية البحرية بعملية الغمر في أقرب الأجل.

المادة 299:

1- يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية بعد استشارة الوزير المكلف بالبيئة أن يمنح، خارجاً عن المواد 1.4 و 5 من ابروتوكول 1996 لاتفاقية 72، رخصة استثنائية للغمر المحدود لحالات الاستعجال وحدها التي تمثل تهديداً محدداً غير مقبول بالنسبة للصحة البشرية والسلامة أو للوسط البحري عندما يتعذر أي حل آخر.

2- يستشير الوزير المكلف بالبحرية التجارية قبل اتخاذ القرار:

- كل دولة يمكن أن تتأثر بهذا الغمر.
- المنظمة البحرية الدولية التي يتابع توصياتها ويحيطها علماً بالإجراءات المتخذة.
- 3- يجب أن لا يلحق الترخيص الاستثنائي، قدر الإمكان، ضرراً بالمحميات والحدائق البحرية الوطنية.

الفصل الحادي عشر: الوقاية من التلوث البحري بحرق النفايات أو غيرها من المواد

المادة 300:

باستثناء الحالة الواردة في المادة 301 أدناه، يحظر حرق النفايات وغيرها من المواد في البحر أي المواد من كل نوع وكل شكل أو كل طبيعة:

- في المياه الخاضعة للسيادة والقوانين الموريتانية
- في حالة الحرق خارج هذه المياه عندما يتم شحن النفايات أو غيرها من المواد على التراب الموريتاني
- بالنسبة للنفايات التي تحتوي على مواد PCB.
- بالنسبة للمواد الزيتية التي تحتوي مواد هالوجينية وكذا النفايات التي قد تحتوي على معادن ثقيلة أو مكونات سامة كما هو وارد في الملحق 6 لماربول 78/73 .

المادة 301:

- يسمح بالحرق على متن السفينة عندما يتم في جهاز حرق نفايات يستجيب للترتيبات الواردة في قرارات MEPC76 (40) و MEPC96 (45) المتعلقة بأجهزة الحرق على متن السفن والحالات المماثلة.

الفصل الثاني عشر: التلوث الإشعاعي

المادة 302:

1- يجب على قبطان كل سفينة تعمل بالدفع النووي أو تنقل مواد أو نفايات تمثل درجة معينة من الإشعاع أن يقدم إشعاراً مسبقاً إلى السلطة البحرية فور دخوله أو عبوره داخل المياه الإقليمية الموريتانية وتقوم السلطة البحرية على الفور بإبلاغ الوزير الأول والوزير المكلف بالدفاع ووزير الداخلية.

2- يجب أن يبين الإشعار المذكور في الفقرة 1 أعلاه بشكل خاص ما يلي:

- تاريخ وتوقيت دخول المياه الإقليمية
- موقع وطريق وسرعة السفينة
- طبيعة وكمية الشحنة

المادة 303:

المادة 317:

- 1- التصادم هو إلتحام أو حدوث ارتطام بين السفن البحرية و/ أو بين السفن البحرية وبيوار الملاحية الداخلية مهما كانت طبيعة المياه والقانون الذي تخضع له.
- 2- يتم تسديد التعويضات المترتبة على الأضرار الحاصلة للسفن والحمولات والأمتعة والممتلكات والأشخاص الموجودة على المتن حسب ترتيبات الفصل الحالي.
- 3- من أجل تطبيق الفقرة 2 أعلاه من هذه المادة، تعامل الآليات العائمة باستثناء تلك المربوطة في مركز محدد، على أنها مماثلة للسفن.

المادة 318:

في حالة تصادم بالصدفة ناجم عن ظرف قاهر أو إذا كان هناك شك في أسباب الارتطام أو التصادم فإن الأضرار يتحملها أولئك الذين تكبدها دون تمييز حسب ما إذا كانت إحدى السفينتين راسية أو هما معا في ذلك الوقت.

المادة 319:

إذا كان التصادم ناجما عن خطأ إحدى السفن فإن التعويض عن الأضرار يتحملة الطرف المتسبب فيه.

المادة 320:

- 1- في حالة وجود خطأ مشترك فإن مسؤولية كل سفينة تتناسب مع خطورة الأخطاء المرتكبة حسب الترتيب. إلا أنه حسب الظروف، إذا كان تحديد النسبة متعذرا أو إذا بدت الأخطاء متساوية، فإن المسؤولية تنوزع بالتساوي بين الأطراف.
- 2- الأضرار اللاحقة سواء بالسفن أو الحمولات أو الأمتعة أو غيرها من ممتلكات الطواقم والركاب أو أي أشخاص آخرين على متن السفينة تتحملها السفن حسب حجم خطأ كل واحدة منها دون اشتراك في المسؤولية اتجاه الغير.
- 3- تعتبر مسؤولية السفن المشتركة في حالة الخطأ اتجاه الغير بالنسبة للأضرار المتمثلة في الوفاة أو الجروح إلا في حالة تصرف من دفع حصة أكبر من تلك التي يجب أن يتحملها نهائيا طبقا لأحكام الفقرة 2 من هذه المادة.

المادة 321:

تظل المسؤولية الجنائية قائمة في حالة ما إذا كان الارتطام أو التصادم ناجما عن خطأ مرشد بحري حتى وإن كان الإرشاد إجباريا.

المادة 322:

تطبق الإجراءات السابقة على تعويض الأضرار التي تتسبب فيها سفينة:

- إما بتنفيذ أو إهمال حركة
- إما بعدم مراعاة النظم
- إما على سفينة أخرى
- إما على الأشياء أو الأشخاص على المتن حتى وإن لم يحدث تصادم.

المادة 323:

- 1- يسقط بالتقادم حق دعوى التعويض عن الأضرار بعد انقضاء مهلة سنتين اعتبارا من وقوع الحادثة
- 2- يسقط حق الإدعاء بالتقادم بعد مرور سنة اعتبارا من يوم التسديد
- 3- لا يبدأ احتساب أجل تقادم حق دعوى التعويض إذا تعذر حجز السفينة في المياه الواقعة تحت السلطة القضائية الموريتانية.

المادة 324:

باستثناء الأحكام الواردة في الفقرة 3 من المادة 320 أعلاه لا تطبق أحكام هذا الفصل على سفن البحرية الوطنية والهيئة المكلفة برقابة الصيد والتفتيش البحري وغيرها من سفن الدولة الخاصة بالخدمة العمومية.

الفصل الثاني: الجنوح - الحريق

المادة 325:

الجنوح هو فعل إحدى السفن التي تمس عمق القاع أو تمس صخرة أو عائقا وتتوقف عن الملاحة بسبب انعدام الماء تحتها لتبقى أو تظل عائمة.

- 1- من أجل تنفيذ السياسة الحكومية للوقاية من التلوث البحري كما هو محدد في هذا الكتاب، يتم إنشاء صندوق خاص يسمى "صندوق الوقاية والتدخل POLMAR" أو FIPPOL
- 2- يهدف الصندوق (FIPPOL)، على الخصوص، إلى:
 - المساهمة في وضع التجهيزات والخدمات الضرورية تحت تصرف العمال بشكل سريع من أجل اتخاذ الإجراءات التي ترمي إلى الوقاية والحد أو التخفيف من ضرر ناجم عن حادثة تلوث نص عليها الكتاب الحالي.
 - منح تسهيلات الدفع من أجل اتخاذ إجراءات الوقاية والتدخل ضد مثل هذه الأضرار.

المادة 311:

- 1- يتم إنشاء خلية خاصة بالصندوق (FIPPOL) لدى السلطة البحرية.
- 2- تكلف هذه الخلية على الخصوص بما يلي:
 - جمع المعلومات التي تساهم في إعداد التقرير حول المواد الزيتية وتحضير هذا التقرير لإحالاته إلى إداري صندوق 1992 .
 - التأكد من تسديد المساهمات المستحقة للصندوق.
 - متابعة ملفات التعويضات المحتملة الداخلة في صلاحيات الصندوق.
- 3- في حالة التلوث فإن وكلاء الأشخاص الطبيعيين أو وكلاء الشركات المطالبة بمساهمة في الصندوق يمكن وضعهم تحت تصرف خلية (FIPPOL) مع مواصلة دفع أجورهم من طرف هؤلاء.

المادة 312:

- 1- تدرج عمليات الصندوق في ميزانية الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية ضمن الشروط المحددة في قانون المالية.
- 2- خارجا عن هذا الإدراج وبصفة مكملة له، يتم تمويل الصندوق من طرف موردي المواد البترولية وفق الشروط المدونة في مرسوم يتخذ من طرف مجلس الوزراء بناء على اقتراح من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

المادة 313:

عندما يتدخل الصندوق ماليا، يصبح من حقه أن يتقدم أمام محكمة أنواكشوط بكل تظلم ضد المسؤول عن الأضرار سواء بالنسبة للسفن أو بالنسبة للطائرات.

المادة 314:

تصدر مراسيم تطبيقية تحدد شروط تطبيق هذا الكتاب.

الجزء الرابع : أحداث البحر، التحقيقات الفنية والحطام أو السفن المهجورة

الكتاب السابع : أحداث البحر

المادة 315:

يقصد ب"الحدث البحري" وفق المعنى الوارد في هذه المدونة ما يلي:

- كل تصادم أو غرق أو حريق أو انفجار أو جنوح أو خسارة لسفينة أو عملية مساعدة أو إنقاذ أو حدوث تلف مشترك أو بصفة عامة.
- كل حدث يقع على متن السفينة من شأنه أن يشكل خطرا على الملاحة و/ أو التهديد بتلوث الوسط البحري.

المادة 316:

- 1- كل حدث بحري كما هو معرف في المادة 315 أعلاه يجب إبلاغه في أسرع الأجل إلى السلطة البحرية من طرف قبطان أو قباطنة السفن المعنية فور وقوعه في المياه الخاضعة للقانون الموريتاني.
- 2- يفتح تحقيق فني على الفور من طرف السلطة البحرية طبقا لأحكام هذه المدونة ولترتيبات القرار A 849 (20) الصادر بتاريخ 27 نوفمبر 1997 عن المنظمة البحرية الدولية.
- 3- يتم إبلاغ نتائج هذا التحقيق إلى الدولة التي يتبع لها علم السفينة وكذا إلى المنظمة البحرية الدولية.

الفصل الأول: التصادم

3- إذا كانت السفينة التي قامت بالإنقاذ ترفع علما أجنبيا فإن التوزيع بين المالك والقطان والأشخاص العاملين في السفينة يسوى طبقا لقانون الدولة التي تحمل جنسيتها.

المادة 337:

1- كل اتفاقية مساعدة أو إنقاذ تم إبرامها في وقت أو تحت تأثير الخطر يمكن بطلب من أحد الأطراف إلغاؤها أو تعديلها من طرف المحكمة إذا رأت أن الشروط المتفق عليها غير منصفة.

2- عندما تكون موافقة أحد الأطراف مشبوهة بسبب الغش أو التردد أو عندما يكون التعويض مجحفا أو لا يتناسب مع الخدمة المقدمة، يمكن فسخ الاتفاقية بطلب من الطرف المعني.

المادة 338:

1- تحدد المحكمة التعويض حسب الظروف مع مراعاة :

1.1 أولا، النجاح المتحصل عليه و الجهود المبذولة والاستحقاق لمن قدموا المساعدة والخطر الذي تعرضت له السفينة والركاب والطواقم والحمولة والذين قاموا بالإنقاذ وزمن العملية والمصاريف والأضرار والأخطار المترتبة على المسؤولية وغيرها مما تحمله المنقذون وقيمة اللوازم التي عرضوها أخذا في الحسبان، عند الاقتضاء، الموافقة الخاصة من السفينة التي قدمت المساعدة وكذا كافة الإجراءات الأخرى المتخذة للوقاية والحد من الأضرار المترتبة على البيئة.

2.1 ثانيا، بقيمة الأشياء التي تم إنقاذها.

2- تطبق أحكام الفقرة 1 على التعويض الوارد في المادة 336 الفقرة 3 أعلاه.

3- بإمكان المحكمة تقليص أو إلغاء التعويض إذا بدا ما يلي:

1.3 أن المنقذين تسببوا، بخطئهم، في ضرورة الإنقاذ أو المساعدة،
2.3 أن المنقذين قد أصبحوا متهمين بالسرقة أو إخفاء مسروقات أو عمليات غش أخرى.

المادة 339:

1- لا تستحق أي تعويضات مقابل إنقاذ الأشخاص
2- غير أن منقذي الأرواح البشرية الذين تدخلوا أثناء حادث تسبب في الإنقاذ أو المساعدة، يستحقون حصة منصفة من التعويض الممنوح للذين قاموا بإنقاذ السفينة وشحناتها أو ملحقاتها.

المادة 340:

1- تتقدم المطالبة بدفع التعويض عن المساعدة أو الإنقاذ بعد سنتين اعتبارا من اليوم الذي انتهت فيه العمليات.
2- إلا أن هذا الأجل لا يكون ساري المفعول إذا لم يحصل توقيف السفينة المنقودة في المياه الداخلية أو الإقليمية الموريتانية.

المادة 341:

1- يجب على كل قبطان حسب قدرته ودون خطر كبير على سفينته وطاقمه وركابه أن يقدم المساعدة لكل شخص يوجد في حالة خطر في البحر.
2- لا يعتبر مالك السفينة مسؤولا حسب الأسباب الواردة في الفقرة 1 من هذه المادة إلا في حال التدخل الفعلي والمباشر من طرفه.

المادة 342:

تطبق أحكام هذا الفصل على سفن الدولة أو تلك المخصصة لخدمة عمومية.

المادة 343:

1- يمكن أن تخضع مسؤولية مقدم المساعدة أو وكرانه حسب الأضرار البدنية أو المادية ذات العلاقة المباشرة بعمليات المساعدة أو الإنقاذ حسب المعنى المقصود في اتفاقية تحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية الموقعة في لندن بتاريخ 19 نوفمبر 1976 وكذا حسب كل الأضرار الأخرى

المادة 326:

لا يؤدي الجنوح إلى التخلي عن السفينة إلا في الحالات التالية:

- إذا استحال إصلاح السفينة،
- إذا كانت الإصلاحات تزيد على ثلاثة أرباع القيمة المعتمدة
- إذا أدى إلى انعدام قابلية الملاحة.

المادة 327:

- 1- يعالج الجنوح كغرق بالنسبة لنقل الأشخاص ويدخل في مفهوم الخطر البحري.
- 2- يتم ترتيبه بعد الغرق في تعداد الأخطار المشمولة في وثيقة التأمين الشاملة.

المادة 328:

بيرئ الحريق ذمة الناقل من البضائع.

الفصل الثالث: فقد السفينة

المادة 329:

- 1- يكوم فقد السفينة كاملا عندما تكون قيمة الإصلاحات تزيد على قيمة السفينة.
- 2- تكون القيمة التي تم تأمين السفينة من أجلها تعيينية .

المادة 330:

يعوض مالك السفينة عن كل الإصلاحات التي قام بها بتكلفة معقولة حتى وإن زادت على المبلغ الذي كان من المفترض أن يطلب به بعد وقوع الكارثة مباشرة

المادة 331:

يخسر مجهز السفينة، العاجز عن استبدالها فورا، المستحقات (المزايا) التي كان بإمكانه أن يحصل عليها ويكون له الحق حسب نفس المبدأ في التعويض عن كل علاوة ترتبط بتوقفها.

المادة 332:

لا يحتسب سوى الشحن الصافي عندما يطالب المالك بتعويض خسارة الشحن باستثناء كل الشحن الخام الذي يأخذ في الحسبان النفقات التي لم يتمكن الشاحن من تبريرها.

الفصل الرابع: المساعدة والإنقاذ

المادة 333:

تخضع المساعدة والإنقاذ للسفن البحرية أو غيرها من المنشآت العائمة الواقعة في خطر والبضائع أو الممتلكات الموجودة في السفينة والشحن والأشخاص وكذا الخدمات من نفس الطبيعة المتبادلة بين السفن البحرية وبواخر الملاحة الداخلية، لأحكام هذا الفصل دون الأخذ في الحسبان للمياه التي وقعت فيها.

المادة 334:

- 1- يترتب على كل فعل مساعدة أو إنقاذ أدى إلى نتيجة مفيدة إلى مكافأة منصفة بما في ذلك بين السفن التابعة لنفس المالك أو المجهز أو الشاحن أو المجهز المسير.
- 2- لا يُستحق أي تعويض:

- إذا لم تؤد المساعدة المقدمة إلى أي نتيجة مفيدة.
- إذا كان الأشخاص شاركوا في عمليات الإنقاذ رغم الاعتراض الصريح والمعقول من السفينة المنقودة.
- إذا كانت الخدمات الاستثنائية المقدمة من طرف القاطرة لا يمكن أن تعتبر تنفيذا لعقد من أجل القطر.
- 3- لا يمكن أن يتجاوز هذا التعويض في حال من الأحوال قيمة الأشياء التي تم إنقاذها.

المادة 335:

لا يحق للأشخاص الذين شاركوا في عمليات الإنقاذ، رغم الاعتراض المبرر والصريح الصادر عن السفينة المنقودة، أن يستفيدوا من أي تعويض.

المادة 336:

- 1- يحدد مبلغ التعويض بالاتفاق بين الأطراف، وفي حالة تغذر ذلك يحدد من طرف المحكمة.
- 2- وكذلك الأمر بالنسبة للمستوى الذي يجب أن تقسم عليه حصص التعويض أي بين الملاك وقباطنة وطاقم السفن التي قامت بالإنقاذ.

3- إذا لم يحصل ذلك الإشعار أو تتقدم تلك المبررات أو البيانات المتعلقة بمصلحة في المساهمة فإن الموزع يرضخ له في تقدير مبلغ القبول أو القيمة المساهمة على أساس المعلومات التي يتوفر عليها.
لا يمكن الاعتراض على تقديره إلا في حالة الخطأ الواضح.

المادة 350:

كل نفقة إضافية حاصلة تعويضا عن نفقة أخرى مقبولة ضمن التلف المشترك تعتبر تلقا مشتركا ومقبولا، دون اعتبار الترشيد الحاصل من مصالح أخرى ولكن فقط في مستوى مبلغ نفقة التلف المشترك كما حصل.

المادة 351:

1- يجب أن يجري تسديد حالات التلف المشترك سواء بالنسبة لتقدير الخسائر أو بالنسبة للمساهمة على أساس القيم عند وفي مكان نهاية الرحلة.
2- لا تؤثر أحكام الفقرة 1 من هذه المادة على تحديد المكان الذي يجب أن يتم فيه التسديد.

المادة 352:

1- مبلغ التلف المادي الذي يعتبر تلقا مشتركا، يجب أن يحدد بواسطة تقرير خبرة مع استبعاد أي وسيلة إثبات أخرى خاصة دليل الإثبات بالشهادة.
2- المبلغ المحتسب في نطاق التلف المشترك مقابل ضرر أو خسارة حاملة متخلص منها هو مبلغ الخسارة التي حصلت. ويحدد هذا المبلغ على أساس (الثمن، التأمين والشحن CAF) في اليوم الأخير لتفريغ السفينة أو في نهاية الرحلة عندما تنتهي في ميناء آخر غير وجهتها الأصلية.
عندما يتم بيع كل أو بعض الحمولة التالفة ولم يتم الاتفاق على مبلغ الضرر بطريقة أخرى، فإن الخسارة المقبولة كتلف مشترك هي الفرق بين النتيجة الصافية للبيع والقيمة الصافية للمواد غير التالفة كما هي محسوبة في الفقرة السابقة.
3- قيمة الشحن الخام الضائع هي المبلغ المقبول كتلف مشترك للشحن المتعلق بالبيضائع المتخلص منها والذي لم يسدد مقابل تلك البضاعة.
4- تترتب على المبالغ المقبولة في نطاق التلف المشترك فوائد محسوبة منذ تسديدها أو منذ الوقت الذي كان على صاحب الحق أن يستلمها أو يستلم الشيء المتخلص منه لغاية ثلاثة أشهر بعد تاريخ التوزيع.
5- تكاليف الخبرة والتحقيق الضروري للتوزيع والمصاريف وأتعاب الموزع وكذا المصاريف الأخرى الضرورية لتصفية المواد التالفة لصالح كل الأطراف، تكون مقبولة أيضا كتلف مشترك يتحملها بالتناسب أصحاب المصالح المتضررة.

المادة 353:

1- تقبل النفقات بالعملية التي تمت بها ولكن يمكن أن يحصل الناقل على تعويض بعملته الوطنية بشرط أن يطلب ذلك في الاتفاقية
2- عمليات القبول المتعلقة بالبيضائع تحسب بالعملية المعمول بها في مكان وقت نهاية الرحلة.

المادة 354:

1- القيمة الإسهامية للسفينة تقوم على قيمتها في نهاية الرحلة وفي الوضعية التي توجد فيها في ذلك الوقت إذ تعتبر قيمتها الأصلية كمرجع.
2- تحتسب القيمة الإسهامية للحمولة على أساس قيمة (كلفة، تأمين، شحن) CAF في نهاية الرحلة وحسب وضعيتها في ذلك الوقت وفي حالة البيع أثناء الرحلة تحتسب على أساس الناتج الصافي للبيع مع إضافة الربح عند الاقتضاء.
3- يتم خصم التكاليف اللاحقة على الحدث المؤدي إلى التلف المشترك وذلك حتى نهاية الرحلة الأصلية من القيم المحددة في الفقرة 1 و 2 أعلاه من هذه المادة باستثناء المكافأة الخاصة الواردة في المادة 14 من الاتفاقية الدولية لسنة 1989 حول المساعدة التي تتحملها السفينة التي يجب أن لا تقتطع من القيمة الإسهامية كما هي محددة في الفقرة 1 من هذه المادة.

الناجمة عن هذه العمليات، للتحديد مهما كان أساس المسؤولية.

2- يخضع هذا التحديد لنفس الشروط المطبقة في تحديد مسؤولية مالك السفينة.

3- غير أن حدود مسؤولية مقدم المساعدة الذي لم يتصرف انطلاقا من سفينة أو تصرف فقط على متن السفينة التي قدم لها خدمات المساعدة، يتم حسابها تبعا لنفس القواعد وعلى أساس حمولة 1500 طن بالمعنى المقصود في الفقرة 5 من المادة 6 من الاتفاقية المذكورة أعلاه.

المادة 344:

كل بند يمنح الاختصاص القضائي لمحكمة أجنبية أو كل بند يمنح الاختصاص لهيئة تحكيم في الخارج يعتبر لاغيا عندما تكون السفن التي قدمت المساعدة وتلك التي تلقتها تحمل الجنسية الموريتانية، ويكون الإنفاذ أو المساعدة قد حصل في المياه الموريتانية.

الفصل الخامس : حالات التلف

المادة 345:

1- تكون حالات التلف مشتركة أو خاصة
2- حالات التلف الخاصة:
1.2 هي تلك التي تلحق بالسفينة أو البضاعة خارج كل تضحية إرادية من أجل المصلحة العامة.
2.2 يتحملها صاحب الملكية الذي تعرض للضرر أو الذي تحمل النفقة إلا في حال رفع دعوى بشأن المسؤولية أو التعويض أو العلاوة.
3- تكون عمليات التلف مشتركة إذا و فقط إذا كانت بصفة إرادية أو معقولة من أجل تضحية أو نفقة استثنائية تم تحملها أو التعرض لها من أجل خلاص الجميع سعيا إلى الحماية أو الوقاية من خطر محدد بالسفينة وشحناتها وقيم بها في مهمة بحرية مشتركة.

المادة 346:

يكون التلف مشتركا عندما تقطر أو تدفع سفينة أو عدة سفن سفينة أو سفنا أخرى داخلية في أنشطة تجارية وتكون الإجراءات قد اتخذت لحماية سفن أو شحنات غير داخلية في عملية المساعدة من خطر مشترك.

المادة 347:

1- وحدها المصاريف الصافية الناتجة عن إجراء مكن من تفادي نفقات مقبولة في إطار دعوى بالتلف المشترك أو الخسارة أو الأضرار أو النفقات المترتبة مباشرة على التلف تكون مقبولة في النفقات التي تم تفاديها.
2- تعتبر تكاليف صافية المصاريف المسترجعة عن طريق إجراء استبدالي مع خصم مبلغ التكاليف التي كان يحتمل تحملها.
3- لا تكون مقبولة ضمن التلف المشترك الأمور التالية:

1.3 الأضرار والخسارة أو النفقات الحاصلة بموجب الأضرار المترتبة على ضرر لاحق بالبيئة أو إثر تسرب أو تفريغ مواد ملوثة منبثة من الآليات المستخدمة للرحلة البحرية المشتركة وخاصة المصاريف الضرورية لإزالة التلوث.
إلا أن تكاليف الوقاية أو الحد من ذلك الضرر تعوض بشرط أن تكون ناجمة عن إجراء تلف مشترك.
2.3 التكاليف الزائدة أو خسارة الصفقات أو كل ضرر أو خسارة بسبب تأخر الرحلة أو أثناءها أو بعدها وكل الأضرار غير المباشرة كالخسارة الناتجة عن فارق أسعار العملات.

المادة 348:

عندما تكون الحادثة التي ترتبت عنها تضحية أو نفقة نتيجة خطأ ارتكبه أحد الأطراف المعنية، يكون مع ذلك هناك داع للمساهمة، ولكن دون مساس بالحق في الدعاوى التي يمكن أن تُرفع ضد هذا الطرف بسبب خطئه.

المادة 349:

1- الدليل على أن الخسارة أو النفقة يجب أن تعتبر تلقا مشتركا، يتوجب تقديمه على من يطالب بذلك.
2- يجب إشعار الموزع كتابيا خلال إثني عشر شهرا من تاريخ انتهاء الرحلة البحرية المشتركة.

2- دون المساس، عند الاقتضاء، بالتحقيق القضائي يجمع المحققون الفنيون ويحللون المعلومات الضرورية حيث تكون الغاية منها تحديد الملابس وأسباب الحوادث المؤكدة أو الممكنة، وإن اقتضى الأمر وضع توصيات للسلامة.

3- يقصد في هذا الكتاب "حدث بحري" كل حدث أو حادث يقع على سفينة ينجم عنه بالخصوص فقدان أرواح بشرية في البحر أو تلوته أو حصول تصادم أو جنوح أو حريق أو انفجار أو ضرر على البنية يمكن أن يؤثر على قابلية السفينة للملاحة أو عطب يتطلب القطر أو تدخل مصالح المساعدة على اليابسة.

المادة 363 :

يفتح التحقيق الفني بعد أي حدث بحري عند ما يكون محل اتهام :
- سفينة ترفع العلم الموريتاني.

- حدث وقع في المياه الإقليمية أو الداخلية الموريتانية، مهما كان العلم الذي ترفعه السفينة أو السفن المعنية،
- عندما يكون الحادث، أيا كان المكان الذي وقع فيه، أدى إلى وفيات أو تسبب في جروح خطيرة لموريتانيين،
- حدث يسبب أو يهدد بوقوع أضرار جسيمة: على التراب الوطني أو على البيئة أو على المصادر البحرية أو على المنشآت التي تمارس عليها سيادة وقوانين الجمهورية الإسلامية الموريتانية أو يمس من مصالح أخرى مهمة.

المادة 364 :

لا يطبق هذا الكتاب على:

- السفن التابعة للبحرية الوطنية
- السفن التي تمتلكها الدولة والتي لا تمارس ملاحه تجارية
- الزوارق غير المسطحة التي يبلغ طولها أقل من 12م.

المادة 365 :

1- تجري التحقيق الفني خلية مخصصة تلجأ إلى مفتش في الأمن البحري يساعده وكيل أو وكلاء يتم تعيينهم نظرا لكفاءاتهم الفنية أو، عند الاقتضاء، بلجنة تفتيش مشكلة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

2- في إطار هذا التحقيق فإن الخلية والمحققين الفنيين يعملون بكل استقلالية ولا يحصلون على أي توجيه أو أية تعليمات صادرة عن السلطة أو أي جهاز آخر يمكن أن تتداخل صلاحيته مع المهمة الموكلة إليهم .

3- يمكن أن يرخص لمحققين فنيين من جنسية أجنبية بالمشاركة في التحقيق على التراب الوطني أو على متن سفينة موريتانية إذا كان حضورهم ضروريا لإعداد هذا التحقيق.

المادة 366 :

1- يجوز للمحققين الفنيين ولوج مكان الحدث مباشرة لإجراء تحقيقاتهم الضرورية في عين المكان.

2- يُبلغ وكيل الجمهورية مسبقا بإجراءات تدخلهم.

3- يمكن للمحققين الفنيين اتخاذ كافة الإجراءات الكفيلة بمحافظتهم على المؤشرات، وبإمكانهم اللجوء إلى المنظمة الفنية التي تسجل المعطيات المرجعية الضرورية بدون تأخير لفهم أسباب وملابس الحادث ويمكنهم كذلك استغلال هذه المعلومات في الظروف التالية :

- إذا كان هنالك فتح تحقيق أو معلومة قضائية فياستطاعتهم أن يأخذوا نسخة من التسجيلات و استخدام أجهزة التسجيل المحجوزة من قبل السلطة القضائية تحت مراقبة ضابط شرطة قضائية.

- في الحالة المعاكسة باستطاعتهم أخذ عينات من التسجيل و أجهزة التسجيل بحضور ضابط شرطة قضائية معين من طرف وكيل الجمهورية.

المادة 367 :

1- إذا لم يتم فتح تحقيق أو معلومة قضائية فإن المحققين الفنيين باستطاعتهم أخذ عينات بهدف تحليل المواد السائلة والصلبة والأجهزة أو أي أليات أخرى يعتبرونها ضرورية للمساهمة

4- يضاف إلى القيم المحددة على هذا النحو قيمة التلف المادي المقبولة في إطار التلف المشترك.

5- لا تساهم الطرود البريدية والمون الغذائية وأمتعة الركاب الشخصية.

6- الشحنة المنقوذة على حساب الناقل تساهم على مبلغها الخام وإذا كانت الشحن غير المسدد مقبول كتلف مشترك تساهم في المبلغ المقبول.

المادة 355 :

كل طلب للقبول في التلف المشترك مهما كان سبب أو طبيعة أو أهمية الأضرار، يجب أن يكون مبررا بملاحظة واحد أو أكثر من الخبراء في الأجال المحددة كما يلي:

- إما في أسرع وقت ممكن بعد تسليم البضاعة
- إما فور إمكانية ذلك بعد الحادثة أو قبل بدء رحلة جديدة.

المادة 356 :

1- يجب تقديم كل معلومة أو وثيقة يطلبها الموزع في أجل ستة أشهر اعتبارا من طلب المعنيين بالتلف المشترك.

2- في حالة انعدام المعلومات التي يطلبها الموزع، فإن تلك التي توجد لديه تكون مقبولة لغاية ثبوت ما يخالفها.

المادة 357 :

1- تكون الأضرار والمصاريف اللازمة عن الجنوح المقصود للإنقاذ المشترك حتى وإن شكل فعل تلف مشترك غير مبررة للقبول إلا بعد إعادة السفينة في البحر والتأكد من قابلية إصلاحها.

2- إذا كانت السفينة قد غرقت دون أن يكون ذلك بهدف إنقاذها أو إنقاذ حمولتها من خطر مشترك فإن مصاريف التعويم وغيرها من الأضرار المتعمدة تشكل تلتفا مشتركا. ولكن الأضرار الناجمة عن الحادث لا تعتبر تلتفا مشتركا.

المادة 358 :

في حالة قطر سفينة جانحة أو سحبها إلى اليابسة أو القيام بالمسافنة لكل أو بعض الحمولة، يشكل تلتفا مشتركا، فإن تعويض مقدم المساعدة سيكون مقبولا كتلف مشترك، مع مراعاة الشروط التي سيحددها مرسوم صادر عن مجلس الوزراء باقتراح من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

المادة 359 :

1- بغض النظر عن الأحكام الحصرية للمادة 358 أعلاه تكون مقبولة كتلف مشترك، التعويضات المحددة بقرار قضائي أو تحكيمي.

2- تطبق أحكام المادة 358 والفقرة 1 أعلاه حتى وإن كانت السفن المنقوذة أو المساعدة تابعة لنفس المالك أو المجهز أو تتبع أيضا لنفس المسير.

3- في هذه الحالة ينحصر التلف المشترك في الخسائر والتلف الناجم مباشرة عن المساعدة أثناء تخفيف الحمولة أو القطر.

4- تشمل عمليات التلف المشترك تعويض المساعدة المعتبرة في شروط المادة 13 الفقرة 1 ب من الاتفاقية الدولية لسنة 1989 حول المساعدة.

5- تكون المكافأة الخاصة المدفوعة لمقدم المساعدة من مجهز السفينة حسب الفقرة 4 من المادة 14 من نفس الاتفاقية غير مقبولة في نطاق التلف المشترك.

المادة 360 :

إلا في حالة استثنائية، عندما تنتقل السفينة إلى مرفأ لجوء وتقيم فيه منفردة فإن تكاليف الدخول والخروج والقطر وحقوق المرفأ وحراسة السفينة تعتبر تلتفا مشتركا.

المادة 361 :

كل العمليات المترتبة عن تلف مشترك تعتبر متقدمة بعد خمس سنوات اعتبارا من التاريخ الذي انتهت فيه الرحلة.

الكتاب الثامن : التحقيق الفني بعد أحداث البحر

المادة 362 :

1- بعد أي حدث بحري فإن السلطة البحرية يمكنها أن تقرر فتح تحقيق فني يهدف إلى الوقاية في المستقبل من أحداث مشابهة.

3- قبل تسليم التقرير، يمكن للمحققين الفنيين جمع ملاحظات السلطات والمؤسسات والأشخاص المعنيين المزمين بالحفاظ على السرية المهنية فيما يتعلق بعناصر هذه الاستشارة.

المادة 373 :

يوضح مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط تطبيق هذا الكتاب.

الكتاب التاسع : الحطام والسفن المهجورة

الفصل الأول: حطام السفن البحرية

المادة 374 :

1- مع مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية المعمول بها، يعتبر حطاما بحريا ما يلي:

1.1 السفن والطائرات المهجورة والمغمورة في حالة عطل تام، وكذا حمولتها وكل ملحقات وحطامات ملاحية أخرى.

1.2 البضائع والأغراض المرمية أو التي سقطت في البحر أو التي تم انتشالها من سطح الماء أو من أعماقه والتي فقدها مالِكها.

1.3 وبصفة عامة، كل الأشياء الأخرى أو الممتلكات التي وجدت مهجورة في البحر أو على الشواطئ أو في أعماق البحار.

2- لا تعتبر حطاما البضائع المهجورة عمدا أو المرمية في البحار أو على الشواطئ للتحميل على الجمارك.

المادة 375 :

يجب على كل شخص اكتشف حطاما أن يقوم بما يلي:

1- أن يجعله قدر الإمكان في مأمن،

2- أن يعلن عنه في أقرب الأجل للسلطة البحرية لاتخاذ الإجراءات اللازمة لاستعادته أو لصيانته، وكذا القيام بجرد كافة اللوازم والأشياء المنقذة والشروع في البحث عن المالك.

المادة 376 :

إذا كان المالك معروفا، حاضرا أو ممثلا، وإذا طالب بحقوقه على حطام السفينة فإن السلطة البحرية لا يمكنها مباشرة إنقاذ هذا الحطام على نفقات المالك إلا في الحالات التالية:

1- بعد إنذار بدون جدوى وفي الأجل المحدد، إذا كان الحطام يشكل :

- عائقا للملاحة أو الصيد البحري،

- تهديدا للبيئة،

- إذا كان انتشالها ذا مصلحة عامة أو طابع استعجالي.

2- يطلب من مالك السفينة إذا كانت لا تتوفر لديه وسائل السلامة الكافية أو إذا كان الموقف الاستعجالي يتطلب تفادي تدهور وفقدان السفينة.

المادة 377 :

1- يمكن للسلطة المينائية أو مسير المرسى المعدني أو البترولي، بعد إشعار السلطة البحرية، إصدار إنذار لمالك سفينة تشكل خطرا على الملاحة في الحدود القانونية للمرفق المينائي أو المرسى بغية إزالتها أو تفكيكها بعد إعطائه مهلة محددة.

2- إذا كان مالك السفينة غير معروف وإذا امتنع أو تهاون بتنفيذ عدم احترام الأجل لتنفيذ الأشغال، تستطيع السلطة القائمة على تسيير الميناء أو مسير المرسى اتخاذ الإجراءات الكفيلة بنزع الخطر على نفقته.

3- لا يمكن لمالك السفينة أن يتخلص من التزاماته بالتخلي عن سفينته وحمولتها ولكنه يمكنه أن يطلب الاستفادة من حد مسؤوليته طبقا لأحكام الاتفاقية الدولية حول تحديد المسؤولية بالنسبة للمستحقات البحرية.

المادة 378 :

1- إذا كان مالك حطام السفينة معروفا فهو مطالب في أجل شهر ابتداء من عملية الإنقاذ أن يعلن عما إذا كان راغبا في استعادة حطام سفينته أو التخلي عنه.

في تحديد ملايسات وأسباب الحدث البحري و يتم أخذ هذه العينات بحضور ضابط شرطة قضائية بأمر من وكيل الجمهورية.

2- يتم إرجاع المواد والوثائق التي تم حجزها، إذا تبين عدم جدوايتها للتحقيق.

3- إن استبقاء هذه الوثائق والمواد، وعند الاقتضاء، تدميرها لا يعطي الحق لأي تعويض.

المادة 368 :

1- إذا تم فتح تحقيق أو معلومة قضائية، فإن المحققين الفنيين باستطاعتهم، بعد موافقة وكيل الجمهورية أو قاضي التحقيق، أخذ عينات، بغية دراستها أو تحليلها سواء كانت هذه العينات صلبة أو سائلة أو قطعة أو جسم، أو آلية أخرى يرونها ضرورية في تحديد أسباب أو ملايسات الحدث البحري.

2- إذا تم حجز هذه الأشياء، فلا يستطيع أي أحد آخر النظر في تحليلها أو تغييرها أو تدميرها إلا بموافقة السلطة القضائية.

3- يتم إشعار المحققين الفنيين بعمليات الخبرة التي تطلبها السلطة القضائية، ويمكنهم الحضور لغرض استغلال ملاحظاتهم لفائدة التحقيق.

المادة 369 :

1- يمكن للمحققين الفنيين الالتقاء بأي شخص آخر معني للحصول على معلومات مهنية أو معلومات حول الوثائق دون تعمله بالسرية المهنية فيما يتعلق بما يلي:

- الملابس والأجسام والوسائل المادية المتعلقة بحدث البحر.

- البناء والتصنيف والصيانة واستغلال المعدات.

2- يجوز للمحققين أيضا طلب الحصول على أية معلومات أو وثائق ذات طابع شخصي فيما يتعلق بالتكوين، وقدرة وكفاءة الأشخاص.

3- لا يمكن إعطاء المعلومات الطبية إلا للأطباء الذين تم تعيينهم لمساعدة المحققين.

4- هذه المعلومات أو الوثائق التي تضم أسرار التحقيق يمكن تسليمها إلى المحققين الفنيين بموافقة وكيل الجمهورية .

إذا كانت مختومة تسلم لهم نسخة منها.

المادة 370 :

عندما يفتح إجراء قضائي، توجه نسخة من تقرير التحقيق الفني إلى وكيل الجمهورية.

المادة 371 :

1- يلزم رئيس الخلية والخبراء الذين يستعين بهم بالسرية المهنية والظروف والعقوبات التي تحددها المدونة الجنائية.

2- وخروجا على الفقرة 1 أعلاه، فإن رئيس الخلية مخول بحالة المعلومات الناتجة عن التحقيق الفني إلى السلطة البحرية وإلى قادة مؤسسات البناء وصيانة المنشآت وآليات النقل والتجهيزات، إذا اعتبر ان من شأنها المساعدة في الوقاية من حدث بحري .

3- ولهذا الغرض يستطيع رئيس الخلية او رئيس لجنة التحقيق في اطار مهامه أن ينشر المعلومات ذات الطابع الفني حول الملاحظات التي ابداهها المحققون وعند الاقتضاء الاستنتاجات المؤقتة.

المادة 372 :

1- خلال التحقيق فإن رئيس الخلية يمكنه تقديم توصيات تتعلق بالسلامة يرى أن إنجازها كفيل بالوقاية من وقوع حدث بحري.

2- في نهاية هذا التحقيق، ينشر تقريرا في شكل يناسب نمط و خطورة الحدث، ويتحاشى في هذا التقرير ذكر أسماء الأشخاص ولا يعطي إلا المعلومات الضرورية الناتجة عن التحقيق لتحديد ملايسات وأسباب الحدث وفهم توصيات السلامة. يحال هذا التقرير أيضا إلى اللجنة الفنية المكلفة بالسلامة.

2- في الحالة الأولى فإنه مطالب باستعادة حطام السفينة في الأجل التي تحددها السلطة البحرية التي تأخذ بعين الاعتبار وضعيته ومشاكل هذه العملية والأجل المحددة التي يجب أن تنتهي فيها العملية.

3- إذا لم يتم تنفيذ الأشغال في الأجل المحددة، فإن السلطة البحرية يمكنها إعلان نزع حقوق المالك ليصبح ملكا للدولة.

4- عند ما يعلن نزع ملكية الحطام، فإن الدولة باستطاعتها:

- أن تقوم ببيع هذا الحطام.
- أن تقوم مباشرة باستغلاله.
- أن تيرم عقدا مع مؤسسة مختصة لاستغلاله.

المادة 379

1- إن مكتشف أو منقذ الحطام له الحق في تعويض يراعي بالذات ما يلي:

1.1 - النجاح المسجل والزمن الذي استخدمه والتكاليف والخسائر والأخطار التي تعرض لها وقيمة امتلاك الوسائل المستخدمة.

2.1 - قيمة حطام السفينة

2- إذا كان هناك عدة منقذين فإن التعويض يوزع حسب المعايير المحدد في الفقرة 1 من هذه المادة.

3- يحدد مبلغ التعويض بموافقة الأطراف، أو في غياب ذلك من طرف محكمة في مكان اكتشاف الحطام أو المكان الذي جلب إليه.

المادة 380

1- عند ما تساهم سفينة في إنقاذ حطام فإن التعويض الحاصل يوزع بين مجهزة السفينة والطاقم حسب قاعدة ثلثان لمجهز السفينة وثلث للطاقم.

2- يتم التوزيع بين أعضاء الطاقم تمشيا مع نسب الرواتب الحقيقية.

3- لا تطبق أحكام هذه المادة على المؤسسات التي تشارك عادة في عمليات الإنقاذ.

المادة 381

عند ما يكون حطام سفينة ملكا للدولة فياستطاعة الإدارات المعنية بالتعاون مع السلطة البحرية أن تحظر الإنقاذ أو تحدد تعويضا جزافيا لمن قام بالإنقاذ إذا كان تم بالفعل.

المادة 382

1- يترتب لمكتشف الحطام أو المنقذ جعل على الحطام المنقوذ

2- لهذا الجعل نفس رتبة التكاليف التي تم صرفها لصيانة حطام السفينة

3- يتقدم حق التعويض في أجل سنتين ابتداء من نهاية عمليات الإنقاذ.

المادة 383

1- يمكن للسلطة البحرية بيع حطام سفينة قذفه البحر أو سحب إلى الشاطئ:

- عند انتهاء أجل شهر محدد في المادة 378 أعلاه إذا لم يطالب به ماله في هذا الأجل
- بعد إبلاغ ماله قرار نزع ملكية الحطام.

2- يمكن للسلطة البحرية أن تحيل ملكية الحطام الذي لا يُرجى من بيعه مردود صافي ذو قيمة إلى المنقذ.

المادة 384

يمكن ترخيص بيع البضائع القابلة للتلف والتي لا يمكن التعرف عليها خروجاً على أحكام المادة 378 المذكورة أعلاه.

المادة 385

1- يسدد إلى الخزينة العامة ثمن حطام السفينة بعد خصم كافة التكاليف والحقوق والضرائب أو المستحقات.

2- يمكن لمالك حطام السفينة أو من له حق في غضون 5 سنوات المطالبة بحقوقه وبعد انتهاء هذا الأجل فإنه يصبح مكسبا للخزينة العامة.

3- يعتبر الحطام أجنبيا وخاضعا لتسديد الحقوق والرسوم الجمركية إلا في حالة وجود مبررات مخالفة.

المادة 386 : باستثناء السفن الحربية والسفن التابعة للدولة أو المستغلة من طرفها، يجب على كل مالك سفينة حيازة تأمين يضمن نزع حطام سفينته في حال جنوحها في المياه الخاضعة للقوانين الموريتانية أو في الدومين العمومي البحري. ويجب أن يتم تصديق هذا التأمين من طرف السلطة البحرية.

يجب على كل سفينة أجنبية تبحر في المياه الخاضعة للتشريع الموريتاني حيازة "أفادة تأمين حطام" صادرة عن دولتها.

الفصل الثاني : السفن المهجورة

المادة 387 :

تعتبر سفينة مهجورة، بالمعنى المقصود في هذه المدونة، كل سفينة في حالة عجز تام عن الملاحة:

1- التي لا يمكن لمجهزها أن يوفر على متنها طريقا للسلامة مسجلا بانتظام في سجل الطاقم المودع لدى السلطة.

2- التي لا يستجيب صاحبها فوراً لأوامر السلطة البحرية الضامنة لسلامة الملاحة البحرية وصيانة البيئة في المياه الموريتانية،

3- التي تشكل ملاحظتها أو توقفها مخالفة للأحكام التشريعية والتنظيمية للشرطة العامة والخاصة وتهدد سلامة المستخدمين والسكنية والصحة العمومية وجمال المواقع وصيانة الشواطئ.

المادة 388:

1- يمكن القيام بتسخير الأشخاص أو الممتلكات من أجل إنهاء خطر السفن المهجورة مع الاعتراف بالاختصاص للسلطة القضائية فيما يتعلق بالنزاعات حول الحقوق والعلوات.

2- يقدم الإنذار بإنهاء الخطر الذي تمثله السفينة المهجورة من طرف مدير المرفق المينائي أو مسير مرسى الزيوت أو المعادن، إذا كانت السفينة المهجورة توجد في الحدود الإدارية لهذه المرافق أو من طرف مدير البحرية التجارية في أي مكان آخر.

3- عندما يمتنع أو يُهمل المالك أو المجهز أو من يمثله في الأجل المحددة اتخاذ الإجراءات الضرورية لإنهاء الخطر الذي يمثله حطام السفينة المهجورة، فإن سلطات الميناء أو مسيري المرافق، وعند الاقتضاء، السلطة البحرية بإمكانها التدخل للتكفل بهذه الأخطار.

4- يمكن أن ينفذ هذا التدخل فوراً وبدون أجل في الحالات الاستعجالية.

المادة 389

1- يمكن أن تباع حمولة السفينة المهجورة إذا لم يكن مطالباً بها أو تم تخليصها.

2- يودع الثمن الحاصل من البيع لمدة سنة، وبعد انقضاءها يصبح ملكاً للخزينة العامة إذا لم تقدم دعوى فيه من دائن.

3- تتضمن الديون المتعلقة بمصاريف المحافظة على الحمولة بامتياز على قيمة هذه الأخيرة بنفس درجة الامتياز الممنوحة للمحافظة على الشيء.

المادة 390

يتخذ مجلس الوزراء مرسوماً يوضح الإجراءات اللازم اتخاذها فيما يتعلق بالسفن المهجورة.

الجزء الخامس- البحارة والعمل البحري

الكتاب العاشر: عقد العمل البحري والتزامات البحارة ومجهز السفينة

الفصل الأول: تعريفات

المادة 391 :

يعتبر وفق مفهرم هذا الكتاب:

- "المجهز"، كل مالك سفينة؛ خصوصي أو شركة أو مصلحة عمومية تجهز وتستغل السفينة لصالحها أو تستخدمها، أو أي كيان آخر أو شخص - كالمسير، أو الوكيل أو مؤجر السفينة العارية - الذي أسند إليه المالك مسؤولية استغلال السفينة والذي بممارسته لهذه المسؤولية يكون

- 1-1- تحديد المدة
 - 2-1 مهلة الإخطار التي تجب مراعاتها في حال فسخه من قبل أحد الأطراف، حسب الشروط المحددة في القسم 4 أسفله.
 - 3-1 الميناء الذي تنتهي عنده الرحلة وتحديد الوقت الذي تعتبر فيه كل العمليات التجارية أو البحرية قد أنجزت.
 - 4-1 - الخدمة التي يلتزم بها البحار والوظيفة التي يضطلع بها ومبلغ الراتب والمستحقات الأخرى.
 - 5-1 أية معلومات أخرى مفيدة في احترام الأحكام القانونية التنظيمية، والاتفاقيات الجماعية والأعراف.
- يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يحدد بموجب مقرر صيغة عقد العمل البحري الخاص بالبحارة الموريتانيين العاملين على متن السفن الأجنبية المرخص لها بالعمل في المياه الخاضعة للقانون الموريتاني.
- ويأخذ هذا العقد في الاعتبار فترة إقامة هذه السفن.

القسم الثالث- عقد التجريب

المادة 397 :

- 1- لا يمكن إبرام عقد التجريب الخارج عن قواعد إبرام العقد النهائي، لمدة تزيد على ثلاثة أشهر أو أن يتجاوز الحدود التي تفرضها الاتفاقيات الجماعية.
- 2- في نهاية فترة التجريب يصبح العقد نهائيا بصفة تلقائية إلا في حال فسخه من أحد الأطراف خلال أو في نهاية التجريب .
- 3- يمكن فسخ العقد قبل نهاية أجله من طرف القبطان أو المالك بعد رأي مندوب متن السفينة، إلا في حال وجود ترتيبات اتفاقية مناقضة، ولا تسري قواعد الفصل عن العمل خلال هذه المدة.
- 4- الإشعار بإنهاء التجريب يمكن أن يكون شفهيًا دون أن يكون مجهزة السفينة أو ممثله ملزما بإبداء الأسباب في رسالة الإنهاء.

القسم الرابع- الفسخ

المادة 398:

- 1- يمكن لمجهز السفينة أو ممثله أو القبطان أن يفسخ عقد العمل البحري دون إشعار مسبق أو قبل انقضاء المدة إذا ظهر أن البحار:
 - 1-1 عاجز عن القيام بالخدمة التي اُكْتُب من أجلها إذا كانت أسباب هذا العجز سابقة للدخول في العقد إلا في الحالات التالية:
 - 1-1-1 إذا كانت هذه الأسباب معروفة من لدن مجهزة السفينة
 - 2-1-1 إذا كانت هذه الأسباب من الأمور التي كثيرا ما تكون معروفة من لدن المالك.
 - 2-1 إذا كان مصابا بمرض معدي يمكن أن يشكل خطرا على أي شخص على متن السفينة أو تكتم عليه.
 - 3-1 إذا كان قد ارتكب أخطاء متكررة وفادحة خصوصا في الخدمة أو لسبب تأديبي أو جنائي يجعل من وجود العامل على متن السفينة أمرا غير مرغوب فيه.
 - 4-1 إذا ارتكب فعلا يجعله غير قادر على العمل.

- 2- يجب تسجيل فسخ العقد الفوري وطبيعة الأخطاء المسجلة، والظروف التي جرت فيها في سجل متن السفينة.
- وتسلم نسخة موقعة من هذا الإشعار إلى البحار.

المادة 399:

- يمكن للبحار أن يفسخ عقد العمل البحري دون إشعار مسبق:
- 1- إذا كان أي من مجهزة السفينة أو القبطان قد أحل بشكل فادح بالواجب اتجاهه.
 - 2- إذا شتمه القبطان أو أهانه أو عامله معاملة سيئة أو سمح بمثل هذه المعاملة اتجاهه من الغير
 - 3- إذا غيرت السفينة العلم.
 - 4- إذا لم يسمح له بالعطلة السنوية
 - 5- إذا كان على السفينة المرور بميناء مصاب بوباء أو لم تغادر بأقصى سرعة ممكنة ميناء أعلنت فيه حالة وبائية بحيث تكون صحته مهددة بصفة جدية أو إذا كانت عليها أن تمر بمنطقة معرضة لمخاطر خاصة بسبب نزاع مسلح، وعلاوة على ذلك إذا لم تغادر مثل هذه المناطق

- قد قيل تحمل المهام والالتزامات الواقعة على عاتق المجهزين بموجب هذا القانون بغض النظر عما إذا كانت كيانات أخرى أو أشخاص يضطلعون بهذه المهام أو المسؤوليات باسمه.
- "القبطان" كل شخص يمارس فعلا قيادة سفينة باستثناء المرشدين البحريين
- "عمال البحر" أو البحارة، كل الأشخاص المستخدمين أو المكتتبين أو العاملين لحسابهم تحت أي عنوان كان وسواء كانوا على متن السفينة أو يمتنون أعمالا دائمة في البحر تتعلق بسير وقيادة وصيانة أو استغلال السفينة باستثناء
- طواقم السفن البحرية الوطنية
 - أشخاص آخرون في خدمة دائمة للدولة
 - عمال الرصيف والعمال المتجولون.
- "مرشد بحري" أي شخص مخول ومأذون بتوجيه السفن عند الدخول والخروج من الموانئ وقنوات الدخول و الممرات.

الفصل الثاني: عقد العمل البحري

القسم الأول: العقد والشكل

المادة 392:

- 1- كل عقد عمل يتم بين مجهزة سفينة أو من يمثله وبين بحار، يهدف لإنجاز خدمة على متن سفينة ترفع العلم الموريتاني بغرض أو أثناء ملاحه بحرية، هو عقد إبحار خدمات يطلق عليه عقد عمل بحري ويخضع لأحكام هذه المدونة ونصوصها التطبيقية.
- 2- يخضع عقد العمل البحري خارج فترات العمل البحري لأحكام القانون العام.

المادة 393:

- 1- الالتزام البحري حر بشرط مراعاة قواعد القانون العام في مجال التعاقد ويحتفظ مجهزة السفينة أو من يمثله بحرية اختيار الطاقم في كل الظروف.
- 2- لا يمكن لأي كان أن ينجز هذا العقد إلا إذا كان في حيلٍ من أي التزام آخر.
- 3- باستثناء اتفاقيات المعاملة بالمثُل، لا يحول عقد العمل البحري أي حق في الدخول أو الإقامة أو العمل في الجمهورية الإسلامية الموريتانية.

المادة 394:

- 1- يجب تحرير عقد العمل البحري وإبرازه:
 - بالكتابة بعبارات واضحة وبشكل لا يدع مجالاً للشك فيما يخص حقوق الأطراف والتزاماتهم.
 - باللغة العربية أو الإنكليزية أو الفرنسية إلا إذا اتفقت الأطراف على لغة أخرى فحينها يجب تقديم ترجمة باللغة العربية أو الفرنسية أو الإنكليزية إلى كل طرف.
 - في نسختين، تسلم إحداها إلى مجهزة السفينة أو من يمثله، والأخرى للبحار.
- 2- يجب توقيع العقد من طرف البحار قبل إبحار السفينة، في الظروف التي تمكنه من فحص بنود وشروط العقد وقبولها بحرية قبل توقيعه، وعند الضرورة يحق له طلب الاستشارة .
- ويتم تصديقه بواسطة توقيع القبطان أو مجهزة السفينة أو من يمثله، ولا يُشكل هذا التوقيع تنازلا من قبل البحار عن أية مطالب لاحقة ضد هؤلاء
- 3- يتمتع بقوة الإلزام وينظر إليه على أنه يتضمن الاتفاقيات الجماعية المطبقة على المهنة.

القسم الثاني: مضمون العقد:

المادة 395:

- يجب ألا يتضمن عقد العمل البحري:
- أي بند متناقض مع التشريع الوطني
 - أي بند يتفق الأطراف من خلاله على الإبعاد المسبق لقواعد اختصاص المحاكم مع أن مثل هذا الإجراء لا يمنع من اللجوء إلى الصلح عند الاقتضاء.

المادة 396:

- 1- يجب أن يحدد عقد العمل البحري تبعا لمدته التي قد تكون محددة أو غير محددة أو لمدة رحلة الأمور التالية:

يحق للبحار الحصول على تعويض الفصل إلا في حالة الفصل الفوري بسبب ارتكاب خطأ فادح.

المادة 408 :

- 1- يفتح الفسخ التعسفي لعقد العمل المجال أمام جبر الضرر.
- 2- يعتبر تعسفا كل تصرف غير عادي اجتماعيا واقتصاديا ومنافي للقانون أو غير مبني على مبررات حقيقية وجدية.

الفصل الثالث - البحار

القسم الأول- الاكتتاب والتوظيف

المادة 409:

- 1- يتم اكتتاب وتوظيف بحارة يتقدمون لعقد عمل على متن سفينة بواسطة:
 - اكتتاب مباشر،
 - منظمات نقابية ممثلة لمجهزي السفن أو البحارة العاملين تحت رقابة السلطة البحرية.
- 2- تعتبر هذه العمليات مجانية باستثناء المصاريف المرتبطة مباشرة بتلك التي من الممكن عند الاقتضاء أن تطلب من البحار بعد تقديم المبررات.
- 3- من أجل التسجيل على قائمة طالبي العمل، يجب على البحار أن يتقدم بنفسه، مصحوبا بسجله المهني البحري المؤمن
- 4- يجب أن تحين لائحة طالبي العمل بصفة منتظمة.

القسم الثاني- شرط الجنسية - العمال الأجانب

المادة 410 :

- تعتبر أحكام هذا الكتاب قابلة للتطبيق مع مراعاة ترتيبات المادة 411 أسفله على:
- الموريتانيين أو الأجانب المتواجدين على سفن ترفع العلم الموريتاني.
 - البحارة الموريتانيين الصيادين على سفن صيد أجنبية
 - مجهزي السفن وممثليهم، الموريتانيين والأجانب، المستخدمين لبحارة موريتانيين.
 - مجهزي السفن الموريتانيين وممثليهم المستخدمين لبحارة أجانب.

المادة 411 :

- 1- باستثناء المعاهدات والاتفاقيات والتفاهات المصدقة بانتظام والمعتمدة والمنشورة، أو حسب نص الاتفاقيات ورخص الصيد فإنه يجب على أي أجنبي يصعد على متن سفينة موريتانية أن يقدم زيادة على الوثائق والتأشيرات المطلوبة من لدن هذه الاتفاقيات والنظم المعمول بها، عقد عمل بحري مؤشر من طرف السلطة البحرية لغرض استخدامه على متن السفن البحرية بانتظام.
- 2- يُمنع مجهز السفينة من تشغيل بحار أجنبي في حال عدم وجود هذه التأشيرة.
- 3- يُعامل البحار الأجنبي المشغل بطريقة غير قانونية أو الذي يقوم بعمل سري، معاملة البحار المشغل بطريقة قانونية فيما يخص واجبات مجهز السفينة المتعلقة بتقنين العمل البحري إلا أنه لا يستحق العلاوة المقررة في حالة قطع علاقة العمل.

القسم الثالث- شروط ممارسة المهنة

المادة 412:

- 1- لا يمكن لأحد أن يبرم عقد عمل بحري دون أن يكون معروفا من قبل المصالح المختصة للسلطة البحرية ومسجل عن طريقها في سجل رجال البحر،
- 2- من أجل أن يكون الشخص مسجلا في سجل رجال البحر بغض النظر عن الوعد بالتشغيل على متن السفينة وشرط الجنسية المنصوص عليه في المادتين 410 و 411 أعلاه ، يجب على كل شخص يتقدم إلى مهنة بحار أن يستجيب للشروط التالية:

- العمر الأدنى والأعلى
- المقدرة البدنية
- الأخلاق
- الكفاءة المهنية

دون انتظار إلا إذا كان قد أخبر قبل بداية الرحلة بفسخ عقده.

- 6- في حالة عدم قابلية السفينة للإبحار، وفي حالة مكان إيواء غير صحي وحرمان من الغذاء أو الشراب وتسليم مواد غذائية تالفة وطاقم غير كافي إلا إذا عولج الأمر في مدة معقولة.
- 7- إذا لم يسدد له راتبه المستحق في مدة 45 يوما.

القسم الخامس: انتهاء العقد

المادة 400 :

- 1- ينتهي عقد العمل البحري، مهما كانت طبيعته عند:
 - 1-1 وفاة البحار
 - 2-1 خسارة السفينة أو عجز عن الملاحة الموثق رسميا أو حجزها أو الاستيلاء عليها.
 - 3-1 اعتقال البحار عند ارتكابه مخالفة أو تواطأ مع مرتكبيها
 - 4-1 إنهاء العقد بحكم قضائي.
 - 5-1 فصل مبرر اثر مرض أو جرح.
 - 6-1 الاتفاق المتبادل بين الأطراف.
 - 7-1 نزع تجهيزات السفينة أو إقامتها في ورشة بحرية لمدة تزيد عن عشرة أيام.
 - 8-1 حالة إعلان إفلاس المجهز.
- 2- وبالرغم من ذلك يُلزم المجهز الجديد بالعقود المبرمة سلفا مع البحار عند تغيير الوضع القانوني للمجهز.

المادة 401 :

- 1- ينتهي كل عقد محدود الأجل، باستثناء الحالات المنصوص عليها في المادة 399 أعلاه، في نهاية الزمن المحدد لإبرامه ولا يمكن فسخه قبل نهاية الأجل المحدود.
- 2- في حال عدم احترام مجهز السفينة لترتيبات الفقرة 1، يمكن للبحار أن يطالب بتعويض عن أضرار مساوية لرواتبه بما في ذلك الساعات الإضافية التي كان سيحصل عليها حتى نهاية العقد.
- 3- في حالة عدم احترام البحار لترتيبات الفقرة 1 ، يمكن للمجهز أن يطالب بتعويض عن خسائر تناسب الضرر دون أن يتجاوز هذا التعويض المكافآت المناسبة لمدة العقد المتبقية.

المادة 402:

ينتهي العمل بكل عقد أبرم من أجل رحلة باستكمالها أو قطعها إراديا أو إجباريا.

المادة 403 :

- 1- ينتهي العمل بالعقد غير محدود المدة في ميناء شحن أو تفريغ، بعد الإبلاغ بفسخه من قبل القبطان أو البحار مع مراعاة مهلة الإخطار.
- 2 - يلزم الطرف الذي يفسخ العقد- دون وجه حق- بتسديد تعويض للطرف الأخر، بما يقابل مدة العقد أو الجزء المتبقي من مهلة الإخطار

المادة 404:

يجب على المجهز أو القبطان أن يسلم البحار إفادة خدمة عند فصله.

القسم السادس: الفصل لأسباب اقتصادية

المادة 405 :

- 1- الفصل لأسباب اقتصادية هو كل فصل لبحار يحصل لأسباب لا تعود إليه و ناتجة عن إلغاء أو تحويل في عمله أو تغيير جذري لعقد عمله ناتج عن صعوبات اقتصادية.
- 2- لا يمكن لمثل هذا الفصل أن يتم إلا بعد بذل كل الجهود من أجل تكوينه وتكييفه، وعندما تكون إعادة تصنيفه غير ممكنة في عمل مماثل أو، في حالة عدم وجود هذا العمل، وعندما يوافق على العمل برتبة أقل في مجال تجهيز السفن.

الماد 406 :

يحدد المجهز المعايير المحددة لسلم الترتيب في الفصل بعد استشارة لجنة المؤسسة أو مناديب العمال.

القسم السابع - تعويض الفصل

المادة 407 :

الفرع الأول - العمر الأدنى و الأعلى

المادة 413 :

- 1- يحظر:
 - تشغيل او اكتتاب أو عمل أي شخص يقل عمره عن 16 سنة على متن سفينة
 - العمل الليلي لبحار يقل عمره عن 18 سنة.
- 2- فيما يخص سفن الصيد، يمكن للسلطة البحرية أن تسمح بعمر أدنى يصل 15 سنة للأشخاص الذين يتابعون تكويناً مهنيًا في مجال الصيد أو يقومون بأعمال خفيفة.
- 3- يقصد بـ"العمل الليلي" فترة تسع ساعات متتالية على الأقل، يبدأ من الساعة صفر كحد أقصى وينتهي عند الساعة 5 صباحاً كحد أول.
- 4- يمكن للسلطة البحرية أن تستثني من تطبيق أحكام الفقرتين 2 و3 أعلاه عندما:
 - يكون تكوين البحار الفعلي في إطار البرامج والمخططات المتبعة عرضة لما يضر به.
 - تكون طبيعة المهنة الخاصة أو برامج التكوين المعتمدة تتطلب من البحار العمل ليلاً دون أن يمس هذا العمل من صحته أو راحته.

المادة 414 :

- 1- لا يمكن لأي شخص أن يمارس مهنة بحار بصفته مهنيًا إذا تجاوز عمره عن 60 سنة.

الفرع الثاني - اللياقة البدنية

المادة 415 :

- 1- لا يمكن لأي بحار أن يعمل على متن سفينة إذا لم يكن معترف بقدرته الصحية ولياقته البدنية على ممارسة مهامه من طرف طبيب معتمد مடன் السلطة البحرية.
- 2- تسلم شهادة صحية على حساب مجهزة السفينة وتحت مسؤولية الطبيب وحده، تفيد بأن البحار يستجيب لشروط اللياقة البدنية على الإبحار وأن عمله على متن السفينة لا يشكل أي خطر على صحته أو صحة الطاقم، وخصوصاً:
 - أن يكون مستوى سمعه وبصره وكذلك إدراكه للألوان مرضياً إذا كان يعمل في مصلحة الجسر
 - ألا يكون مصاباً بأي مرض أو مشكلة صحية قابلة لأن تتضاعف بسبب الخدمة في البحر أو أن تجعله غير قادر على الخدمة أو تعرض صحة الأشخاص الآخرين على متن السفينة للخطر.

المادة 416 :

- 1- تمتد صلاحية شهادة الصحة سنتين باستثناء البحارة الذين تقل أعمارهم عن 18 سنة . في هذه الحالة يجب ألا تتجاوز سنة واحدة
- 2- مع ذلك، يمكن للسلطات البحرية أن تسمح لبحار بالإبحار بدون شهادة صحية بشرط أن:
 - لا تتجاوز مدة الإذن ثلاثة أشهر،
 - تكون بحوزة البحار شهادة حديثة

الفرع الثالث- الأخلاق

المادة 417 :

- 1- تؤدي إلى عرقلة التسجيل على سجل رجال البحر ومنع صفة بحار أية إدانة بعقوبة جزائية أو جنائية تسبب الحرمان من الحرية لأكثر من سنتين، خصوصاً من طرف المعنى نفسه أو بتواطئه في متاجرة الجنس أو في استهلاك أو تسليم البحر أو نقل ركاب سريين أو الاتجار غير المشروع بالمهاجرين أو الأطفال القصر...
- 2- يشطب من المهنة البحار الذي يكون موضوع إدانة كما هو مبين في الفقرة 1، إلا في حال استثناء تسمح به السلطة البحرية بناء على مبررات وبعد إجراء التحريات.

الفرع الرابع- التكوين والتأهيل

المادة 418 :

- 1- باستثناء تولي عمل غير مؤهل على متن السفينة، لا يمكن لأي بحار أن يعمل على متن سفينة موريتانية إلا إذا كان قد تلقى بنجاح تكويناً مهنيًا مناسباً.

- 2- باستثناء القوة القاهرة أو الاستثناءات الممنوحة من السلطة البحرية، لا يمكن ممارسة وظائف ضباط في السفن التجارية إلا من طرف البحارة الحاصلين على الإجازات والشهادات المحددة بالاتفاقية الدولية 1978 STCW كما عدلت حسب معايير التدريب والإجازة والخفارة .

- 3- تراعي سندتات التأهيل المهني المطلوبة على متن سفن الصيد ترتيبات اتفاقية STCW-F.

- 4- يحدد بموجب مقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية الصلاحيات المرتبطة بحيازة الإجازة أو الشهادة أو الافادة بالكفاءة المهنية البحرية في مجال الصيد والتجارة .

المادة 419 :

بالنسبة لوظائف مشغلي الراديو :

- يجب على الضباط المكلف بالراديو على متن السفينة أن يكون حاصلًا على إجازة كهربائي الراديو .
- يجب على البحار المخول استخدام محطة الاتصال بالراديو أن يكون حاصلًا على شهادة النظام العالمي للنجدة والسلامة البحرية (نظام SMDSM).

المادة 420 :

- يجب على البحارة الذين يقومون بأعمال لا ترتبط مباشرة بالقيادة أو الاستغلال التقني للسفينة خصوصاً وكلاء الخدمة العامة أن يكونوا حاصلين على مؤهلات التكوين المهني التي تناسب تخصصاتهم.

المادة 421 :

- 1- تعد وتحدد شروط تسليم الإجازات والشهادات من طرف السلطة البحرية طبقاً لترتيبات ملحقات اتفاقية STCW .
- 2- تعترف السلطة البحرية بمعادلة مؤهلات التكوين المهني المسلمة من طرف دول أجنبية شريطة أن تكون قد صادقت على الاتفاقية المذكورة.
- 3- تحدد شروط تسليم الإجازات وتأشيرات الاعتراف والإعفاءات والمصادقة على المؤهلات بمقرر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

المادة 422 :

- 1- يجب أن تتوفر المنصات الثابتة على عدد أدنى من البحارة حائزين على تأهيل مهني بحري خصوصاً في ما يتعلق بتحرك المركبات ومكافحة الحرائق وسير عمل محطة اتصال هاتفي.
- 2- يحدد المشغل عدد العاملين في المنصة ويخضع هذا الطاقم لتأشيرة السلطة البحرية التي تقدر مدى تطابقه مع القواعد المتعلقة بالسلامة وكذلك مدة العمل وبإمكانها رفضه أو سحبه إذا ظهر أن شروط الاستغلال الحقيقية لا تسمح باحترام القواعد المذكورة في الفقرة 1 أعلاه.

الفرع الخامس- بطاقة هوية البحارة : السجل المهني البحري

المادة 423 :

- 1- تسلم السلطة البحرية لكل بحار موريتاني يعمل بانتظام على متن سفينة بحرية موريتانية وللبحارة المستفيدين من صفة المقيم الدائم على التراب الموريتاني وثيقة هوية يطلق عليها «السجل المهني البحري».
- 2- يسمح بالدخول إلى الأراضي الموريتانية للبحار ذي الجنسية الأجنبية الحامل لسجل مهني و غير الحاصل على تأشيرة، لمدة محددة خلال رسو السفينة التي يعمل عليها والتي استوفت اجراءات الوصول الا في حال وجود مبررات واضحة للشك في صحة وثيقة هويته، وبانعدام مبرر عائد لأسباب تتعلق بالصحة والسلامة و النظام العام أو الأمن الوطني..
- 3- يحدد مقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية اجراءات تسليم السجل المهني البحري، أو نسخة منه وكذلك مبلغ وطرق ضريبة التسليم.

القسم الرابع- التزامات البحارة

المادة 424 :

- 2- يمكن للبحار أن يطلب سلفات أو دفعات على الحساب من الراتب كما يمكن أن يخصص جزءا منها لأي شخص أذن له.
- 3- لا تعاد السلفات والدفعات على الحساب والجزء المخصص من طرف البحار للغير في حالة فسخ عقد العمل من طرف مجهزة السفينة أو المستأجر وفي حالة ظرف قاهر.
- 4- في حالة فسخ عقد العمل من طرف البحار يجب أن تعاد هذه المبالغ في حال ما إذا تجاوزت الرواتب المستحقة له بالفعل.

المادة 431 :

1. يكون من حق البحار الذي يكلف بوظيفة غير تلك التي اكتتب من أجلها ذات راتب أعلى، الحصول على الراتب المخصص لهذه الوظيفة طيلة فترة ممارسته لها.
2. على العكس من ذلك فإن البحار الذي يتغيب دون إذن أو يتغيب عن استلامه للعمل يفقد حقه في الراتب الذي يتناسب مع تلك الفترة.

المادة 432 :

- 1- تعتبر كل مكافأة، حسب الشروط المنصوص عليها في مدونة الشغل، قابلة للحجز أو التنازل
- 2- غير أنه، لا يمكن حجز:
 - الملابس،
 - الأدوات والمواد الأخرى الخاصة بالبحار والتي يستخدمها لممارسة مهنته.
 - المبالغ المستحقة له كمصاريف صحية أو صيدلانية

المادة 433 :

- يعتبر لاغيا تماما كل بند يتضمن التنازل عن الحق في الراتب في حال خسارة السفينة، أو التخلي عن أي مستحق بسبب طبيعة إنقاذ أدى إلى فقد امتياز على السفينة، أو فسخ حق التقاضي لتحصيل الأجور التي يحق للبحار ادعاؤها.

الفرع الثاني- مدة العمل

المادة 434 :

- 1 يعتبر وقت عمل فعلي الوقت الذي يكون فيه البحارة، تبعا لأمر معين، تحت تصرف القبطان خارج الأماكن المخصصة لإقامتهم.
- 2 بالنسبة للصياد البحري، يمكن للاتفاقيات الجماعية أن تحدد مدة عمل محسوبة على أساس سنوي.

المادة 435 :

- على متن السفن غير سفن الصيد:
- 1- ينظم العمل على أساس 8 ساعات في اليوم
 - 2- تصل مدة العمل الفعلي القصوى إلى 12 ساعة
 - 3- تنص الاتفاقيات الجماعية على أن العمل ينظم على شكل دورات تناوب بين فترات عمل على ظهر السفينة وفترات عمل على اليابسة.
- في هذه الحالة وعندما ما تكون مدة الدورة الكلية لا تتجاوز ستة أسابيع فإن مدة العمل اليومية القصوى تكون محسوبة حسب متوسط عدد الساعات في دورة العمل دون أن تتجاوز مع ذلك أربعة عشر ساعة في يوم عمل معين.
- 4- لا يمكن لوقت العمل اليومي أن يتجاوز ست ساعات إلا أن تكون ضرورة معينة في مجال الملاحة أو الاستغلال البحري أملت ذلك وفي هذه الحالة يكون للبحار الحق في الاستفاضة من استراحة حدها الأدنى عشرون دقيقة.

المادة 436 :

- 1- على متن السفن غير سفن الصيد، يمكن تجاوز مدة العمل اليومية القصوى المحددة في الفقرة 2 من المادة 435 أعلاه وبدون حدود في الحالات التالية:
 - إنقاذ السفينة وحطامها والمواد الغارقة أو الحمولة .
 - ظروف طقس جوية استثنائية خصوصا حالات الضباب
 - جنوح السفينة أو نشوب حريق
 - تقديم العون لسفينة أخرى أو إغاثة أشخاص في حالة خطر في البحر
 - أية ظروف أخرى متعلقة بأمن السفينة وبأمن الأشخاص على متنها أو الحمولة.

- 1- يلزم البحار بالقيام على متن السفينة بالعمل الذي التزم به في اليوم والساعة المحددة من طرف مجهزة السفينة أو ممثله وإكماله حسب الشروط المحددة في العقد أو القانون والتنظيمات أو الأعراف المعمول بها.
- 2- يعتبر أي تأخر غير مبرر في القيام بالعمل، أو تغيب عن السفينة وقت تهيئتها دون إذن من القبطان سببا لفسخ العقد حتى في الخارج.

المادة 425 :

- 1- باستثناء ظروف قاهرة أو تعرض السفينة أو الأشخاص على متنها أو الحمولة للخطر يكون القبطان وحده هو الحكم في هذه الظروف، لا يكون البحار مسؤولا، - إلا بوجود اتفاق مخالف- عن القيام بعمل من مسؤولية أشخاص آخرين سوى العمل الذي اكتتب من أجله .
- 2- وهو ملتزم إجباريا ب:
 - العمل على إنقاذ السفينة والحطام والمواد الغارقة وكذلك الحمولة.
 - المشاركة في تمارين إخلاء السفن أو مكافحة الحرائق والتمارين والتدريبات المقررة في مخططات أمن السفينة في إطار تطبيق مدونة ISPS .

المادة 426 :

- خارج ساعات الخدمة يجب على البحار أن يقوم بتنظيف موقعه في الطاقم وملحقاته وأمتعة ونومه وأوانيهِ دون أن تكون ثمة علاوات إضافية مقابل ذلك.

المادة 427 :

- 1- باستثناء إذن صريح ومكتوب من مجهزة السفينة أو ممثله لا يحمل البحار أي بضائع لحسابه الخاص.
- 2- في حالة مخالفة القانون يجب على البحار أن يدفع كلفة الشحن بأعلى سعر حسب فترة التحميل لنفس الرحلة والبضائع من نفس النوع دون المساس بتعويض الاعطال و الأضرار.
- 3- إذا كانت طبيعة البضائع من شأنها أن تعرض السفينة أو حمولتها للخطر، أو تعرضها لغرامات أو مصادرات بسبب مخالفة قوانين الجمارك أو الصحة، فللقبطان الحق في رميها مباشرة في البحر.

القسم الخامس- التزامات المجهز

الفرع الأول- الأجور

المادة 428 :

- 1- يجب أن يعوض البحار عن عمله بصفة كاملة ومنظمة طبقا لعقد عمله بدء باليوم المحدد فيه أو عند بداية حضوره على متن السفينة وحتى يوم توفقه عن العمل أو نهاية العقد.
- 2- يحدد مجهزة السفينة أو ممثله الراتب وعناصره وطريقة حسابه وشروط سداده و عند ممارسة نفس العمل تكون مكافأة القاتمين به متساوية دون تمييز على أساس العنصر أو اللون أو الجنس أو الدين أو الأفكار السياسية أو القرابة أو الوطن أو الأصول الاجتماعية.
- 3- يمكن أن تكون المكافأة بأجر ثابت أو بحسب أرباح متوقعة أو عن طريق الجمع بين هاتين الطريقتين.
- 4- دون المساس بمبدأ التفاوض الجماعي الحر وبعد استشارة المنظمات الممثلة لمجهزي السفن ورجال البحر لا يمكن أن يكون الراتب الأدنى أقل من الراتب القانوني.

المادة 429 :

- 1- يجب أن يحدد أي عقد بالمحاصصة أو الربح، المصاريف والأعباء المشتركة التي يجب خصمها من الاستفاضة الكلية لتحديد المنتج الصافي وكذلك حصة كل طرف.
- 2- يكافأ البحار الذي يتقاضى أجرا شهريا، بالتناسب الطردي مع مدة الخدمات المنجزة.

المادة 430 :

- 1- تسدد أجور البحار خلال فترة زمنية لا تتجاوز شهرا طبقا لترتيبات التفاهات الجماعية والاتفاقيات المعمول بها . يسلم إجباريا للبحار كشف راتب.

4- يجب على القبطان أو الضابط المعين من طرفه أن يمسك بسجل للساعات الإضافية موقع من طرف البحارة المعنيين في فترة زمنية لا تتجاوز شهرا.

المادة 442 :

لا تمنح زيادة المكافأة عندما تكون مدة العمل اليومية القصوى تم تجاوزها في الأعمال التالية:

- أعمال يرى القبطان أنها ضرورية واستعجالية لحماية وأمن السفينة، وحمولتها أو حماية الأشخاص المتواجدين على متنها.
- أعمال يطلبها القبطان بهدف تقديم الإغاثة إلى سفن أخرى أو أشخاص في حالة خطر.
- نداءات أو تمارين مكافحة الحرائق أو المغادرة، أو تدريبات أو تمارين في إطار مدونة ISPS
- أعمال إضافية تتطلبها الإجراءات الجمركية أو العزل أو غيرها لإجراءات صحية.
- أعمال عادية ضرورية يجب أن يقوم بها الضباط بغرض تحديد وضعية السفينة أو للملاحظات المناخية،
- أوقات إضافية مطلوبة للتناوب.

الفرع الرابع- الاستراحتات والعطل

المادة 443 :

وقت الراحة هو كل فترة ليست من وقت عمل.

المادة 444 :

- 1- يجب منح استراحة كاملة قدرها يوم في الأسبوع للبحار المستخدم لمدة تزيد على 6 أيام.
- 2- يحدد القبطان يوم الاستراحة الأسبوعية وقدره أربع وعشرون ساعة متتالية محسوبا بدءا بالساعة العادية التي بدأ فيها العمل الأسبوعي. و يفضل منح هذه الاستراحة يوم الجمعة على متن السفن التي ترفع العلم الموريتاني..
- 3- إذا لم يمكن منح هذه الاستراحة في الوقت المحدد، يجب تعويضها بمدة مساوية:
- إما عند عودة السفينة لميناء الانطلاق أو العودة الاعتيادية.
- إما باتفاق متبادل في أي ميناء آخر لتوقف مؤقت خلال الرحلة.

المادة 445 :

- 1- مع مراعاة أحكام الاتفاقيات الجماعية يحق لأي بحار موريتاني يعمل بانتظام على متن سفينة موريتانية الحصول على إجازة سنوية معوضة على حساب مجهز السفينة محسوبة على أساس حد أدنى قدره 3 أيام عمل في الشهر ومحسوبة على أساس الراتب القاعدي وتعطي الحق في علاوة المعيشة وتدخل ضمن فترة الخدمة الفعلية.
- 2- تتناسب العطلة السنوية تناسباً طردياً مع مدة الخدمة ويجب أن تمنح كل سنة.
- 3- مع ذلك فإن منح العطلة السنوية يقرر حسب مقتضيات الخدمة.
- 4- يمكن زيادة مدة الإجازة المحددة في الفقرة 1 أعلاه حسب أقدمية البحار في مجال التجهيز أو غيره، وفقاً لترتيبات الاتفاقيات الجماعية.
- 5- يمكن أن تمنح إجازات استثنائية للبحار بمناسبة أحداث اجتماعية حسب النصوص التنظيمية، أو تطبيقاً للاتفاقيات الجماعية.

المادة 446 :

بغض النظر عن الإجازات المقررة في المادة 444 أعلاه، يحق للبحار الاستفادة من أيام العطل الرسمية أو العرفية التي هي أيام عطل معوضة حسب ما هو منصوص في قانون الشغل.

الفرع الخامس - المعيشة والسكن

المادة 447 :

- 1- يجب على مجهز السفينة أن يوفر للبحار، بالإضافة لتموينه بمستلزمات المعيشة، سكتاً يتناسب مع عدد المقيمين و مخصص حصراً لهم وكذلك أماكن ترفيهية لائقة.
- 2- مع نظام تكييف أو تسخين قابل للضبط، يحافظ على الهواء ودرجة الحرارة في ظروف مرضية في كل الأزمنة.

المادة 448 :

- 1- يجب أن يوفر مجهز السفينة للبحار تمويماً كافياً من المواد الغذائية السليمة ذات الجودة وبالكمية الكافية للطاقم

2- يمكن تجاوز هذه الفترة للوصول إلى أربعة عشر ساعة كحد أقصى في حالة:

- نزول بحار لا يمكن استبداله فوراً أثناء الرحلة، أو تبعا لإعفاء من الخدمة يؤدي مؤقتاً إلى نقص في العمال.
- الدخول والخروج من الموانئ، وعند دعوة البحارة من غير العاملين في نوبة حراسة أو حراسة ليلية، لتعزيزات يراها القبطان ضرورية.

3- كما يمكن تجاوز هذه المدة بالاتفاق الجماعي:

- لإنجاز عمليات تجارية في الموانئ.
- لضمان استمرار الخدمة في الموانئ

المادة 437 :

- 1- باستثناء الحالات المقررة في الفقرة 1 من المادة 435 أعلاه، يجب ألا تتجاوز مدة العمل القصوى اثنين وسبعين ساعة لفترة سبعة أيام.
- 2- عندما يكون العمل، على متن السفينة منظماً حسب الدورات. يمكن تجاوز فترة الأيام السبعة هذه دون تجاوز أربع وثمانين ساعة في حال النص على هذه الإمكانية في الاتفاقية الجماعية.

المادة 438 :

- 1- فترة الاستراحة اليومية الدنيا هي عشر ساعات في أربع وعشرين ساعة.
- 2- لا يمكن أن تجزأ الاستراحة اليومية لأكثر من فترتين تكون إحداهما ست ساعات متتالية على الأقل.

المادة 439 :

- 1- يجب على القبطان التمسك ب:
- 1.1- جدول خدمة يضبط تنظيم العمل على متن السفينة، مؤشر من طرف السلطة البحرية، يلحق بيومية السفينة ويعلق في أماكن الطاقم، يحدد لكل وظيفة:
- برنامج الخدمة في البحر والميناء
- العدد الأكبر من ساعات العمل أو عدد ساعات الاستراحة المحدد من طرف النظام أو الاتفاقيات الجماعية،

- 1.2 - سجل بساعات العمل اليومية واستراحتات البحارة
- 2- يجب أن يقدم هذا الجدول وهذا السجل وكذلك كل تغيير يحدث خلال الرحلة إلى السلطة البحرية كلما طلبت ذلك.

المادة 440 :

- 1- ينظم العمل الفعلي على متن سفن الصيد، على أساس ثمان ساعات في اليوم إلا أن هذه المدة يمكن تجاوزها في حالة ظرف قاهر أو ضرورة الخدمة في الحالات المنصوص عليها في الفقرات 1 و 2 من المادة 435 أعلاه.
- 2- في أماكن الصيد:

- 1.2 يمكن اختزال المدة الدنيا للاستراحة في أربع وعشرين ساعة لتصبح ثمان ساعات في خمسة أيام متتالية.
- 2.2 يمكن استرجاع ساعات الاستراحة التي لم تؤخذ:
- حسب الشروط المحددة من طرف الاتفاقيات الجماعية،
- تجمع وتؤخذ على اليابسة مع فترة استراحتات أخرى أو عطل

- 3- في فترة سبعة أيام، لا يمكن للمدة الدنيا للاستراحتات أن تكون أقل من اثنين وسبعين ساعة.

الفرع الثالث- الساعات الإضافية

المادة 441 :

- 1- تعني الساعات الإضافية كل ساعة عمل تتم زيادة على مدة العمل العادية والتي لا يمكن أن تزيد على ثمان ساعات في اليوم.
- 2- تحدد مكافأة ساعة العمل العادية من طرف السلطة البحرية بعد استشارة الوزير المكلف بالشغل ولا يمكن أن تقل عن المكافأة القانونية الدنيا.
- 3- تتم زيادة ساعة العمل الإضافية ب 25% على الأقل و ربما أكثر حسب الاتفاقيات الجماعية.

مراعاة إمكانية دعوى رجوع لاحقة من طرف مجهز السفينة.

المادة 453 :

- 1- عند نزوله من السفينة أو رجوعه في حالة إرساله عائدا من متن السفينة، يخضع البحار الجريح أو الذي لم يشف للترتيبات المقررة من طرف صندوق الضمان الاجتماعي الذي يقع عليه تسديد العلاوات والتعويضات التي يمنحها له القانون.
- 2- يجب على مجهز السفينة أن يكمل بواسطة تأمين خاص العلاوات والتعويضات المدفوعة من الصندوق الأنف الذكر على أن يغطي هذا التأمين كليا الأجر والمعيشة ومصاريف الجراحة والعلاج والصيدلة حتى الشفاء أو الالتئام، أو الإعلان عن القنوط من الشفاء أو ديمومة المرض لحد أقصاه أربعة أشهر.

القسم الفرعي السابع- ترتيبات صحية وطبية

المادة 454 :

1. تسهر السلطة البحرية على جعل حماية صحة الطواقم والأشخاص العاملين على متن السفن مؤمنة بطريقة مناسبة، ويجب أن تكون على علم بالصعوبات الصحية التي يمكن أن تحدث على متن أية سفينة سواء كانت تجارية أو للصيد باستثناء سفن الترفيه.
2. تراقب أو تشرف على مراقبة حالة المنشآت وأماكن السكن وظروف حفظ الإسعافات والتأمينات وبصفة عامة كل ما هو على متن السفينة ومتعلق بقباليه السكن والنظافة العامة وظروف العمل.
3. عندما تكون خطورة حادث بدني أو حالة تكرار بعض الحوادث تبرر إجراء تحقيق على متن السفينة، يمكن للسلطة البحرية أن تقرر أن تقرر إضافة طبيب إلى الطاقم، بشكل مستقل عن مفتش السلامة البحرية أو مفتش الشغل البحري.

المادة 455 :

1. عندما تكون سفينة تجارية أو سفينة صيد لها طاقم يتكون من 12 شخصا أو أكثر، تقوم بالإبحار أو المرور لأكثر من 48 ساعة يجب أن تتوفر على مصحة.
2. تستثنى من هذا الإلزام كل سفينة تقوم بإبحار لمسافة أقل من 20 ميل بحري من الشواطئ عند توفرها على علبة علاجات أولية محفوظة بمنأى عن الرطوبة.

المادة 456 :

1. يكون القبطان مسؤولا عن العلاجات في غياب طبيب على متن السفينة.
2. يمكن للقبطان أن يسند تطبيق وتسيير واستخدام المؤونة الصحية إلى أحد أو العديد من أعضاء الطاقم الذين تلقوا تكوينا مناسباً يتم تحيينه كل خمس سنوات على الأقل.

المادة 457 :

1. يقع على عاتق مجهز السفينة حمل وتجديد وصيانة المؤونة الصحية التي يجب ألا تتسبب في أعباء مالية للأشخاص العاملين على متن السفينة.
2. يتأكد مجهز السفينة، حسب الرحلة من المؤونة الصحية ويسهر على حسن صيانتها وتكامل و تجدد طبقا لإجراءات التجديد المعتادة.
3. عند ملاحظة حالة صحية ذات طبيعة استعجالية من طرف القبطان وبعد أن يكون هذا الأخير عمل ما بوسعه للحصول على رأي طبي، يجب على مجهز السفينة توفير الأدوية والمعدات الطبية ومضادات السم الضرورية غير الموجودة على متن السفينة وذلك في أسرع وقت ممكن.

المادة 458 :

لتفادي الأمراض المعدية يلزم مجهز السفينة إجباريا بالقيام بصفة دائمة بتطهير سفينته من طرف مؤسسات معتمدة.

المادة 459 :

يحدد مقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية الشروط التي يلزم بموجبها مجهزو السفن بتموينها بالمواد الطبية.

الفرع الثامن - الإعادة إلى الوطن

المادة 460 :

وكذلك الماء الشروب مع مراعاة احترام الدين والعبادات الثقافية في المجال الغذائي وكذلك مدة وطبيعة الرحلة.

- 2- لا يمكن حمل أو استخدام مواد غذائية منتهية الصلاحية على متن السفينة
- 3- يحظر تقديم مشروبات كحولية للبحارة الموريتانيين.

المادة 449 :

- 1- بالنسبة للسفن التي تتم تغذية البحارة فيها على حساب مجهز السفينة يجب استخدام طبخ يزيد عمره على 18 سنة وقادر على مزاولة هذا العمل على متن السفينة.
- 2- عندما يزيد الطاقم عن 15 شخصا، لا يمكن صرف الطباخ عن عمله للقيام بخدمة أخرى.

المادة 450 :

- 1- يحق للبحار الحصول على المعيشة أو علاوة مساوية:
 - 1.1- خلال فترة تسجيله على قائمة الطاقم.
 - 2.1- خلال تلقيه علاوة البطالة في حالة عدم إمكانية إبحار السفينة أو التوقفات المتكررة بسبب صعوبات اقتصادية لدى مجهز السفينة، هذه العلاوة ممتدة القصوى شهران من الراتب كاملا إلا إذا وجد عملا آخر على متن سفينة أو على اليابسة.
 - 3.1- خلال فترة تعليق عقد عمله بسبب :
 - جروح أو أمراض أثناء الملاحة
 - إجازات
 - غياب استثنائي لمدة قصيرة لحضور اجتماع نقابي
 - تكوين مهني مستمر.
- 2- تحدد قيمة هذه العلاوة عن طريق ترتيبات الاتفاقيات الجماعية أو، في حالة عدم وجود هذه الأخيرة، عن طريق مقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

الفرع السادس - الأمراض والحوادث المهنية

المادة 451 :

- 1- تقع على عاتق مجهز السفينة مسؤولية حماية صحة البحار المتواجدين بانضباط على متن السفينة وعلاجاته الصحية أو عندما يكون على الأرض للقيام بمهمة أو بأمر من القبطان وله عليه الحق في المساعدة في الظروف التالية:
 - التكفل للبحارة بكلفة علاج أي مرض أو حادث من بدء العمل حتى تاريخ المغادرة أو نتيجة لعمله بين هذين التاريخين.
 - التغطية المالية التي تضمن تعويضا في حال الوفاة أو العجز لمدة طويلة نتيجة لحادث شغل أو مرض أو خطر مهني.
 - التكفل بالتكاليف الطبية والعلاجية والمعيشية والسكنية حتى الشفاء أو التأكد من ديمومة المرض أو العجز.
 - التكفل بمصاريف الدفن إذا كانت الوفاة حصلت على متن السفينة أو على اليابسة خلال فترة الاكتتاب.
 - 2- ينتهي واجب إعطاء العلاجات عندما يشفى البحار أو يبرأ جرحه أو بدء من إرساله لميناء الشحن أو إلى الميناء الأقرب لمحل إقامته الاعتيادية.
 - 3- لتفادي أي حادث بسبب الصدمات الكهربائية، يجب على مجهز السفينة التأكد بانتظام من عدم وجود مسببات للحوادث الكهربائية.

المادة 452 :

- 1- لا تكون ترتيبات المادة 451 أعلاه مستحقة للبحار إذا كان المرض أو الجرح:
 - لم يحدث أثناء الخدمة
 - نجم عن فعل مقصود أو سلوك غير لائق
 - إخفاء متعمد من البحار
- 2- في الحالات المذكورة أعلاه، يفقد البحار حقه في الراتب بدء من يوم توقفه عن العمل.
- 3- يظل القبطان مع ذلك ملزما بتقديم العلاجات التي تتطلبها الحالة الصحية للبحار حتى نزوله من السفينة أو في حالة وجود السفينة في ميناء أجنبي إعادته إلى وطنه مع

الفصل الرابع: القبطان

المادة 467 :

- 1- يعود تعيين القبطان بكل حرية إلى مجهز السفينة بشرط مراعاة المؤهلات المهنية المتعلقة بحجم السفينة.
- 2- رغم كل ترتيب تعاقدي مخالف، يمكن لمجهز السفينة في أي وقت فصل القبطان وبدون إخطار مع التعويضات في حال الفصل غير المبرر.
- 3- يلزم القبطان بإكمال الرحلة التي دخل فيها تحت طائلة تعويض الاعطال والاضرار لمجهز السفينة.
- 4- وعليه إتباع تعليمات مجهز السفينة لإكمال الرحلة البحرية على أحسن حال وباستثناء الترتيبات الخاصة المتفق عليها فله نفس الحق في الأجر والعلاج والاعادة وعلاوة الوفاة كما هو الحال بالنسبة للبحار.

المادة 468 :

- 1- خارج الأماكن التي يوجد فيها المقر الرئيس لمؤسسة مجهز السفينة أو أحد فروعها أو ممثليها ، يكون على القبطان توفير الحاجات الطبيعية للسفينة والرحلة البحرية.
- 2- بصفة عامة، وفيما يخص سلامة السفينة وحماية البيئة، يكون القبطان مسؤولاً عن:

- تطبيق سياسة التجهيز في هذه المجالات على أساس الاتفاقيات الدولية سارية المفعول وقرارات الجمعيات العامة للمنظمة البحرية الدولية OMI وتشجيع الطاقم على تطبيق هذه السياسة.
 - احترام المساطر المقررة وإعطاء الأوامر والتعليمات المناسبة البسيطة والواضحة.
 - اتخاذ كافة الإجراءات التي يراها ضرورية لمصلحة السفينة أو طاقمها أو الركاب والحمولة وكذلك حماية الوسط البحري.
 - إبلاغ مجهز السفينة بالنواقص والحوادث التي من شأنها التسبب في انعكاسات على السلامة واستغلال السفينة أو تشكل تهديداً بالتلوث وتتطلب تدخل المجهز من أجل تفاديها.
 - احترام النظم لتفادي الاصطدام في البحر
- 3- يجب عليه كذلك:

- مسك سجل السفينة والعناية بسجل الماكينة وسجل التوصيلات الكهربائية والإتصالات الهاتفية،
- السهر شخصياً على كافة وثائق السفينة
- المحافظة على حسن السلوك في السفينة واتخاذ كل الإجراءات المناسبة لضمان احترامها.
- السهر على التطبيق الجيد لعمليات الشحن والتفريغ وترتيب الحمولة وحرصتها وفكها والقيام بكل الإجراءات للتنفيذ الجيد لنقل وحماية البضائع بغرض تفادي التعرض لأي خطر أو تلف أو تقليل مثل هذه الأخطار إلى أقصى حد.
- التأكد من سلامة وراحة الطاقم والركاب
- تحمل المسؤولية عن كل ما يتعلق بالملاحة في كل وقت وكذلك نفقات السفينة والمصروفات المترتبة عليها.
- تحرير أي تقرير ينص عليه هذا القانون أو نظام ميناء الرسو.
- جلب المساعدة للبضائع والأشخاص في حالة خطر الضياع في البحر،
- ممارسة وظائف الحالة المدنية أو ضابط شاهد.

المادة 469 :

- 1- في حالة الاستعجال يقوم القبطان باسم مجهز السفينة بكل الإجراءات الهادفة إلى حفظ حقوق هذا الأخير والركاب و المحملين ويعتبر مسير شؤون هؤلاء الأخيرين.
 - 2- في حالة وجود خطر خسارة السفينة ، يجب عليه خصوصاً:
- تنظيم وقيادة عمليات الإنقاذ شخصياً،
 - الإنقاذ، في حدود الممكن، لوثائق السفينة،
 - أن يكون آخر من يغادر السفينة.

المادة 470 :

1 - يحق للبحار الحصول على مصاريف اعادته إلى ميناء الصعود أو أي ميناء آخر تتفق عليه الأطراف:

- عندما ينتهي العقد الذي أبرم لمدة أو رحلة محددة في بلد غير بلد الإقامة
- عند نهاية فترة الإخطار القانوني او المتفق عليه و الذي تم الإبلاغ به بالطرق القانونية
- عند مرض أو حادث أو سبب صحي آخر يتطلب مثل هذا الإجراء إذا كانت الحالة الصحية للبحار تسمح له بالسفر.
- عند غرق السفينة
- عندما يعجز مجهز السفينة عن الوفاء بالتزاماته بسبب إفلاس أو بيع أو تغيير في ترقيم السفينة أو سبب آخر مماثل
- عندما تكون السفينة متوجهة إلى منطقة حرب، كما هو محدد في الاتفاقية الجماعية، أو إذا كان لا يقبل الذهاب إلى هناك.
- في حال توقيف أو تعليق العمل طبقاً للاتفاقية الجماعية أو في حالة توقيف العمل لأي سبب آخر مماثل.

2- لا يمكن خصم الوقت الذي يمر في انتظار الاعادة وكذلك مدة الرحلة من الإجازات المستحقة.

المادة 461 :

- تكون مصاريف الاعادة:
- على حساب مجهز السفينة إلا إذا كان البحار قد ثبتت إدانته قضائياً بالإخلال الخطير بالتزاماته.
 - وتتضمن:

- مصاريف النقل الجوي
- الراتب القاعدي والملابس والسكن والمعيشة إلى غاية ميناء الوجهة.

المادة 462 :

في حال عجز مجهز السفينة، تتم اعادة البحارة بإشراف السلطات الدبلوماسية والقنصلية على نفقة مجهز السفينة أو مستغلها أو على حساب ممثله في الميناء او وكيل ايداع السفينة.

الفرع التاسع- الوفاة - المصاريف الجنائزية

المادة 463 :

1. في حالة وفاة بحار مسجل على متن سفينة ، وهو يقوم بمهمة على اليابسة بطلب أو تحت إمرة القبطان أو موجود على اليابسة بطريقة قانونية خلال رسو، تكون مصاريف إجراءات الجنازة واعادتها على حساب مجهز السفينة.
2. إذا نجمت الوفاة عن إهمال أو خطأ على متن السفينة فإن لأرملة أو الوالي أو أبناء الميت مباشرة الدعوى بالتعويض ضد مجهز السفينة المسؤول أو ممثله ولو بدون محاكمة.

المادة 464 :

1. بغض النظر عن ترتيبات المادة 463 أعلاه، يمكن دفع علاوة وفاة من طرف مجهز السفينة للورثة.
2. يمكن لمجهز السفينة أن يتحرر من هذا الالتزام بالاشتراك لصالح البحار، في إفادة تأمين لدى شركة تأمين تتوفر فيها الخبرة المهنية المطلوبة.

المادة 465 :

- 1- يجب تسجيل كل وفاة على متن السفينة في سجل السفينة من طرف القبطان.
- 2- عند أول ميناء رسو، يعد القبطان تقريراً بالوفاة في نسختين تسلّم إحداها للسلطات المحلية وتحال الأخرى إلى السلطة البحرية التي يمكنها إعداد شهادة الوفاة "للإدلاء بها عند الحاجة".

الفرع العاشر- احكام اخرى

المادة 466 :

- 1- يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط تطبيق هذا الفصل.
- 2- يحدد مقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية مسؤوليات مجهزي السفن والطواقم.

2- يحدد مبلغ وشروط سداد هذه الضريبة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

المادة 477:

بالنسبة للسفن المجهزة للصيد، يمكن لمجهز السفينة أو القبطان أو المسؤول الأول أن ينظم العمل على متن السفينة حسب متطلبات نشاط الصيد البحري.

**الكتاب الحادي عشر - علاقات العمل الجماعية
الفصل الأول: التجمعات المهنية وتمثيل البحارة**

المادة 478:

تعتبر ممارسة الحق النقابي أمرا معترفا به في كافة مجالات عمل السفن البحرية مع احترام الحقوق والحريات التي يضمنها الدستور.

المادة 479:

1- تسعى النقابات المهنية لمجهزي السفن أو البحارة حصريا إلى دراسة الحقوق والمصالح المادية والمعنوية على المستوى الفردي أو الجماعي وكذلك الدفاع عنها بالنسبة للأشخاص المستهدفين بأنظمتها الأساسية.

2- يمكن تشكيلها بحرية وهي تتمتع بالشخصية المدنية وتمتلك حق المقاضاة أمام العدالة مع احترام الترتيبات التشريعية والتنظيمية المعمول بها.

المادة 480:

1- يحظر على كل مجهز سفينة أو تنظيم مهني لمجهزي السفن أو البحارة إكراه أو فرض بحار على الانتساب لتنظيم لم يختره بمحض إرادته أو مراعاة انتمائه النقابي أو ممارسته لنشاط نقابي في الاككتاب أو تنظيم العمل أو في التكوين المهني أو التقدم أو مكافأته أو منحه فوائد اجتماعية أو تأديبية أو فصله.

2- يعتبر كل إجراء يتخذ مجهز السفينة مناقضا لترتيبات الفقرة 1 أعلاه إجراء تعسفيا ويمكن أن يقود إلى تعويضات.

المادة 481:

1- يعين مندوبون على متن السفن لأية سفينة تحمل أكثر من عشرة بحارة يتم استخدامهم بانتظام على متنها.

2- تتشكل مهام هؤلاء المندوب خصوصا كما يلي:

- تقديم أية مطالبة لمجهز السفينة أو ممثله أو للقبطان سواء كانت فردية أو جماعية لفرد أو للعديد من أعضاء الطاقم لم تتم تلبيةها مباشرة.
- رفع التظلمات والملاحظات المتعلقة بتطبيق القواعد التشريعية والتنظيمية أمام السلطة البحرية .

المادة 482:

1- يُستشار مندوب المتن على السفن التي تحمل أقل من خمسين بحارا عندما يتقرر القيام بفصل جماعي لأسباب اقتصادية .

2- عندما يصل عدد حالات الفصل المقررة إلى عشرة بحارة على الأقل في نفس الفترة (شهر)، تجري استشارة مندوب السفينة ورفع القضية أمام السلطة المختصة طبقا للصيغ المقررة في قانون الشغل.

المادة 483:

1- تطبق أحكام قانون الشغل المتعلقة بلجان المؤسسة على مجهزي السفن البحرية

2- عند وجود لجنة المؤسسة، يمكن لمندوب السفينة أن يوصلوا إليها اقتراحات وملاحظات الطاقم المبحر الخاصة بكل الأمور المتعلقة بصلاحيات اللجنة.

المادة 484:

1- يمكن لاتفاقيات جماعية مبرمة بين ممثلي مجهزي السفن المؤهلين والبحارة أن تحدد الالتزامات المتبادلة بين الأطراف، في ظل احترام الأحكام القانونية والتنظيمية المعمول بها.

2- يجب أن تودع هذه الاتفاقيات لدى مدير البحرية التجارية وتسجيلها أو تقييدها في سجل الطاقم

3- كما يمكن أن تتضمن كما هو الحال اتفاقيات المنشأ المبرمة على مستوى نفس التنظيم البحري، ترتيبات أكثر فائدة للعمال من تلك المنصوصة في القوانين والتنظيمات سارية المفعول إلا أنها لا يمكن أن تناقض الترتيبات المتعلقة بالأمن العام.

**الفصل الثاني : نزاعات الشغل
القسم الأول: نزاعات فردية**

باستثناء الحصول على إذن مكتوب من مجهز السفينة، لا يمكن للقبطان أن يشحن بضائع أو يحمل ركابا لحسابه الخاص.

المادة 471:

يمكن إبرام أي اتفاقية بين مجهز السفينة والقبطان بخصوص الوظيفة التجارية لهذا الأخير بوصفه وكيل للمجهز وذلك دون تدخل السلطة البحرية.

المادة 472:

1- إذا توفى القبطان أو اختفى أو أصبح في حالة عجز عن ممارسة القيادة خلال الرحلة فيحل محله تلقائيا القبطان الثاني أو ضابط الجسر الذي يحوز أكبر شهادة.

2- خلال فترة النيابة، يكون المجهز ممثلا تمثيلا مقبولا من طرف القبطان بالنيابة.

الفصل الخامس- الطواقم

المادة 473:

1- يحدد مجهز السفينة أو مستأجرها " سفينة عارية " الطاقم علي السفينة بموافقة أو بدون موافقة عماله.

2- يخضع الطاقم علي السفينة لتأثيرات السلطة البحرية التي تقدر ما إذا كان العدد متطابقا مع القواعد الخاصة بالأمن والإبحار وكذلك مدة العمل.

3- إذا كانت ظروف الاستغلال الفعلية لا تسمح باحترام القواعد المذكورة في الفقرة 2 أو إذا كان، طاقم السفينة أقل عددا ومؤهلاتا من العدد الذي حصل علي التأشير فيمكن سحب أو رفض هذه الأخيرة.

4- يؤدي سحب أو رفض التأشير إلى حظر الملاحة.

5- يمكن أن يكون رفض أو سحب التأشير موضوع طعن أمام مدير البحرية التجارية الذي يجب أن يبت فيه في الأيام السبعة التي تلي استلام الطلب.

6- يمكن رفع قرار مدير البحرية التجارية خلال الأيام السبعة حسب إبلاغه أمام الوزير المكلف بالبحرية التجارية الذي يبت بصفة نهائية خلال مدة خمسة عشر يوما.

المادة 474:

1- في غياب الأشخاص أصحاب المؤهلات المطلوبة، يمكن للسلطة البحرية أن تمنح استثناءات لذوي الإجازات الأقل درجة.

2- لا يمكن أن تتجاوز مدة هذه الاستثناءات، القابلة للتجديد عند الضرورة، سنة .

3- لا يمكن منح استثناء لمزاولة وظائف القبطان أو رئيس الفريق الميكانيكي إلا في حالة ظروف قاهرة ولأقصر فترة ممكنة.

المادة 475:

1- يقتصر استخدام العمال البحارة على متن السفن الموريتانية على الموريتانيين أو مواطني الدول الأجنبية التي لها اتفاقيات معاملة بالمثل مع الجمهورية الإسلامية الموريتانية.

2- بالرغم من ذلك وفي غياب موريتانيين بحارة أو أجانب من دول لها اتفاقيات معاملة بالمثل مع موريتانيا لا يتوفرون على المستوى والكفاءة التي تمكنهم من احترام المعايير الدولية والوطنية، يمكن تشغيل بحارة من جنسيات أخرى.

3- يجب على البحارة الأجانب من أجل استخدامهم على متن السفن :

- احترام الشروط المقررة لاستخدام الموريتانيين على متن السفن
- أن يكونوا حاصلين على شهادات تحديد هوية بحار صادرة بصفة قانونية من السلطة البحرية المختصة في بلدانهم.

المادة 476:

1- يخضع أي استثناء متعلق بجنسية القبطان أو رئيس الفريق الميكانيكي أو الضباط أو أعضاء الطاقم لسداد ضريبة خاصة تدفع من طرف مجهز السفينة أو ممثله لتسيير هيئة التعليم البحري المعنية من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

2. تعني عبارة "ظروف عمل وحياة رجال البحر" ضوابط الصيانة ونظافة أماكن الحياة والعمل على متن السفينة و الحد العمري الأدنى و عقود الاكتتاب و التغذية و إعداد الموائد و مساكن أعضاء الطاقم و الاكتتاب و عدد العاملين و الكفاءات و مدة العمل و الفحوص الطبية و الوقاية من حوادث الشغل و وسائل الراحة و ما يتصل بها و العودة إلى الوطن و شروط و تدابير الشغل الخاضعة للتشريع الوطني و الحرية النقابية.

المادة 493 :

يقوم مفتش الشغل البحري الذي يلاحظ خلال التفتيش مخالفة السفينة لأحكام هذا القانون أو للنظم الدولية، برفع تقرير دون تأخير إلى مدير البحرية التجارية الذي يمكنه إصدار أمر بتوقيف السفينة وفقا لأحكام هذا القانون.

المادة 494 :

يوضح مقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية صلاحيات مفتشي الشغل البحري.

الجزء السادس : الاستنجات والبيع

الكتاب الثاني عشر : الاستنجات والبيع

الفصل الأول : الاستنجات والنقل البحري:

القسم الأول: استنجات السفينة

الفرع الأول : القواعد العامة- عقد الإيجار

المادة 495 :

- 1- يثبت عقد الاستنجات بميثاق مكتوب حسب صيغة تراض على أساس تعويض من طرف مهنيين في النقل البحري و يتعلق بمسار (استنجات رحلة) أو مدة (استنجات زمني) أو سفينة (استنجات سفينة عارية).
- 2- باستثناء الترتيبات التشريعية والقانونية الحالية فإن ظروف و آثار الاستنجات تحدد من قبل الأطراف ما لم يكن هناك اتفاق مخالف، ويخضع العقد لقانون دولة علم السفينة المستأجرة.
- 3- لا يؤثر تغيير مؤجر السفينة أثناء تأجيرها على تنفيذ الميثاق بين الأطراف.

المادة 496 :

يشمل الميثاق بين الأطراف حسب استنجات السفينة ("سفينة عارية" أو استنجات رحلة أو استنجات زمني)، المعلومات التالية:

- 1- لكل شكل من الاستنجات:
 - عناصر تعريف السفينة أو ربما مع تقرير وصفي لهذه الأخيرة وأجهزتها وملحقاتها.
 - أسم وجنسية المالك و المؤجر والمستأجر.
 - مدة العقد وأمكنة التفريغ والتحميل.
 - قيمة الشحنة أو قواعد احتسابها.
- 2- بالنسبة لاستنجات " سفينة عارية "، التاريخ الذي يسري العمل به و المكان الذي يبرم فيه.
- 3- وبالنسبة للاستنجات الزمنية اسم قبطان السفينة.
- 4- وبالنسبة للاستنجات للرحلة:
 - أهمية الحمولة وربما طبيعتها.
 - فترة التحميل.
 - الأجل المخصصة للتحميل والتفريغ.

المادة 497 :

- 1- مهلة تقادم الدعاوى التي تنشأ عن عقود الاستنجات سنة واحدة، إلا إذا حدث اتفاق بين الأطراف. في هذه الحال يبدأ سريان المهلة:
 - فيما يخص الاستنجات لرحلة، من التفريغ التام للبضائع من السفينة أو الحدث الذي ينهي الرحلة.
 - بالنسبة للاستنجات الزمنية واستنجات " سفينة عارية " ابتداء من نهاية صلاحية مدة العقد أو الانقضاء النهائي للتنفيذ.
 - للاستنجات الجزئي، يتم في نفس الشروط المذكورة أعلاه حسب الاستنجات في الزمن أو في الرحلة.

المادة 485 :

1- تعرض النزاعات الفردية بين مجهزي السفن و البحارة المتعلقة بالتزام العمل البحري بما فيها النزاعات المتعلقة بالتزامات مجهز السفينة لمحاولة الصلح أمام السلطة البحرية.

- 2- في حال فشل محاولة الصلح، ترفع هذه النزاعات أمام محكمة شغل ميناء تسجيل السفينة باستثناء النزاعات المتعلقة بالقبطان التي ترفع أمام المحكمة التجارية لميناء تسجيل السفينة.
- 3- يحل محضر عدم الصلح محل إذن بالإخطار.

المادة 486 :

- 1- تتقادم كل الدعاوى المتعلقة بعقود العمل البحري بعد سنة من نهاية الرحلة التي نشأ النزاع خلالها.
- 2- إذا نشأ النزاع خلال رسو بين رحلتين يبدأ سريان المدة انطلاقا من بداية الرحلة الموالية.

القسم الثاني- نزاعات جماعية - إضرابات

المادة 487 :

- 1- الإضراب هو توقف جماعي عن العمل إثر مشاور من أجل تعزيز مطالب مهنية.
- 2- لا ينهي الإضراب عقد العمل إلا في حالة ارتكاب البحار لخطأ فادح.

المادة 488 :

يجب على مجهزي السفن أو منظماتهم المهنية وعلى البحارة أو منظماتهم النقابية أن يتبرروا من المسؤولية بتفادي أي شكل من أشكال الإعاقة أو العرقلة للملاحة البحرية و أن يبحثوا فيما بينهم عن حلول منصفة في حال حدوث نزاع.

المادة 489 :

- يمنع أي شخص أو منظمة مهنية من تنظيم أو تشجيع حركة إضراب من أي نوع كانت أو المشاركة فيها ما لم :
- يقرر معظم أفراد طاقم السفينة القيام بمثل هذا العمل؛
 - يبلغ ذلك كتابة إلى مجهز السفينة أو ممثله أو القبطان مع مهلة إخطار من ثلاثة أيام.

المادة 490 :

1. يخضع كل نزاع جماعي وجوبا لإجراء تصالح أمام السلطة البحرية التي تستدعي الأطراف في نواذير في حال نزاع يتعلق بنشاط الصيد بعد انتهاء الإخطار المبين في المادة 489 أعلاه ما لم تشعر الأطراف كتابيا بتوقيع كل الأطراف بأن اتفاقا حصل خلال هذه الفترة.
2. إذا تخلف أحد الأطراف دون مبرر أو لم ينتدب من يمثله بشكل قانوني، يصاغ المحضر بدون المساس بالعقوبات التأديبية اللاحقة.
3. بعد هذه المسطرة، يصاغ أثناء الجلسة محضر موقع من الأطراف حيث يتسلم كل طرف نسخة رسمية تشير إما :
 - إلى الاتفاق
 - أو إلى الخلاف جزئيا أو كليا.

المادة 491 :

1. يكون اتفاق الصلح ملزما للأطراف بالنسبة للشروط و الصيغ التي ينص عليها
2. في حال فشل كلي أو جزئي أو تخلف كما في الفقرة 2 من المادة 490 أعلاه، تحرر السلطة البحرية تقريرا حول الخلاف مع توضيح النقاط التي يستمر عليها الخلاف.
- ترفق بالتقرير كل الوثائق و المعلومات المفيدة وعند الاقتضاء الاتفاق الجزئي.
3. في إطار إجراءات الوساطة و التحكيم المشار إليها في مدونة الشغل، يكون الوزير المكلف بالبحرية التجارية و/أو مدير البحرية التجارية هو المختص.
4. بالنسبة للجان و المجالس التي تنص عليها مدونة الشغل، يستبدل ممثلو أرباب العمل و العمال بممثلي مجهزي السفن و البحارة.

الفصل الثالث- مفتشية الشغل البحري

المادة 492 :

1. يكلف مفتشو الشغل البحري، تحت سلطة مدير البحرية التجارية، بتفتيش جميع الجوانب المتعلقة بظروف عمل و حياة رجال البحر.

الفرع الثاني: الاستئجار لغرض الرحلة

المادة 498 :

- 1- بموجب استئجار الرحلة يضع المؤجر تحت تصرف المستأجر كلياً أو جزئياً سفينة لغرض إكمال رحلة أو أكثر.
- 2- المؤجر مسؤول عن البضائع التي يستقبلها القبطان على متن السفينة وفق ما هو محدد في الميثاق الموقع بين الأطراف مالم يثبت ما يلي:

- أنه نفذ التزاماته.
 - أن تكون الأضرار غير ناتجة عن عدم احترام الالتزامات،
 - أن تكون الأضرار ناتجة عن أخطاء بحرية قد ارتكبها القبطان أو مساعده.
- الفرع الثالث - الاستئجار الزمني.**

المادة 499 :

- 1- يلتزم المستأجر بموجب الاستئجار الزمني بوضع سفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة.
- 2- المستأجر مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضائع والناتجة عن عدم احترام الالتزامات إلا أنه ليس مسؤولاً عن أخطاء القبطان البحرية أو مساعديه الذين يجب عليهم الالتزام بتوصيات المستأجر ضمن شروط الميثاق بين الأطراف.
- 3- المستأجر مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالسفينة جراء تسييرها التجاري.

الفرع الرابع - استئجار السفينة "سفينة عارية" :

المادة 500 :

- 1- يلتزم المؤجر بمقتضى استئجار "سفينة عارية" بوضع سفينة معينة تحت تصرف المستأجر بدون تجهيزات ودون معدات أو مع معدات وتجهيزات غير مكتملة، مقابل تعويض، لمدة محددة.
- 2- يتولى المستأجر عن المؤجر كافة مطالبات الغير الناجمة عن استغلال السفينة.

الفرع الخامس - الاستئجار من الباطن

المادة 501 :

- 1- يمكن للمستأجر أن يؤجر من الباطن السفينة أو فضاءات منها أو يستخدمها للنقل حسب وثائق الشحن ومع ذلك يبقى ملزماً بترتيبات عقد الاستئجار.

المادة 502 :

- 1- يمكن للمؤجر، في حدود مطالبة المستأجر له، أن يتصرف ضد المستأجر من الباطن لتسديد مبلغ الإيجار المطالب به.
- 2- لا يقيم الاستئجار من الباطن أي علاقات مباشرة أخرى بين المؤجر والمستأجر.

المادة 503 :

يوضح مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط تطبيق الاستئجار.

القسم الثاني: نقل البضائع :

الفرع الأول: القواعد العامة

المادة 504 :

- 1- يلتزم الشاحن بموجب عقد النقل البحري بتسديد تعرفة شحن محددة للنقل، كما يلتزم هذا الأخير بإرسال بضاعة محددة من نقطة الشحن حتى نقطة التسليم.
- 2- لا يعتبر العقد الذي شمل، علاوة على النقل البحري، أي نقل بطرق أخرى، عقداً بحرياً إلا اعتباراً من شحن البضاعة حتى تسليمها.

المادة 505 :

- 1- يطبق هذا القسم على عمليات نقل الحمولات انطلاقاً من ميناء موريتاني أو باتجاهه، التي لا تخضع لاتفاقية دولية تكون الجمهورية الإسلامية الموريتانية طرفاً فيها، وفي كل الحالات، على كل عمليات النقل الخارجة عن حقل تطبيق اتفاقية من هذا النوع.
- 2- تخضع طلبات التعجيل والإجراءات التحفظية والإجراءات التنفيذية على البضاعة لقانون المكان الذي تنقل إليه البضاعة.

3- يخضع تقادم الدعوى لقانون المحاكم التي ترفع أمورها.

المادة 506 :

تطبق أحكام هذا القسم كما يلي :

- 1- بين كافة المهتمين بالنقل في غياب ميثاق بين الأطراف.
 - 2- على وثائق الشحن الناتجة عن تنفيذ ميثاق معين، في علاقة الناقلين مع أطراف أخرى، .
- الفرع الثاني: وثيقة الشحن**

المادة 507 :

- 1- وثيقة الشحن هي سند لعقد النقل تثبت عقد النقل وتدل على تكفل الناقل بالبضاعة أو وضعه لها في السفينة والتزامه بتسليم هذه البضاعة مقابل تسليم هذه الوثيقة وهي الدعامة القانونية القاضية بالشروط العامة للنقل وحول تقاسم التزامات الأطراف في عقد النقل.
- 2- ينتج عن صيغة مبنية تنص على أن البضاعة يتم استلامها من طرف شخص معين باسمه أو بتفويض بأمر منه.
- 3- وحده الحامل لنسخة من هذه الوثيقة يمكنه أن يتسلم البضاعة عند وصولها إلى المكان المقصود.

المادة 508 :

تؤدي وثيقة الشحن البحري بشكل خاص الوظائف التالية:

- السند الممثل للبضائع التي يشير إليها.
- برهان على وجود عقد النقل.
- برهان على التكفل بالبضاعة من طرف الناقل.
- تمكين المالك من تفريغ بضاعته في المكان المقصود.
- تسهيل البيع قبل وصولها إلى المكان المقصود لأنه قابل للتفاوض.
- وسيلة ائتمان واثني بين المرسل /المصدر والمستقبل المستورد.

المادة 509 :

تشتمل وثيقة الشحن على المعلومات التالية :

- اسم الناقل وأسم سفينته.
- اسم صاحب البضاعة الموجهة إليه (بأمر، مظهر، بدون تحديد، أو بأمر محدد)
- مستلم البضاعة من السفينة عند وصولها.
- اسم المحمل.
- موانئ الشحن والتفريغ.
- وصف البضاعة (الكمية، الوزن، العلامة).
- صيغة الشحن "مسدد" أو "يسدد عند الوصول".
- صيغة "أصلي" وعدد الأصول المرسلة.
- تاريخ ومكان المؤسسة والحمل وتوقيع جهاز السفينة أو من يمثله والذي يجب أن يشير إلى اسم الناقل أو القبطان الذي يعمل له.

المادة 510 :

- 1- وثيقة الشحن هي وصل استلام البضاعة و تثبت احتمال استلام البضاعة كما وصفها الناقل في الوثيقة ما لم يظهر خلاف ذلك .

- 2- وثيقة الشحن "محمول" أو "على المتن" (shipped on board) هي الدليل على شحن البضاعة على المتن.

- 3- وثيقة الشحن "سلم للشحن" تفيد أن البضاعة تم التكفل بها من طرف الناقل وتوجد تحت مسؤوليته ولكنها لا تثبت أن البضاعة موجودة على متن السفينة المعنية في وثيقة الشحن.

- 4- وإذا أراد المحمل لأسباب تتعلق باعتماد مصرفي إثبات وجود البضاعة على المتن تكون وثيقة الشحن مرفقة بتأشيرة خاصة توضح تاريخ شحن البضاعة.

المادة 511 :

- 1- وثيقة الشحن هي وثيقة ممثلة للبضاعة التي تشير إليها ولها نفس قيمتها.
- 2- إحالتها تحول حيازة البضاعة التي تمثلها.

المادة 512 :

- 1- تحرر وثيقة الشحن لـ"شخص معين" أو "معرف بالإسم"، لصالح شخص محدد.
- يكون الحامل النهائي معرفاً عند الإصدار.

- 2- يمكن التظهير من خلال توقيع وثيقة الشحن من امتلاك البضاعة كما يمكن من الاستبدال الفوري لصاحب وثيقة الشحن.
- 3- يمكن للمظهر من خلال التوقيع أن:
- يطالب بالبضاعة عند وصولها .
 - يحرك دعوى ضد الناقل فيما يخص مسؤوليته.

المادة 519 :

- 1- الشاحن الذي وقع بحرية وبدون تحفظ العقد المتضمن بندا مرجعيا لوثيقة الشحن يعتبر راضيا بالبند.
- 2- يمكن الاحتجاج بالبند المحدد لمحكمة الاختصاص على الشاحن رغم توقيعه له دون تحفظ.
- 3- إذا كان حق الدعوى في المسؤولية في حال ضياع أو تلف ضد الناقل البحري حقا حصريا لآخر مظهر لسند بالامر، فإن هذه الدعوى تفتح هذه الدعوى للشاحن إذا كان هذا الأخير يتحمل وحده الأضرار الناجمة عن النقل.

المادة 520 :

- 1- يعتبر لاغيا كل شرط تحكيمي إذا لم يكن مكتوبا في الاتفاقية الأساسية أو في أي وثيقة قد ترجع إليها.
- 2- إن البند الذي يمنح الاختصاص للمحكمة الأجنبية جائز إلا إذا كان الناقل خاضعا للقانون الموريتاني.
- 3- إذا اتفقت الأطراف وكان لها أو لأحدها على الأقل مقر على الأراضي الموريتانية على اختصاص محكمة دولة متعاقدة لمعرفة الخلافات الناجمة أو التي قد تنجم عن علاقات قانونية محدودة فإن محكمة هذه الدولة هي المختصة.
- 4- يجب أن تكون الاتفاقية المخصصة للاختصاص القضائي إما مكتوبة وإما شفهية مع تأكيد كتابي وإما بصيغة مقبولة في العرف التجاري الدولي أو تفترض معرفتها من قبل الأطراف.

المادة 521 :

1. يجب أن يكون أي شرط اختصاص أو أي شرط تحكيم مقبولا من طرف المرسل إليه و لا يمكن الاحتجاج به ضده إلا إذا قبل بذلك صراحة و كآخر أجل وقت تسلمه للبضاعة أو وقت إبرامه لعقد النقل.
2. لا يعتبر مجرد حيازة وثيقة الشحن إثباتا لقبول البضاعة من قبل المرسل إليه.
3. لا يعتبر بند الاختصاص المبين في وثيقة الشحن الذي قبل به الشخص الذي تُرسل إليه البضاعة ناتجا دون تحفظ عن وثيقة الشحن.
4. لا يمكن الاحتجاج بالبند المحدد لمحكمة الاختصاص ضد شركات التأمين التي تحل محل المرسل إليه حامل وثيقة الشحن، إلا إذا تم القبول بشرط الاختصاص كآخر أجل لدى تسليم البضاعة، طالما أن حامل سند الشحن لا يحل محل الشاحن بالنسبة لحقوقه والتزاماته وأن مثل هذا الشرط يؤثر أصلا على الغير إلا إذا تم القبول به.

المادة 522 :

1. تعتبر جميع الخطابات أو الاتفاقيات التي يلتزم الشاحن بموجبها بتعويض الناقل عند قبول هذا الأخير أو ممثله بتسليم سند شحن دون قيد، باطلة ولا أثر لها اتجاه الغير وإن كان يمكن لهؤلاء الاحتجاج بها ضد الناقل المذكور.
2. إذا كان التحفظ الذي أغفل عن قصد يتعلق بعيب في البضاعة كان الناقل يعلم به أو كان يفترض أنه يعلم به خلال توقيع سند الشحن، فلا يمكنه الاحتجاج بهذا العيب للتهرب من مسؤوليته و لن يستفيد من تحديد المسؤولية المشار إليه في الماد 527 أدناه.

الفرع الثالث - تنفيذ العقد

المادة 523 :

1. بصرف النظر عن أي قرار بخلاف ذلك، يلزم الناقل قبل وعند بداية الرحلة بأن يولي العناية لما يلي:
- وضع السفينة والإبقاء عليها صالحة للملاحة مراعاة للرحلة المرتقبة والبضائع التي سيقام بنقلها
 - تجهيز وتموين السفينة كما ينبغي

- ولا يمكن أن يظهر و يلغى إمكانية التفاوض على وثيقة الشحن.
- 2- وثيقة الشحن "بأمر" يمكن أن تظهر و يمثل توقيع أو ختم المتنازل على وثيقة الشحن شرطا لتحويل الحق على البضاعة.
- 3- وثيقة الشحن "لحامل" تمكن الحامل الحائز عليها من الحصول على البضاعة عند وصولها.

- 4- وبموجب الفئات الثلاثة من وثيقة الشحن المذكورة في الفقرات 1، 2، 3 أعلاه فإن وثيقة الشحن يمكن أن تكون:

- "وصل للشحن" يفيد التكفل بالبضاعة وإرسالها النهائي.
- "بدون تحفظ" يفيد التكفل بالبضاعة وحسن وضعها الظاهري.
- "بتحفظ" يحد من مسؤولية الناقل بموجب التحفظات الواردة من شركة النقل حول الكمية وأوضاع البضاعة.
- "براءة ذمة"، "مقبول"، "مبؤب"، "نظيف"، "مباشر"، "مركب"، "أبيض".

المادة 513 :

- يمكن للأطراف المتنازعة الاحتجاج بالعلامات الحاسمة التالية:
- العلامات الأساسية التي يراد بها تعريف البضاعة وعدد العبوات وكميتها ووزنها ومن الضروري أن تكون مسلمة كتابيا من طرف المحمل.
 - وضعية وتعبئة البضائع الظاهرة كما يلاحظها الناقل.

المادة 514 :

- 1- يمكن للناقل البحري أن يحتفظ:
- 1.1- إذا كان يعلم أو يشتبه بأن إشارات المحمل غير صحيحة.
- 2.1- إذا لم تكن لديه الوسائل الكافية لمراقبة تأثيرات المحمل.

- 2- يجب أن توضح في وثيقة الشحن الشوائب وأسباب الاشتباه وغياب وسائل الرقابة الناجمة.

المادة 515 :

- 1- يجب أن تكون التحفظات دقيقة ومبررة ومسجلة على وثيقة الشحن.
- 2- إذا كانت التحفظات غير مسجلة على وثيقة الشحن ولكن موجهة بواسطة رسالة منفردة إلى الحامل فإنها لا يحتج بها على مستقبل البضاعة وحامل وثيقة الشحن ولكن تمكن الناقل من ضمان دعوى رجوع ضد المحمل.
- 3- إن بند "دون مسؤولية عن النقص أو التلف التي يمكن أن تحدث خلال عمليات التحميل و/أو التفريغ كذلك خلال النقل" لا يمكن أن يضاف إلى وثيقة الشحن.
- 4- كذلك لا يمكن تقديم بند "التحفظ مع الشك" إذا كانت البضاعة مشخصة مسبقا و إذا كان الناقل لديه وسائل كافية بمراقبة الشحن.

المادة 516 :

- تمثل وثيقة الشحن قرينة بسيطة فيما يخص تطابق التأثيرات الموضوعية عليها إذا احتج بها الناقل، وهي غير قابلة للنقض إذا أراد شخص آخر بحسن نية استغلالها.

المادة 517 :

- 1- يترتب على توقيع وثيقة الشحن قبول بنودها من طرف الشاحن، و يحق له في هذه الحالة التحجج عليها بنود استثنائية من القانون العام.
- 2- يمكن للبنود الاستثنائية من القانون العام أن تتعلق خاصة بالمسؤولية أو اللامسؤولية أو التعبئة أو العلامات أو المحتوى أو الوزن أو الأشياء الثمينة أو الحيوانات الحية أو البضائع الخطيرة أو الرصاصة أو المرشد البحري أو الرسو أو تغيير الوجهة أو حق تخفيض الحمولة أو التأخر أو الشحن أو التلف المشترك، أو الاجراءات القضائية أو التامينات وليست هذه اللائحة شاملة.

المادة 518 :

- 1- وثيقة الشحن قابلة للتفاوض وقابلة للإحالة بالتظهير إلا في حالات وثيقة الشحن "لحامل" ولا يقوم مقام قبول البنود المدرجة فيها.

2. يمكن للشاحن أو صاحب الحق مع ذلك وفي هذه الحالات أن يبرهن على أن الخسائر أو الأضرار كانت ناتجة كلاً أو بعضاً عن الناقل أو مأموريه عدا ما ذكر في الفقرة 2.1

المادة 529 :

1. تُحد مسؤولية الناقل، بالنسبة للخسائر والأضرار، بالمبالغ التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية فيما يخص وثائق الشحن مع ذلك، يمكن للناقل أو القبطان أو وكيل الناقل والشاحن أن يوافق على مبلغ أكبر.
3. يحتسب المبلغ المستحق استناداً إلى قيمة البضائع في يوم ومكان تفرغها حسب العقد أو في اليوم أو المكان الذي كان يفترض تفرغها فيه.
4. تحدد قيمة البضاعة حسب السعر السائد في السوق وإلا حسب القيمة المتداولة للبضائع ذات الطبيعة والجودة المماثلة.
5. لا يمكن للناقل أن يتذرع بالاستفادة من حد المسؤولية المشار إليه في الفقرتين 1 و2:

- 1.5 إذا ثبت أن الضرر ناتج عن إغفاله أو بفعل ارتكبه بنية إحداث هذا الضرر أو ارتكبه عمداً ووعياً بأن مثل هذا الضرر سيقع على الأرجح؛
 - 2.5 في حال تصريح الشاحن بقيمة مدمجة في سند الشحن ومقبولة من طرف الناقل.
- ويمكن التحجج بهذا التصريح ضد الناقل، إلا إذا أثبت عكس ذلك.

6. يمكن لمأمور الناقل أن يتذرع بالإعفاءات و حد المسؤولية التي يمكن أن يحتج بها الناقل تطبيقاً للمادة 528 أعلاه وبهذه المادة إلا إذا ثبت أن الضرر يستجيب لشروط الفقرة 1.5.
7. إذا كانت المسؤولية محددة وفقاً لأحكام الفقرتين 1 و2، فإن مجموع مبالغ التعويض التي يتحملها الناقل ومأموروه لا يمكن أن تتجاوز الحدود المبينة في الفقرتين المذكورتين.

المادة 530 :

1. يعتبر باطلاً وبدون مفعول أي بند يهدف بشكل مباشر أو غير مباشر إلى :
 - 1.1- إعفاء الناقل من المسؤولية أو تحديد مسؤوليته بمبلغ يقل عن ما هو محدد في المادة 529 أعلاه
 - 2.1- إعفاؤه من تقديم البينة
 - 3.1- التنازل عن الاستفادة من التأمين على البضاعة لصالح الناقل

2. غير أنه يرخّص خروجاً على الفقرة 1 العمل بجميع البنود المتعلقة بالمسؤولية أو التعويض بالنسبة لنقل الحيوانات الحية أو البضائع المحمولة في السفينة وفقاً للفقرة 1 من المادة 529 أعلاه باستثناء الحاويات المشحونة على سفن مزودة بتجهيزات مناسبة لهذا النوع من النقل.

المادة 531 :

عندما يتقدم الشاحن بتصريح غير صحيح حول طبيعة أو قيمة البضائع، فإن الناقل غير مسؤول عن الخسائر أو الأضرار التي تتعرض لها.

المادة 532 :

1. تتقدم الدعوى ضد الناقل بسبب الخسائر أو الأضرار خلال سنة واحدة إلا في حالة تمديد يتفق عليه الأطراف قبل وقوع الحدث موضوع الدعوى.
2. يمكن التقدم بدعوى الرجوع حتى بعد الأجل المشار إليها في الفقرة 1 خلال ثلاثة أشهر اعتباراً من يوم التقدم بالدعوى ضد المؤمن عليه أو في اليوم الذي قام هذا الأخير بتسوية المطالبة ودياً.

الفصل الثاني : المبيعات البحرية

المادة 533 :

تعتبر ترتيبات هذا الفصل مكملة لإرادة الأطراف.

القسم الأول : البيع عند المغادرة

المادة 534 :

- وضع أجزاء السفينة التي ستشحن فيها البضاعة في حالة جيدة.

2. يجب على الناقل القيام بالطريقة المناسبة بشحن البضائع ومناولتها ورصرتها ونقلها وحراستها وتفرغها.

المادة 524 :

1. يخطئ الناقل إذا قام برصصة البضاعة فوق سطح السفينة في غياب موافقة الشاحن والإشارة إلى ذلك في سند الشحن أو وفقاً لأحكام قانونية توجب ذلك، إلا إذا تعلق الأمر بالملاحة الشاطئية.
2. يعتبر الشاحن موافقاً في حال شحن حاوية على متن سفينة مزودة بالتجهيزات المناسبة.

المادة 525 :

1. يحظى القبطان، بالنسبة لشحنه، بالأولوية فيما يتعلق بالبضائع التي يشحنها خلال الخمسة عشر يوماً الموالية للتسليم إذا لم تكن انتقلت لأيادي أخرى.
2. في حال تسوية قضائية أو تصفية أملاك الشاحنين أو غيرهم من الأشخاص قبل انقضاء أجل قدره خمسة عشر يوماً، يحظى القبطان بالأولوية على باقي الدائنين بالنسبة لسداد شحنه و الأضرار البحرية التي يجب أن يعرض له عنها.

المادة 526 :

1. يتحمل الشاحن مسؤولية الأضرار التي لحقت بالسفينة أو البضائع عن طريق خطئه أو عيبه خاص ببضاعته.
2. لدى تسليم البضائع الخطيرة إلى الناقل أو من يحل محله، يجب على الشاحن أن يبلغه بطبيعة الخطر بأن يضع عليها علامة أو إشارة تبين الخطر و عند الاقتضاء الاحتياطات التي يتعين اتخاذها.
3. وإلا، إذا لم يكن الناقل على اطلاع بالخطر:

- 1.3 يتحمل الشاحن تجاه الناقل تبعات الأضرار الناتجة عن شحن البضائع
 - 2.3 يمكن إنزال البضائع أو تدميرها أو جعلها غير ذات ضرر في أي وقت وحسب الظروف دون أن يترتب على ذلك أي تعويض خاصة فيما لو أصبحت تشكل خطراً على الأشخاص و الممتلكات.
- في الحالة الأخيرة، لا داعي لتعويض الشاحن إلا إذا وجب الإسهام في تعويض أضرار بحرية مشتركة أو إذا كان الناقل يتحمل المسؤولية وفقاً لأحكام هذا القسم.
4. لا يمكن التذرع بأحكام الفقرتين 2 و3 من طرف شخص قام أثناء النقل بالتكفل بالبضائع مع علمه أنها تمثل خطراً.

المادة 527 :

تتقدم الدعوى ضد الناقل أو المرسل إليه بعد سنتين.
الفرع الرابع - مسؤولية الناقل.

المادة 528 :

1. يتحمل الناقل كل خسارة أو ضرر تتعرض له البضائع منذ التكفل بها ولغاية التسليم ما لم يثبت أن الخسارة أو الضرر بسبب:
 - 1.1 عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا برهن على أنه استجاب لأحكام المادة 523 أعلاه
 - 2.1 أخطاء بحرية للقبطان أو المرشد أو مأمورين يتبعون للناقل
 - 3.1 نشوب حريق
 - 4.1 وقائع ضمن حدث لا يسأل عنه الناقل
 - 5.1 إضرابات، إغلاق المصانع، توقف عن العمل أو إعاقة لأي سبب كلي أو جزئي
 - 6.1 عيب في البضاعة أو نقص حسبما تقتضيه التفواتر العادية في ميناء الوجهة
 - 7.1 أخطاء الشاحن أثناء التعليل والتعبئة أو الختم
 - 8.1 عيوب خفية في السفينة يمكن أن لا تلاحظ خلال فحص دقيق
 - 9.1 عمل أو محاولة إيقاد ممتلكات أو أرواح في البحر أو تغيير الوجهة لهذا الغرض.

- 3- يُحتمل أن يقدم الأموال إلى القبطان ويضمن دفع التكاليف والرسوم والمصاريف الأخرى الناجمة عن الرسو في الميناء.
- 4- يجوز له رفع دعوى بالنيابة عن مجهزة السفينة في الحدود التي منح له تمثيله فيها.

المادة 539 :

تعتبر النشاطات التي يقوم بها وكيل الإيداع بدلا عن القبطان و نيابة عن مجهزة السفينة للاحتياجات الاعتيادية للسفينة، ديونا على مجهزة السفينة تدخل في إطار الامتيازات المنصوص عليها في هذا القانون.

المادة 540 :

- 1 - لا يتحمل وكيل الإيداع المسؤولية عن الخسائر و التلف الذي لحق بالبضائع التي يحفظ أو يناول ، إلا في حدود الشروط المبينة في الفصل الثاني المتعلق بمؤسسات المناولة.
- 2 - بالنسبة للمعاملات التي يقوم بها في إطار المادة 538 أدناه، فإنه مسؤول من حيث القانون العام.

المادة 541 :

يتم فسخ العقد أو نقضه في الأجل المتفق عليها إلا في حالات الخطأ الجسيم.

القسم الثاني: وكلاء إيداع الحمولة

المادة 542 :

- 1- وكيل إيداع الحمولة هو شخص طبيعي أو اعتباري يعمل بوصفه وكيل قانونيا بأجر من قبل من لهم حق ملكية السلعة، ويلتزم بتسليمها محطهم في مكان وزمان التسليم من قبل الناقل وباسمه لحساب موكله، وأن يسدد تكاليف البضاعة إذا كان مطالبا بها، وتوزيعها على الجهات الموجهة إليها.

- 2- إذا وجد أن حالة أو كمية السلعة لا تفي بمؤشرات سند الشحن أو وثائق النقل الأخرى، يمكن أن يصدر ضد الناقل أو ممثله، تحفظات على الظروف والشروط والأجل المقررة في التشريع.

المادة 543 :

لا يتحمل المسؤولية عن الأضرار والخسائر التي لحقت بالبضائع إلا وفقا للشروط المنصوص عليها في المادة 540 أعلاه.

القسم الثالث: ترتيبات مشتركة

المادة 544 :

- 1- تلزم كل سفينة أجنبية تجارية ترسو بميناء موريتاني باستخدام خدمات وكيل إيداع معتمد.
- 2- صاحب الإيداع ملزم بقبول السفينة ما لم يكن لديه مبررات جدية ومشروعة لرفضها، وفي هذه الحالة يقوم بإبلاغ المدير العام لمرفق الميناء عنها.

المادة 545 :

- ينبغي لوكيل إيداع أي سفينة أجنبية، أن يفتح على صفحات سجلاته:
- حسابا مصرفيا يتماشى مع تعليمات البنك المركزي الموريتاني، ولا يحتاج فتح هذا الحساب إلى ترخيص مسبق
 - حسابا مصرفيا جاريا خاضعا لترخيص مسبق من البنك المركزي الموريتاني
 - اتباع نظام الصرف والأنظمة الأخرى الناجمة عن ترتيبات خاصة بالبنك المركزي الموريتاني.

المادة 546 :

- 1- تتقدم جميع الدعاوى ضد وكيل الإيداع بسنتين من تاريخ حلول الدين
- 2- تخضع العقود ووثائق توكيل الإيداع لقانون البلد الذي يعمل فيه الوكيل.

المادة 547 :

- 1- يمكن ممارسة نشاطات وكيل إيداع السفينة ووكيل إيداع الحمولة منفصلة أو مجتمعة.
- 2- إلا أنه في حالة ممارستها مجتمعة، فإن الأعباء والمسؤوليات المحتملة في حالة دعوى بالمسؤولية هي الممارسة عند حدوث الواقعة.

1. يترتب على البيع عند المغادرة تعريض البضاعة للمخاطر وللخطر ويحملها المشتري اعتبارا من يوم تسلمها وفق شروط العقد.
2. يجب على المشتري خلال أجل معقول أن يبلغ البائع باسم السفينة التي تحمل البضاعة والمباعة بتاريخ شحن هذه البضاعة.
3. على البائع أن يسلم البضاعة على الرصيف وبأقرب ما يكون من السفينة المحددة وفي اليوم الذي حدده المشتري و إبلاغ هذا الأخير خلال الأربع وعشرين ساعة التالية وبالوسائل المعتادة.
4. يوجب بند "خطوط التحويل" على البائع أن يسلم البضاعة على ظهر السفينة.

القسم الثاني : البيع عند الوصول

المادة 535 :

1. يتحمل البائع مسؤولية البضاعة في عملية البيع عند الوصول؛
2. في عملية البيع على سفينة معينة يبلغ البائع إلى المشتري اسم السفينة التي شحن عليها بضاعته.
3. في حالة خسارة البضاعة، فإن البائع ليس ملزما باستبدالها إذا حصلت الأضرار بعد الإبلاغ أعلاه.
4. في حالة البيع عند الشحن فإن البائع يسلم البضاعة إلى ناقل ويبلغ المشتري بذلك، وفي حالة خسارة، إذا تعلق الأمر بأشياء من نوع خاص فإن عليه أن يرسل من جديد إلى البائع نفس الكمية وفقا لشروط العقد.

القسم الثالث - البيع بصيغة (كففة، تأمين، شحن) "CAF"

المادة 536 :

1. في حالة البيع بصيغة (كففة، تأمين، شحن) يلتزم البائع بما يلي :
- إبرام عقد النقل وشحن البضاعة على السفينة
 - التأمين عليها ضد أخطار النقل
 - توجيه الوثائق الاعتيادية بما يتناسب مع الإرسالية إلى المشتري دون تأخير
2. المشتري مدين بمبلغ يشمل إجمالا سعر البضاعة وعمولة التأمين وأجر الشحن غير أن مخاطر النقل تكون على نفقته؛
3. مجرد شمول العقد لبند مثل "الوزن المعترف عند الوصول، الوزن المسلم عند ميناء الوصول" أو غير ذلك من البنود المشابهة لا يغير طبيعة البيع بصيغة (كففة، تأمين، شحن).

القسم الرابع : شروط التجارة الدولية

المادة 537 :

1. توضح شروط التجارة الدولية المدرجة في وثائق التعاقد ومسؤوليات وواجبات كل الأطراف بالنسبة لتسليم البضائع وواجبات البائع مع توزيع الأعباء والأخطار بين المشتري والبائع وخاصة ما يتعلق بالوقت الذي تنتقل فيه مسؤولية الأخطار إلى المشتري.
2. تشكل شروط التجارة الدولية جزءا من التفاوض التجاري ويتعين على الطرفين اختيارها وتطبيقها على البضائع التي ترسل وعلى طريقة النقل المستخدمة؛
3. تكتسي شروط التجارة الدولية طابعا اختياريا.

الجزء السابع - الوظائف المساعدة للنقل البحري أو خدمة السفينة

الكتاب الثالث عشر: الوظائف المساعدة للنقل البحري

الفصل الأول: وكلاء الإيداع

القسم الأول: وكلاء إيداع السفينة

المادة 538 :

- 1- وكيل إيداع السفينة هو شخص طبيعي أو اعتباري يعمل وكيلا بمرتب من طرف مجهزة السفينة وهو الذي يتعهد لحساب السفينة بتنفيذ ومتابعة النشاطات التي لا يقوم بها القبطان نفسه وكذا العمليات الأخرى المرتبطة عادة ببقاء السفينة في الميناء.
- 2- ويتمتع بكامل السلطة على التفاوض حول عقود النقل أو التقدير والاكنتاب والتحصيل المحتمل للشحنات وأن يصدر أو يوقع سندات الشحن المطابقة ويتولى العمليات اللوجستية للحاويات ويناقش كل العقود المحتملة ذات الصلة بتلك العمليات.

المادة 548:

يمكن للأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين من جنسية أجنبية ممارسة مهنة وكيل إيداع بموجب الاتفاقيات الدولية أو اتفاقيات المعاملة بالمثل بين بلدانهم و الجمهورية الإسلامية الموريتانية.

المادة 549:

تخضع ممارسة مهنة وكيل الإيداع بالنسبة للتجارة والصيد، بعد إيداع ملف، لاعتماد صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية بعد رأي اللجنة الاستشارية للاعتماد التي تحدد تشكيلتها وصلاحياتها وصيغ تسييرها بموجب مرسوم صادر عن مجلس الوزراء باقتراح من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

الفصل الثاني : مؤسسات مناولة البضائع

المادة 550:

1. يعهد إلى مقاول المناولات بجميع عمليات الشحن على متن و الإنزال بما في ذلك عمليات الحفظ في مخازن وأرضيات الميناء كشرط مسبق أو حتمية ضرورية.
2. باستثناء العمليات المشار إليها في الفقرة 1 أعلاه يمكن أن يطلب إليه القيام بعمليات أخرى لحساب السفينة أو الشاحن أو المستقبل وفقا للنظم المعمول بها.
3. يمكن لمقاول المناولات أن يحصل بموجب بند في ميثاق الأطراف أو وثيقة شحن على صفة وكيل الشاحن أو المرسل إليه.

المادة 551:

1. يعمل مقاول المناولات لحساب من يطلب خدماته وهو لا يتحمل المسؤولية إلا باتجاه هذا الشخص وهو الوحيد الذي يمكن أن يقوم بدعوى ضده.
2. تتقدم جميع الدعاوى ضد مقاولي المناولات خلال سنتين.
3. على الصعيد الدولي تخضع عمليات المناولة لقانون الميناء الذي يعمل فيه المقاول.

المادة 552:

1. يتحمل مقاول المناولات المسؤولية مهما كان الأشخاص الذين يعمل لحسابهم في عمليات المناولة و الاستقبال أو حفظ البضاعة بشرط ارتكابه لخطأ. لا يترتب على التحفظ حتى وإن كان محددا ومنتظما إعفاء من المسؤولية. ويتحملها ضمن الشروط التالية:
 - 1.1- عندما يقوم بالعمليات المشار إليها في المادة 550 الفقرة 1 أعلاه فإنه مسؤول عن الأضرار المنسوبة إليه؛
 - 1.2- عندما يقوم بالعمليات المشار إليها في المادة 550 الفقرة 2 أعلاه، يفترض أنه تلقى البضاعة وفقا لتصريح المودع.
2. يكون مقاول المناولات مسؤولا عن الأضرار التي تعرضت لها البضاعة إذا كانت متأتية من :
 - 1.2- نشوب حريق
 - 2.2- وقائع تشكل جزءا من حدث غير منسوب إليه
 - 3.2- إضراب، إغلاق المصانع أو أي إعاقة للعمل لأي سبب جزئي أو كلي
 - 4.2- خطأ يرتكبه الشاحن من خلال سوء التعليل أو التعبئة أو الوزن
 - 5.2- عيب في البضاعة

3. يمكن للمدعي مع ذلك في هذه الحالات أن يبرهن على أن هذه الخسائر أو الأضرار ناتجة كلاً أو بعضاً عن خطأ ارتكبه المقاول أو مأموره.
4. لا يمكن في أي حال من الأحوال أن تتجاوز مسؤولية مقاول المناولات المبالغ المحددة إلا إذا تلقى تصريحاً بالقيمة.

المادة 553:

1. عندما يقوم المناول بعمليات شحن أو تفريغ أو رصاصة أو تفكيك ويكون ذلك لحساب الناقل فإن هذا الأخير يبقى مسؤولا اتجاه أصحاب الحق في البضاعة.
2. انطلاقاً من حجز البضاعة على الرصيف أو على اليابسة أو في قارب بواسطة رافعة في السفينة أو في الميناء لغاية وصول البضاعة إلى الرصيف أو إلى قارب مربوط برافعة أو بألية أخرى

فإن مقاول المناولات إذا كان يقوم بعمليات الشحن أو الإنزال فإنما يقوم بذلك لحساب السفينة.

إذا سقطت حمولة الرافعة في البحر ما بين الرصيف والسفينة أو إذا تضررت بصدمة قوية خلال الإنزال على الأرض أو من طرف آلة رافعة فإن مقاول المناولات يتصرف في هذه الحالة لحساب الناقل الذي يتحمل المسؤولية اتجاه صاحب الحق في البضاعة.

المادة 554:

تكون البنود التالية باطلة اتجاه الشاحن أو المستقبل أو وكلاهما إذا كانت تهدف بشكل مباشر أو غير مباشر إلى ما يلي :

- إعفاء مقاول المناولات من المسؤولية المحددة في المادة 442 أعلاه
- إعفاء من عبء مسؤولية الإثبات الواردة في القانون الحالي،
- حصر مسؤوليته بمبلغ يقل عن ما هو محدد في الفقرة 4 من المادة 552،
- التنازل لصالحه عن الاستفادة من التأمين على البضاعة.

الفصل الثالث : عمل تفريغ السفن

المادة 555:

1. عمل تفريغ السفن هم عمال الموانئ الذين يمارسون نشاطهم في مرافق الموانئ وهم يخضعون للنظام الأساسي الصادر عن الوزارة الوصية.
2. يعتبر عقد عمل عامل تفريغ السفن بينه وبين مقاول المناولات المسؤول عن عمله فعليا في حدود المرافق المينائية.

المادة 556:

- قبل كل عملية تفريغ يجب على مقاول المناولات:
- مراعاة بيئة العمل لتنظيم عمليات المناولة التي يجب ان تستجيب لجميع مواصفات السلامة والنظافة؛
 - اختيار طريقة المناولة التي تناسب كل عملية على حده،
 - استخدام تجهيزات الرفع وفقا للتدابير الفنية و التنظيمية المعمول بها،
 - توفير تجهيزات الحماية الشخصية وغيرها من بدلات الحماية ووسائل الإنقاذ
 - توفير وسائل التكوين والإعلام والسماح بمشاركة المتدخلين في الوقاية من الأخطار المهنية وتوفير وسائل الإنقاذ و المساعدة الطبية العاجلة
 - الوقاية من المخاطر المتصلة بتدخل المقاولات الخارجية.

المادة 557:

1. يجب على كل عامل تفريغ أن يراعي بحسب إمكاناته متطلبات سلامته وصحته وسلامة وصحة العمال الآخرين المعنيين بتصرفاته خلال العمل.
2. وفقا لتكوينه وتعليمات رب العمل، يجب عليه :
 - 1.2 استخدام الماكينات والآلات والأدوات أو المواد الخطرة وتجهيزات النقل وغيرها من الوسائل بشكل صحيح،
 - 2.2 حسن استخدام تجهيزات الحماية الشخصية الموضوعة تحت تصرفه ومن ثم إعادتها إلى أماكنها بعد الاستخدام.
3. يجب عليه كذلك :
 - 1.3 الإمتناع عن توقيف تجهيزات السلامة أو إتلافها أو تغييرها أو نقلها من مكانها دون سبب،
 - 2.3 الإبلاغ في أقرب الأجل بحالة العمل وبالخلل في أنظمة الحماية إذا كانت هناك دواعي معقولة تحمل على الاعتقاد بأنها تمثل خطرا كبيرا أو عاجلا على الأمن أو الصحة،
 - 3.3 التعاون مع مقاول المناولات والعمال الذين تلقوا تكويننا متميزا يسمح لرب العمل بالتأكد من أن ظروف العمل لا تتطوي على مخاطر بالنسبة للأمن والصحة.
4. في حالة وجود خطر لا يلاحق عامل التفريغ الذي يغادر مكان عمله او منطقة خطرة أو يتعد عنها بسبب هذا الفعل.

المادة 558:

1. يتحمل عامل التفريغ المسؤولية :

- تصريح ناقص أو غير دقيق بشأن طبيعة البضاعة
- عدم وجود مكان مناسب على ظهر السفينة
- 4. لا يتحمل السمسار البحري مسؤولية الدفع ومال الطلبات أو الأوامر التي يتقدم بها للغير لحساب موكله كما ان المدفوعات التي يقوم بها لهذا الغرض لها طابع عربون قابل للاسترداد في أي وقت طالما أنه لم يتلقى السداد الكامل من طرف موكله.

الفصل الخامس : الوسطاء لدى الجمارك ووسطاء النقل

المادة 564 :

يقوم الوسيط لدى الجمارك بتصميم وتنسيق وتنظيم إرسال البضاعة من الزبون الأصلي ولغاية الوجهة النهائية ويتولى جميع الإجراءات الإدارية الضرورية:

- بإعداد خطة الإرسال وفقا لأفضل الشروط مع التفاوض مع جميع حلقات سلسلة النقل،
- بتحضير جميع وثائق الإرسال والقيام بالإجراءات بما فيها عند الاقتضاء التصريح الجمركي،
- بضمان متابعة المطالبات والمنازعات.

المادة 565 :

1. يتدخل الوسيط لدى الجمارك على النحو التالي :

- إما كمنتدب للناقل أو كعميل للناقل.
- 2. إذا تدخل كمنتدب للناقل فإنه يعمل إما لحساب الشاحن عند التحميل أو لحساب المستقبل لدى التفريغ وهو مسؤول عن الوسائل وعن العناية الفائقة.

- ينوب عن الشاحن أو المستقبل الذي تلقى مأمورية محددة من طرفه وكمنتدب فإنه يخضع لنظام الانتداب ولا يمكن تحميله المسؤولية إلا إذا ارتكب خطأ شخصيا أثناء ممارسة مأموريته.

- أثناء تنفيذ أوامر الشخص الذي ينتدبه، فإنه ليس مخيرا بين المقاولين من الباطن وليس مسؤولا عن أخطائهم المترتبة على ذلك ومع ذلك يجب عليه اتخاذ التدابير اللازمة لضمان وسائل طعن الشخص الذي ينتدبه في حالة ملاحظة اضرار بحرية،

3. إذا كان يتدخل كعميل في مجال النقل فإنه ينظم عملية النقل بالكامل باسم مرسل البضاعة ويقوم بتنسيقها مع المقاولين من الباطن الذين يختارهم على أن يتحمل أخطأهم إن وجدت. كما أنه يتحمل مسؤولية تحقيق النتائج ويمكن تحميله هذه المسؤولية حتى وإن لم يرتكب خطأ.

المادة 566 :

1. ينظم عميل النقل عملية النقل من البداية وحتى النهاية وهو ملزم بتنفيذ نقل البضاعة من مكان إلى آخر بما في ذلك اعتماد وسائل مختلفة للنقل.
- يتحمل مسؤولية تحقيق النتائج.
2. يقوم بتشكيل وحدات الشحن أو الحاويات أو وضعها على ألواح انطلاقا من التفاصيل المرسله ويتفاوض حول التعريف مع الناقلين ويسند العبوات إلى الناقل الذي يختاره.

الكتاب الرابع عشر : المهن المساعدة لخدمة السفينة

الفصل الأول : الإرشاد البحري

المادة 567 :

1. إرشاد السفن في البحر عبارة عن عملية بحرية للمساعدة والإرشاد يقدمها إلى القبطانة بحارة محترفون ويتوفرون على دراية جيدة بالأماكن وتجربة كافية لضمان الملاحة وحماية المحيط في مدخل الموانئ وفي المناطق الانتظار وفي حدود كل منطقة توجيه وكذلك لدى الاقتراب من المنصات الثابتة أو المتحركة للأبار والمنشآت الملحقة وفي غير ذلك من المياه البحرية الموريتانية.
2. يهدف الإرشاد إلى :
 - 1.2 ضمان إنسيابية الحركة البحرية في أسرع الأجال وأفضل ظروف السلامة.
 - 2.2 الإسهام قدر المستطاع في التقيد بمبادئ القانون البحري الوطني والدولي

المادة 568 :

- في حال ارتكاب خطأ فادح عندما يقوم بالتدخين في مكان يمنع فيه
- عندما لا يلتزم جانب الحذر أو يتعمد الإهمال أو مخالفة واجب اليقظة أو السلامة الذي ينص عليه هذا القانون ونصوصه التطبيقية أو يرتكب خطأ بسبب اللامبالاة أو الرعونة.

2. لا يتحمل عامل التفريغ المسؤولية عندما يتصرف بدافع الإكراه الذي لا يمكن أن يقاومه.

المادة 559 :

يوضح مقرر من الوزير الوصي التزامات مقاول المناولات اتجاه عمال الموانئ الذين يعملون لديه.

الفصل الرابع : سماسرة البحر

المادة 560 :

1. يقوم السمسار البحري أو الوسيط الجمركي بالإجراءات الإدارية لحساب القبطان وخاصة فيما يتعلق بالمرافقة الجمركية ورفع التقارير البحرية.
2. يتلقى رسوم البحر وهو مسؤول عن تحصيلها بعد دفع الكفالة.
3. في حال رفع مطالب أمام المحكمة ينفرد بحق ترجمة التصاريح وعقود إيجار السفن وسندات الشحن والعقود وجميع المستندات التجارية التي يتعين أن تترجم للوقوف على سعر الإيجار؛ وبالنسبة للقضايا الخلافية في مجال التجارة عدى النزاعات الجمركية فإنه يعتبر الوسيط الوحيد لقباطنة وطواقم السفن الأجنبية.

المادة 561 :

1. السمسار البحري هو الوسيط التجاري بين الشاحنين والناقلين، وكوسيط إيجار :
 - يعمل لحساب صاحب البضاعة وكمصدر فإنه يبحث عن السفينة التي ستحملها
 - يعمل لحساب المجهز بحثا عن الحمولة
2. يقوم سمسار التأمين البحري بالتفاوض بشأن تغطية المخاطر لدى شركات التأمين وبوجه خاص :
 - لحساب المجهز، تغطية المخاطر المتصلة بالملاحة
 - لحساب الشاحن، تغطية المخاطر المتعلقة بشحن البضائع.

المادة 562 :

1. لا يتحمل السمسار البحري المسؤولية إلا بالنسبة للأضرار أو الخسائر الناتجة عن خطأ فادح ارتكبه وعن المعلومات والتقارير التي يزود بها مجهز السفينة أو الغير بحسب اطلاعه دون أن يكون مسؤولا عن صحتها.
2. ليس مسؤولا عن :
 - الاضطرابات والتأخير أو الاختفاء أثناء إجراء الاتصالات وعن سوء الفهم الناتج عن استعمال لغة لم يقسم اليمين على إتقانها
 - تأثيرات الحرب ومخاطرها وإجراءات الحاكم والاضطرابات والإضرابات الرسمية أو غير الرسمية وإغلاق المصانع وأعمال المقاطعة والتخريب والحالة الجوية وزحمة الموانئ وما شابهها من الحالات التي يمكن أن تؤثر على النشاط الإعتيادي.
 - البضائع المقدمة قبل الشحن أو بعد التفريغ علما بأن التكاليف والمخاطر تتحملها هذه الأخيرة.
3. تتقدم كل الدعاوى ضده بعد سنتين.

المادة 563 :

1. يقدم السمسار البحري العروض باسم موكله وهي غير ملزمة،
2. باستثناء الحالات الطارئة، تحدد مواعيد مغادرة ووصول السفن ومواقعها دون أن يكون ملزما بتحديد موعد،
3. يمكن رفض التحميل الكلي أو الجزئي وخاصة في الحالات التالية :
 - غياب كلي أو جزئي للوثائق المطلوبة
 - وجود شك في طبيعة البضاعة أو طابعها الخطير

البيانات حول الأساليب المرتقبة لاستخدام سفينة أو أكثر لقطر السفن.

المادة 573 :

1. يجب على كل سفينة تدخل منطقة الإرشاد الإلزامي أن تطلق إشارة نداء المرشد وأن تبلغ المصلحة المختصة عند مغادرته.
2. عملية الإرشاد:
 - تبدأ في الوقت الذي يكون المرشد على متن السفينة،
 - تنتهي عند الوصول أو الوجهة أو الرسو أو الرصيف أو عند بلوغ حدود منطقة الإرشاد الإلزامي.
3. لا يجوز للمرشد أن يغادر السفينة دون موافقة القبطان وعندما تصبح السفينة آمنة أو راسية أو عند المغادرة إلا في حال الاستعانة بمرشد آخر.

المادة 574 :

- يجب على القبطان اتخاذ جميع تدابير واحتياطات السلامة من أجل :
 - تسهيل رسو سفينة الإرشاد
 - صعود ونزول المرشد كما تنص على ذلك SOLAS 74

المادة 575 :

1. يلتزم المرشد بمساعدة السفينة التي قيّمت أولا أو السفينة التي تم تعيينه لإرشادها حسب جدول الخدمة
2. بصرف النظر عن أي واجب آخر، يجب عليه ان يقدم المساعدة لأي سفينة تواجه الخطر حتى وإن لم يطلب منه ذلك صراحة اعتبارا من الوقت الذي لاحظ فيه الخطر أو تبليغ بالخطر الذي تواجهه السفينة.

المادة 576 :

1. إذا لاحظ المرشد خلال عملية الإرشاد أن سفينة تمثل تهديدا أو خطرا على سلامة الملاحة أو حماية البيئة البحرية، فعليه أن يبلغ ذلك في أقرب الأجل إلى سلطته الإدارية التي تقوم بإخطار السلطة البحرية.
2. يجب عليه أن يبلغ، على وجه الاستعجال، بأي حادث يتعرض له السفينة التي يرشدها و حول أي خلل يلاحظ في أضواء الملاحة و إشارات.
3. من حقه كذلك أن يرفض إرشاد سفينة تمثل خطرا أو تهديدا لأمن الملاحة أو حماية البيئة البحرية.

المادة 577 :

1. المرشدون هم بحارة من البحرية التجارية ويخضعون لنظامها الأساسي.
2. يخضع المرشدون لـ :
 - السلطة التأديبية للوزير المكلف بالبحرية التجارية و خاصة عند قيامهم بوظائفهم على متن السفن،
 - للنظام الجزائي للبحرية التجارية و خاصة في حال وقوع حادث بحري.

المادة 578 :

3. نظرا إلى الطابع المتميز للمهنة و المسؤولية الملقاة على عواتقهم، يتم بموجب اتفاقية تأسيس توشرها السلطة البحرية تحديد الشروط الخاصة باكتتابهم.

المادة 578 :

1. إضافة إلى ممارسة وظائفهم، يشارك المرشدون في مراقبة قاع البحر مع ذكر التغيرات التي قد يطلعون عليها.
2. يمكنهم كذلك أن يقوموا لحساب المصالح الصحية بعمليات استطلاع أو عند الاقتضاء أن ينتظموا ضمن فرق صحية لمراقبة السفن تحت الحجر الصحي لغاية اتخاذ الإجراءات اللازمة من طرف السلطة البحرية.

المادة 579 :

- يحدد مرسوم يتخذه مجلس الوزراء باقتراح من الوزير المكلف بالبحرية التجارية، شروط ولوج المهنة وتنظيم مسابقات الإرشاد و طبعية الامتحانات و مبادئ منح العلامات وبرنامج المسابقات.

المادة 580 :

1. يعين المرشدون بمقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية و يمنحوا شهادة تثبت مؤهلاتهم.

1. من أجل ضمان سلامة الملاحة وحماية الوسط في المياه البحرية والموانئ، يلزم قباطنة السفن التي تحمل العلم الموريتاني أو الأجنبي بالاستعانة بمرشدين في منطقة التوجيه الإلزامي أو الميناء الذي يدخلونه أو يغادرونه.

2. يعفى من هذا الإلزام :
 - 2.1 السفن المخصصة لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومناذرها
 - 2.2 السفن التابعة للبحرية الوطنية والسفن المخصصة لمراقبة البحر
 - 2.3 سفن الصيد التي تعمل عادة في الميناء
 - 2.4 جميع السفن التي يبلغ طولها وحمولتها مقاييس معينة بالنسبة لكل ميناء تحدده سلطة الميناء أو الهيئة المختصة بعد الأخذ برأي السلطة البحرية ومراعاة للشروط المحلية لتنفيذ عملية الإرشاد.

المادة 569 :

1. الإرشاد البحري عبارة عن خدمة عمومية تمارس تحت وصاية الوزير المكلف بالبحرية التجارية.
2. يعهد بتسيير المرفق :
 - 1.2 إما إلى هيئات عمومية وخاصة إلى سلطة ميناء أو مسير ميناء.
 - 2.2 وإما إلى شركات ذات اقتصاد مختلط أو شركات خاصة تخضع للقانون الموريتاني ومعتمدة من طرف السلطة البحرية.

المادة 570 :

في كل ميناء أو منطقة توجيه إلزامي يتم العمل بتنظيم محلي تصدره سلطة الميناء أو مصلحة التسيير المختصة بعد الأخذ برأي السلطة البحرية وذلك لتحديد :

1. الحدود الجغرافية للتوجيه الإلزامي
2. عدد المرشدين
3. المعدات والتجهيزات الضرورية لتنفيذ الخدمة
4. تعريفة وتعويزات الإرشاد.

المادة 571 :

1. تنتهي صلاحيات المرشد عند حدود المنطقة التي أسندت له، وفي داخل هذه المنطقة يمكن لمرشد واحد أن يقوم بعمليات الإرشاد،
2. خارج هذه الحدود ينتهي العمل بنظام الإرشاد.
3. يتعرض كل شخص غير المرشد المخول عند قيامه بإرشاد أو محاولة إرشاد سفينة وتقديم نفسه كمرشد، للعقوبات التي تنص عليها هذه المدونة.

المادة 572 :

1. خلال عملية الإرشاد، يكون المرشد هو المستشار الفني لقبطان السفينة كما أن حضوره على متنها :

- 1.1 لا يعفى القبطان أو الضابط المناوب على المتن من واجباته فيما يتعلق بأمن السفينة
- 2.1 لا يعفى القبطان من مسؤولياته المتعلقة بالمناورات البحرية المترتبة بدخول الميناء والخروج منه
2. يتبادل القبطان والمرشد كل المعلومات المتعلقة بالملاحة والظروف المحلية وخواص السفينة وخاصة النقاط التالية:
 - 1.2 التفاهم بوجه عام حول الخط والأساليب المتعلقة بالرحلة المرتقبة
 - 2.2 التباحث حول الظروف الخاصة المتعلقة بالتقلبات المناخية وعمق المياه وحركة البحر مدا وجزرا وحركة السفن التي من شأنها أن تتم خلال العملية وتبادل المعلومات حول العدد الاعتيادي لدورات مروحة السفينة عند تغير السرعة ومسحوب الماء من الأمام والخلف والطول والعرض ونسبة خط استدارة السفينة عند تغير السرعة ودائرة الاستدارة ومسافات التوقف و غير ذلك من المعلومات ذات الصلة،

3.2 بحث جميع الخواص غير الاعتيادية في مجال قيادة السفينة وخالل الماكنات أو المشاكل المتعلقة بتجهيزات الملاحة التي من شأنها ان تؤثر على التشغيل و القيادة و سلامة حركة الدخول والخروج وعند الاقتضاء كل

1. يتحمل وكلاء ايداع السفن والسماسة البحريون مسؤولية دفع حقوق الإرشاد البحري.
2. يعود اختصاص البت في كل نزاع يتعلق بدفع هذه الحقوق إلى المحكمة المدنية التي توجد فيها سلطة الميناء أو مسيره.
3. تتقدم الدعاوى الناتجة عن عمليات الإرشاد بعد مدة عامين.

الفصل الثاني : قطر السفن

المادة 588 :

القطر هو جر سفينة بمساعدة قاطرة أو سفينة أو دفعها أو مساعدتها خلال عملية الرسو أو مغادرة الرصيف أثناء المناورات في الميناء أو مناورات أخرى، أو بواسطة سفينة أخرى تسمى القاطرة سواء كانت مصممة أو غير مصممة لمثل هذه العملية.

المادة 589 :

التعاقد على قطر السفينة :

1. يبدأ عند تقدم القاطرة باتجاه السفينة المقطورة لغرض تنفيذ العملية على أن توجد هذه الأخيرة في منطقة نفوذ تحركات السفينة التي يتعين جرها.
2. ينتهي عند آخر عملية قطر ضرورية وبعد ابتعاد القاطرة بما فيه الكفاية عن السفينة المقطورة.

المادة 590 :

تحدد أجور خدمات القطر وفقا لاتفاق الطرفين أو حسب التعريف الصادرة عن سلطة الميناء أو مسير الميناء بعد الأخذ برأي السلطة البحرية.

المادة 591 :

1. يجري القطر في الميناء أو منطقة القطر الإلزامي تحت إدارة قبطان السفينة المقطورة.
2. تكون الأضرار التي حدثت خلال هذه العمليات على نفقة السفينة المقطورة ما لم يثبت خطأ القاطرة.
3. ومع ذلك، يمكن للأطراف بناء على اتفاق صريح ومكتوب أن تسند إلى قبطان السفينة القاطرة قيادة العمليات. وفي هذه الحالة تكون الأضرار على نفقة القاطرة إلا إذا ثبت خطأ السفينة المقطورة.

الجزء الثامن : الأخطاء التأديبية والخروقات الجزائية - العقوبات

الكتاب الخامس عشر : النظام الداخلي للسفينة وإجراء الشحن البحري

الفصل الأول : مجال التطبيق

المادة 592 :

تنطبق أحكام هذا الكتاب على :

- 1 - الأشخاص مهما تكن جنسياتهم :
- العاملون بانتظام على متن سفينة تحمل علما موريتانيا،
- الذين، مع كونهم ليسوا على متن السفينة، قد ارتكبوا إحدى الجنح الواردة فيه.
- 2 - الركاب، والمرشدين البحريين، والعمال والأشخاص الآخرين المستخدمين بأي شكل في حاجيات السفينة،
- 3 - ضحايا الغرق أو المهاجرين السريين خلال فترة حضورهم على متن السفينة،
- 4 - البحارة الموريتانيون العاملون على سفن أجنبية مؤجرة " سفينة عارية ".

الفصل الثاني : رفع دعاوى عمومية وتأديبية

المادة 593 :

- 1- تحدد آجال تقدم الدعاوى العمومية، وتنفيذ العقوبات ورفع الدعاوى المدنية، طبقا للقانون العام فيما يخص الجرائم والجنح والمخالفات المحددة بموجب هذه المدونة.
- 2- أما الآجال التي يلزم خلالها النطق بمعاقبة الأخطاء التأديبية، فهي تلك الآجال المقررة بالنسبة للمخالفات.

المادة 594 :

لا يمكن ممارسة أي متابعة قضائية إذا ما تم توجيه الاتهام لشخص تم النطق بالحكم نهائيا عليه في الخارج بموجب نفس التهمة إلا إذا كان

2. تسمح لهم هذه الشهادة بمزاولة وظائفهم حصريا في حدود المنطقة أو الميناء الذي تم الاعتراف بصلاحياتهم فيه.
- ومع ذلك يجوز للسلطة البحرية أن تسمح بصورة مؤقتة واستثنائية وخروجا على القاعدة بإرشاد السفن في حدود ميناء آخر بعد الأخذ برأي السلطة البحرية المعنية.

المادة 581 :

1. خلال مسارهم المهني، يجب على المرشدين ان يبرهنوا كل سنة للسلطة البحرية على أنهم ما زالوا يستجيبون لمعايير اللياقة البدنية و خاصة دقة الرؤية والسمع.
2. في حال عدم اللياقة التي من شأنها أن تؤثر على أمن السفن وحماية البيئة أو عدم الكفاءة النهائية المثبتة طبيا، يتم إنهاء وظائفهم بمقرر صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

المادة 582 :

1. تتأكد السلطة البحرية في فترات زمنية لا تتجاوز خمس سنوات أن مرشدي البحر:

- ما زالوا يتوفرون على معارف حديثة حول الملاحة في مناطق اختصاصهم،
- مطلعون على تطور التشريعات والنظم والقواعد الدولية والوطنية المعمول بها وعلى الأحكام الخاصة بموانئ أو مناطق الإرشاد البحري الخاص بهم.

2. وبعبكس ذلك، يمكن للسلطة البحرية ان تقوم لمدة أقصاها ستة أشهر قابلة للتجديد عند الاقتضاء بتعليق العمل بإفادة الكفاءة. ولا يمكن إصدار هذه الإفادة للقبطان المعلق إلا إذا كان يتابع حضور عمليات الإبحار رفقة قبطان ممارس.
 3. وينطبق ذلك أيضا على حالات غياب المرشد البحري عن منصبه لأي سبب كان مع تراجع تجربته في منطقة عمله. وعندها، تتأكد السلطة البحرية أنه استعاد كفاءته من جديد.
- وإذا تعذر ذلك، يمكن تعليقه وفقا للصيغة المبينة في الفقرة 2 أعلاه.

المادة 583 :

1. يتحمل مجهزة السفينة الخاضعة للإرشاد تجاه الغير مسؤولية الأضرار والخسائر البحرية والحوادث التي يتعرض لها المرشد وسفينة الإرشاد وطاقتها أثناء تحركات السفن أثناء التحميل أو التفريغ أو خلال عمليات الإرشاد إلا في حالات خطأ فادح يرتكبه المرشد البحري أو طاقم سفينة الإرشاد.

2. يمكن للمرشد أن يحد مسؤوليته المدنية كما هو مبين في الفقرة 1 أعلاه لتكون بمستوى مبلغ يناهز ستة أشهر من راتبه إلا في حالة خطأ متعمد.

المادة 584 :

1. تتحمل الهيئة أو الشركة التي تسيير الخدمة مسؤولية الأضرار البحرية التي تتعرض لها السفينة بفعل المرشد أثناء مزاولة وظائفه.

2. لا تتجاوز هذه المسؤولية مبلغا يعادل عشرة أضعاف الرسوم المستحقة عن الخدمة التي وقعت أثناءها الأضرار.

المادة 585 :

1. لا تتحمل الدولة المسؤولية تجاه مجهزة السفينة الخاضعة للإرشاد بالنسبة للأضرار التي سببها المرشد إذا كان هذا الأخير من وكلاء الدولة إلا إذا كان لا تتوفر فيه شروط الكفاءة المهنية المنصوص عليها قانونا.

2. إذا كانت مسؤولية الدولة على المحك فإنها تقتصر على مبلغ يعادل عشرين مرة حقوق الإرشاد المستحقة عن العملية التي وقعت فيها الأضرار.

المادة 586 :

1. يتم دفع تعريفة الإرشاد البحري لصالح منشأة الميناء أو هيئة تسييره.
2. يمكن العمل بتعريفات خاصة أو اشتراكات أو حدود دنيا من التحصيل تبعا لتكرار التوقف المؤقت لبعض السفن و أطوالها أو حمولاتها أو للحركة في منطقة الإرشاد أو الميناء.
3. تحسب التعريفات بالأوقية وعند الاقتضاء بالعملات الأجنبية وتتم فوريتها بالأوقية.

المادة 587 :

- الفصل عن العمل،
- الشطب من سجل رجال البحر.

المادة 602 :

يعتبر القرار المسبب الصادر عن السلطة البحرية نهائيا وليس قابلا لأي طعن.

القسم الرابع : سحب أو تعليق شهادات أو إفادات

المادة 603 :

1 - يمكن للسلطة البحرية أن تنطق ضد أي قبطان، أو مرشد بحري، أو ضابط، أو بحار حامل لإجازة أو دبلوم، أو شهادة، بالسحب الجزئي أو الكلي للحقوق والصلاحيات التي تخولها الإجازات أو الدبلومات أو الإفادات في الحالات التالية :

- خطأ مرتكب ضد الشرف،
- خطأ جسيم خلال ممارسة المهنة،
- الإدانة بموجب خرق مقرر في هذا القانون، خاصة بموجب خرق القواعد الرامية إلى حماية الأرواح البشرية في البحر أو حماية المحيط البحري.

2 - هذا السحب يمكن أن يُنطق به:

- بصفة مؤقتة لمدة سنة أو أكثر،
- بصفة نهائية في حالة الإدانة بعقوبة جنائية، وفقد كلي للسفينة أو تكرار عقوبة منطوق بها في الفقرة 1 أعلاه.
- 3 - عندما يكون القبطان، أو الضابط أو البحار حاملا لإجازة، أو دبلوم، أو إفادة ممنوحة من طرف حكومة أجنبية، فإنه يفقد حق ممارسة القيادة أو أي مهام أخرى عندما يتم تشغيله على متن سفينة تحت علم الجمهورية الإسلامية الموريتانية.

الفصل الرابع : النظام الجنائي - الخروقات البحرية

المادة 604 :

1 - الخروقات البحرية هي الخروقات ذات الطابع العمومي المقررة بموجب هذا القانون وخاصة تلك المتعلقة ب:

- الشرطة الداخلية للسفينة
- النظم المتعلقة بسلامة الملاحة، وحماية الأرواح البشرية في البحر، والحیطة بشأن التلوث، وكذلك التحريات الفنية في حال وقوع حادث بحري،
- النظم المتعلقة بعقد العمل البحري، والعمل البحري واكتتاب البحارة،
- النظم المتعلقة بقبالية السكن والنظافة على متن السفينة،
- النظم الخاصة بحطام السفن،
- النظم الخاصة بالدومين العمومي البحري،
- النقل البحري،
- تنظيم الإرشاد البحري.
- النظم المتعلقة بالأمن البحري،
- وبصفة عامة، كل خروقات خصوصية أخرى لأحكام هذا القانون.

2 - عندما يترتب عن مثل هذا الخرق فقد لسفينة أو روح بشرية في البحر أو بصفة عامة، حادث بحري قابل للتعويض، فإن مدير البحرية التجارية يفتح تحقيقا حول ظروف وأسباب هذا الحادث ويعين لهذا الخصوص، لجنة تحقيق بحرية تحال تقاريرها إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية الذي يقرر المتابعة أو عدمها.

المادة 605 :

الخروقات التالية لنظام الشرطة الداخلية على متن السفينة والتي تعتبر لائحتها غير حصرية، بغض النظر عن خروقات النظام العام البحري :

- غياب غير مبرر يعيق مغادرة السفينة، ومغادرة القبطان موقع عمله أو السفينة،
- شطط في استخدام السلطة أو عدم تنفيذ الالتزامات من طرف القبطان أو ضابط أو سوء أدب اتجاه رئيس أو اتجاه مروض،
- التعدي على صلاحيات القائد، أو مهام ضابط أو مرشد بحري،
- تقييد تزويري على وثائق السفينة،
- الغش أو التهريب،

في حالة الإدانة قد استنفذ العقوبة المترتبة عليها أو حصل على العفو أو إذا كانت الدعوى قد سقطت بالتقادم.

الفصل الثالث : النظام التأديبي

القسم الأول : صلاحيات القبطان

المادة 595 :

1 - يتمتع القبطان بكل سلطة على الأشخاص الموجودين على متن السفينة، وذلك بخصوص أي سبب أو أي ضرورة مهما تكن، كما يلزمه أن يقوم بحفظ النظام، والسلامة على متن السفينة وكذلك حسن تنفيذ الشحن البحري.

2 - ويمكنه لبلوغ هذه الأهداف، استخدام كل وسيلة قسرية لازمة، وطلب يد المساعدة من الأشخاص الموجودين على متن السفينة.

المادة 596 :

يلزم القبطان، عندما يحصل له العلم بمخالفة للسلوك، أن يقوم بإجراء تحقيق مستفسرا المعنى عن الوقائع المؤنب بموجبها، وكذلك شهود الإثبات أو النفي، ثم يقوم بتسجيل النتائج على سجل السلوك.

القسم الثاني : مخالفات السلوك

المادة 597 :

1 - تصنف خروقات السلوك على متن السفينة تبعا لحالات الخروقات، خفيفة كانت أو خطيرة، وباستثناء الأخطاء المعددة أسفله، فإن الخروقات الأخرى، تترك لتقييم السلطة البحرية.

2 - كل خطأ ليس خطيرا بمفهوم هذا الفصل، يعتبر خطأ خفيفا.

المادة 598 :

تعتبر أخطاء فادحة ضد السلوك :

- تكرار خطأ خفيف،
- العصيان، والامتناع عن مطاوعة أو مقاومة أمر متعلق بالسفينة.
- كل خطأ في ممارسة المهنة من شأنه الإضرار بسلامة السفينة،
- الإهمال أثناء الخدمة أو الحراسة،
- التدخين في مكان محظور فيه،
- الإفساد المتعمد للمعدات على متن السفينة،
- عدم احترام التعليمات المتعلقة بالسلامة، والنظافة، وبشروط العمل والحرائق.

القسم الثالث - المسطرة - العقوبات والطعون

المادة 599 :

1- يلزم القبطان أن يمسك سجلا للتأديب مرقما وموقعا من طرف السلطة البحرية ومقما للتأشير من طرفها عندما يتم خرق للسلوك.

2- تملك السلطة البحرية سجلا للعقوبات، تسجل فيه العقوبات التأديبية التي تصدرها هذه السلطة.

المادة 600 :

1- تقوم السلطة البحرية بعد رفع شكوى إليها من طرف القبطان بموجب خرق للسلوك، باستدعاء المعني، وكذلك القبطان وشهود الإثبات أو النفي.

2- بعد الاستماع للشهود وعندما تكون التفسيرات غير كافية لتبرئة المعني، فإن هذا الأخير يعاقب طبقا لإحدى العقوبات المقررة في المادة أسفله.

المادة 601 :

1 - تعاقب الأخطاء التأديبية الخفيفة مباشرة من طرف قبطان السفينة الذي يمكنه أن ينطق، بعد التحقيق والاستماع للشهود المحتملين، بإحدى العقوبات التالية:

- التوبيخ،
- الإنذار الشفهي أو المكتوب،
- التأنيب.
- 2 - تعاقب الخروقات التأديبية الخطيرة من طرف السلطة البحرية التي بعد الاستماع والتفسيرات المقدمة من طرف المعني، وشهود الإثبات أو النفي والقبطان، يمكنها النطق بموجب قرار مسبب، بإحدى العقوبات التالية :
- تخفيض الرتبة،
- التعليق من الخدمة من غير حق في التعويض، لفترة قصوى قدرها شهران،

استشارة مطابقة للسلطة البحرية التي يمكن أن يُستمع إليها من طرف المحكمة إذا طلبت ذلك.

3 - الجرائم البحرية أو تلك التابعة للقانون العام المرتكبة على متن السفينة، هي من اختصاص محكمة الجنائيات. تحيل السلطة البحرية، ملف التحقيق بعد إكماله مباشرة إلى وكيل الجمهورية، من غير حاجة إلى إصدار مذكرات أو رأي خاص.

المادة 612:

تطبق أحكام القانون العام على الدعوى المدنية و الظروف المخففة، ومعاودة الفعل المعاقب عليه.

المادة 613:

1 - عندما تكون الوقائع المقررة بموجب هذا القانون أو نصوصه التطبيقية مسندة إلى أحد أو عدة أفراد أعضاء طاقم سفينة أجنبية، فإن السلطة البحرية يمكنها في حالة الاستعجال، ومن غير مساس بإجراءات القانون العام، توقيف السفينة حتى إيداع ضمانات في الخزينة العامة، مخصصة لضمانات تنفيذ الإدانات المحتملة.

2 - في حالة الإدانة النهائية غير المنفذة، فإن الضمانة تبقى مكسبا للخزينة العامة، باستثناء حسم المصاريف والتعويضات المدنية.

3 - لضمان تنفيذ هذه القرارات، يمكن للسلطة البحرية أن تطلب من السلطة المينائية منع الخروج الحر للسفينة أو الأمر بكل الإجراءات المادية لمنعها من المغادرة، وتخبر قنصل الدولة التي يتبع لها علم السفينة، وكذلك وكيل الإيداع، عن هذه الإجراءات.

الفصل الخامس : المحاكم المختصة

المادة 614:

تتبع المخالفات البحرية لمحاكم القانون العام :

- عندما يتم ارتكابها على متن السفن الحاملة للعلم الموريتاني، مهما يكن المكان الذي توجد فيه،
- عندما يتم ارتكابها على متن السفن الأجنبية الموجودة :
 - o في المياه الإقليمية، باستثناء ما يخص الخروقات التي تعني السلامة الداخلية للسفينة،
 - o في المنطقة الاقتصادية الخالصة، عندما تمس حماية الوسط البحري.

المادة 615:

باستثناء اتفاق معاكس، فإن الدعاوى الناشئة عن عقد الشحن، تتبع لمحكمة التجارة الواقعة في مكان إبرام العقد.

المادة 616:

1 - فيما يخص النقل البحري الدولي أو الوطني، فإن العمليات التي تتم من طرف ماقول المناولات، تتبع لمحكمة التجارة التي يتبع لها الميناء الذي يخدم فيه.

2 - بخصوص القطر المينائي أو الإرشاد البحري، تعتبر محكمة التجارة التي يتبع لها الميناء الذي تتم فيه عمليات القطر أو عمليات الإرشاد البحري، هي الوحيدة المختصة.

المادة 617:

1- في كل نزاع متعلق بنقل البضائع، يمكن للمدعي أن يرفع دعوى أمام محكمة التجارة التي تقع في دائرة اختصاصها :

- المؤسسة الرئيسية للمدعى عليه، أو، إن تغذر ذلك، محل إقامته المعتادة،
- مكان إبرام العقد بشرط أن يكون المدعى عليه حائزا فيه على مؤسسة، أو فرع أو وكالة، تم بواسطة أحدها إبرام العقد المذكور،
- ميناء الشحن أو التفريغ،
- أي مكان آخر معين في العقد.

2 - لا يمكن القيام بأي دعوى قضائية في محل ليس مخصصا بالفقرة 1 أعلاه.

3 - عندما يتم رفع دعوى أو إصدار حكم، فلا يمكن رفع دعاوى جديدة بين نفس الأطراف، مبنية على نفس السبب، باستثناء ما إذا كان الحكم المذكور أعلاه غير تنفيذي في البلد الذي يمكن أن يتم فيه رفع دعوى قضائية جديدة.

- الإضرار بأشياء مفيدة للملاحة، إتلاف مؤن،
- السكر خلال العمل أو السكر الاعتيادي،
- الرفض القاطع للطاعة بعد الإنذار، أو العنف، أو التمرد، أو التآمر ضد القبطان،
- التكرار للأخطاء التأديبية الخطيرة.

المادة 606:

مخالفات شرطة الملاحة لا على الحصر هي:

- رفض القبطان رفع العلم، أو رفض تلبية نداء سفينة بحرية حربية، أو ترك مريض أو جريح على اليابسة، أو خرق ترتيبات حول العمل، أو الغذاء و المرقد،
- الفقد أو التحطيم العمدي للسفينة،
- الاصطدام، أو الجنوح الناجم عن الإهمال أو التخلي عن السفينة الذي تسبب فيه القبطان، وكذلك عدم احترام النظم الخاصة بالاحتياط من الاصطدامات في البحر،
- نفاذ أشخاص غير المرخصين إلى السفينة وصعود المهاجرين السريين،
- الإرشاد البحري من غير إفادة،
- رفض إحالة وثائق أو معلومات مطلوبة من السلطة البحرية.

المادة 607:

1- يتم البحث وملاحظة الخروقات المرتكبة على متن السفينة أو المضبوطة من طرف شرطة الملاحة البحرية، بموجب شكوى أي شخص معني أو تلقائيا، من طرف :

- ضباط الشرطة القضائية،
- الموظفين النظاميين المخولين من طرف الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية،
- رجال الدرك، أو وكلاء الجمارك أو الموظفين الآخرين المخولين خصيصا لهذا الغرض،
- قباطنة السفن التي تم ارتكاب المخالفات عليها.

2 - يُعْتَدُ بالمحاضر الموقعة والمعدة بصفة قانونية من طرف الضباط والوكلاء المعنيين في الفقرة 1 أعلاه حتى إقامة الدليل على خلاف ذلك، ولا تخضع لتأكيد.

تحال هذه المحاضر إلى السلطة البحرية المختصة إقليميا.

المادة 608:

1- عندما يحصل العلم للقبطان بخرق مرتكب على متن السفينة، يقوم بإجراء تحقيق أولي ويسجل ملابسات الخرق في سجل التأديب.

2- يمكنه، إن اقتضى الأمر، توقيف المتهم مؤقتا، وهذا التوقيف المؤقت سيتم اقتطاعه من العقوبة النهائية.

3- توجه الشكوى ووثائق التحقيق الأولى إلى السلطة البحرية في أول ميناء رسو.

المادة 609:

تقوم السلطة البحرية التي ترفع إليها القضايا بصفة قانونية، بإكمال التحقيق الذي أجراه القبطان أو تقوم بإجراء تحقيق أولي، إذا كانت تتصرف تلقائيا ثم ترفعه إلى وكيل الجمهورية.

المادة 610:

1 - إذا تم خرق جزائي من طرف القبطان، أو إذا كان متمالئا، فإن السلطة البحرية تقوم بإجراء تحقيق أولي فور اطلاعها على الوقائع.

2 - كما يمكنها إحالة الملف إلى السلطة البحرية للدولة التي يحمل القبطان جنسيتها أو، عندما تكون خطورة الوقائع المجرمة أو سلامة السفينة تتطلب ذلك، النطق بالحجز المؤقت للقبطان وإرجاعه إلى ميناء دولته.

المادة 611:

1 - فيما يتعلق بالخروقات المقررة في المواد 609 و 610 أعلاه، فإن النيابة العامة لا يمكنها إجراء متابعات إلا على أساس تقارير السلطة البحرية أو عند انصرام أجل عشرة أيام بعد أن طالبت بهذه التقارير.

2 - أما فيما يخص الخروقات المتعلقة بالنظام على متن السفينة، فإن الخروقات البحرية وتلك المتعلقة بالشرطة العامة للملاحة، فإن النيابة العامة لا يمكنها أن تقوم بمتابعات إلا بناء على

الفصل السادس : العقوبات

المادة 618 :

كل مجهزة سفينة أو مالك سفينة، وكل قبطان، أو ضابط، أو رئيس البحارة، أو عنصر من الطاقم، أو مرشد بحري، أو أي شركة أو خبير بحري معتمد، أو أي شخص أو شركة تمارس مهنة بحرية خاضعة لاعتماد سلطة بحرية أو غيرها، كما هو مقرر بموجب هذا القانون ونظمه التطبيقية، يرتكب نفس المخالفة خلال أجل 5 سنوات، يخضع لأحكام القانون الجنائي المتعلق بالمعاودة.

القسم الأول - قواعد المرور

المادة 619:

- 1- تعاقب المخالفات المرتكبة من طرف أي صاحب قارب غير مسطح دون 12 مترا، وكذلك كل قبطان سفينة موريتانية أو أجنبية، بحيث تتعلق هذه المخالفات بنظم المرور في مناطق محظورة أو منظمة، بغرامة تتراوح من 100.000 إلى 2.000.000 أوقية.
- 2- يمكن للسلطة البحرية، بموافقة المخالف، أن تقوم بمصالحة قبل الحكم، لا يمكن أن يقل مبلغها عن الحد الأدنى من الغرامة المشار إليها في الفقرة 1 أعلاه.
- 3- في حالة تكرار صاحب القارب لنفس المخالفة، يحال محضر المخالفة مباشرة إلى وكيل الجمهورية.

القسم الثاني : الشرطة الداخلية للسفينة

المادة 620 :

كل قبطان :

- يتغيب دون مبرر شرعي، عن العمل بحيث لا يكون موجودا هو ذاته وقت الدخول أو الخروج من المرفق المينائي، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 50.000 إلى 300.000 أوقية.
- يشجع بموجب ممارسة سلطته، أو يتمالاً في تزوير إجازة أو دبلوم أو شهادة لممارسة على متن سفينته، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 300.000 إلى 1.000.000 أوقية.
- والذي يُهمل بدون مبرر مشروع، حمل المستندات التشريعية على متن السفينة، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 300.000 إلى 1.000.000 أوقية.
- يعتبر من يغادر سفينته، باستثناء الحالات القاهرة، من غير بديل، قد تخلى عن موقع عمله، ويتعرض لغرامة مالية تتراوح من 500.000 إلى 2.000.000 أوقية ولحبس يتراوح من شهر (1) إلى سنة (1) أو لإحدى هاتين العقوبتين فقط،
- يقوم، باستثناء حالة عدم قابلية إبحار ملاحظة بصفة قانونية، بنية المخادعة وعن قصد، المرور من طريق غير طريقه، أو يحطم بصفة غير نظامية، أو يبيع السفينة التي يمتلك قيادتها أو يقوم بإجراء تفريغات لحسابه الشخصي، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 2.000.000 إلى 10.000.000 أوقية أو لحبس يتراوح من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات، أو لإحدى العقوبتين فقط.

المادة 621 :

- 1- كل قبطان أو ضابط بحري يقوم بتزوير في الكتابة على وثائق السفينة النظامية، يتعرض للعقوبات المقررة بموجب القانون الجنائي لمثل هذه المخالفة.
- 2- كل قبطان أو ضابط أو رئيس طاقم سفينة :
 - يتجاوز بموجب سلطته، أو يسمح بتجاوز سلطة، بموجب ظلم، أو تهديد، أو بموجب أعمال عنف اتجاه أحد البحارة، يتعرض لغرامة تتراوح من 100.000 إلى 300.000 أوقية.

3- كل قبطان أو ضابط أو فرد من الطاقم:

- يقوم عن طريق الغش بإدخال كحول على متن السفينة، أو يشجع إدخاله، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 100.000 إلى 500.000 أوقية،

- يقوم بتصرف من شأنه إتلاف الشحنة، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 300.000 إلى 1.000.000 أوقية ولسجن يتراوح من 3 إلى 12 شهرا، أو لإحدى هاتين العقوبتين فقط،
- يقوم بإتلاف مواد غذائية، مشروبات أو أشياء أخرى أو مؤن استهلاكية، يتعرض :

- في حالة التلّف بواسطة مواد غير ضارة، لغرامة تتراوح من 100.000 إلى 500.000 أوقية،

- في حالة التلّف بواسطة مواد ضارة، لغرامة مالية تتراوح من 1.000.000 إلى 5.000.000 أوقية ولسجن يتراوح من 3 أشهر إلى 3 سنوات، أو لإحدى هاتين العقوبتين فقط،

- إذا نتج عن ذلك أمراض خطيرة أو موت بشر، تطبق العقوبات المقررة بموجب القانون الجنائي، القتل العمد.

- يختلس عمداً، أو يتلف أو يبيع أشياء مفيدة للملاحة، للإبحار أو لأمان السفينة، أو يبيع مؤنا على متن السفينة، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 1.000.000 إلى 10.000.000 أوقية ولحبس يتراوح من شهر (1) إلى سنتين (2)، أو لإحدى العقوبتين فقط،

- يقوم بعمل تهريب، يتعرض لحبس يتراوح من 3 أشهر إلى سنتين (2)، مع مضاعفة العقوبة إذا كان الأمر يتعلق بالقبطان، يقترف سرقات على متن السفينة، يتعرض للعقوبات المقررة بموجب القانون الجنائي

كل ضابط أو بحار يقوم :

- من غير ترخيص القبطان أو مجهزة السفينة، بتشجيع أو يحاول تشجيع النفاذ إلى متن السفينة لصالح أي شخص، باستثناء استغلال السفينة، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 50.000 إلى 300.000 أوقية،
- التعرض لفظيا، أو بواسطة حركة أو تهديد، أحد رؤسائه، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 100.000 إلى 500.000 أوقية،
- يمتنع عن تنفيذ أمر، بعد الإنذار الصارم من طرف القبطان، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 100.000 إلى 500.000 أوقية.

المادة 622 :

1- كل شخص على متن السفينة يعتدي على القبطان أو على نائب القبطان، يتعرض :

- سجن يتراوح من شهر (1) إلى (2) سنتين، إذا نجم عن تصرفه، عجز عن العمل أقل من 10 أيام،
- سجن يتراوح من 3 أشهر إلى 5 سنوات، إذا نجم عن اعتدائه، عجز عن العمل أكثر أو يساوي 10 أيام، و
- العقوبات المقررة بموجب القانون الجنائي، بموجب الجراح المتعمدة وفي حالات البتر، أو القطع، أو العمى أو أي تعويق آخر.

2- في حال عصيان أي شخص على متن السفينة، بعد تقديم الإنذار الصارم إليه من طرف القبطان أو نائبه بالدخول تحت الأوامر، يتعرض للعقوبات المقررة بموجب القانون الجنائي.

تعتبر مقاومة القبطان أو نائبه وأي شخص آخر بقي مواليا لهما، عملا دفاعيا مشروعا.

القسم الثالث : شرطة الملاحة

المادة 623 :

كل قبطان :

- لا يمكنه تقديم وثيقة مرتتة / ترقيم أو وثيقة الإبحار، بطلب من السلطة البحرية أو وكيل مكلف بالرقابة، أو يقوم بقيادة سفينة لا تحوز على مثل هذه الوثيقة، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من :

- 2.1 باستثناء ظروف قاهرة، يبتعد من مكان الحادث قبل أن يتأكد من أن فترة مساعدة أطول غير مفيد تقديمها للسفينة الأخرى، أو
- 3.1 إذا كانت السفينة الأخرى قد غرقت، ولم يبذل كل مجهوداته لإنقاذ الغرقى.
- 2 تضاعف العقوبات المقررة في الفقرة 1 أعلاه، إذا كانت هناك وفيات.
- 3 يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 300.000 إلى 1.000.000 أوقية ولسجن يتراوح من 6 أشهر إلى 3 سنوات، كل قبطان، في حالة خطر :
- يغادر سفينته و يتخلى عن الوثائق التي على متنها من غير أن يأخذ برأي الضباط ورؤساء الطاقم،
- قبل أن يغادر السفينة، يهمل القيام بتنظيم إنقاذ الطاقم والركاب وإنقاذ وثائق السفينة و، كذا، البضائع الأكثر قيمة من الحمولة،
- 4 تضاعف العقوبات المقررة في الفقرة 3 أعلاه، إذا لم يكن القبطان هو الأخير في مغادرة السفينة
- 5 كل قبطان يقوم بتخريب باخرته عمدا، يتعرض لعقوبة حبس تتراوح من 3 إلى 10 سنوات.

المادة 629 :

- 1 - كل قبطان أو ضابط أو مرشد بحري:
- 1.1 يخالف نظام تفادي الاصطدامات في البحر (COLREG 72)، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 300.000 إلى 1.000.000 أوقية،
- 2.1 - يتسبب بموجب إهماله في جنوح سفينة، أو احتكاك أو اصطدام بعائق مرئي ومعروف :
- 1.2.1 مسببا عطبا خطيرا للسفينة أو لحمولتها، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 500.000 إلى 3.000.000 أوقية ولسجن يتراوح من 3 أشهر إلى سنة (1) أو لإحدى العقوبتين فقط،
- 2.2.1 ينجر عنه خسارة أو عدم قابلية الملاحه التامة لسفينة، أو خسارة حمولتها، أو إذا انجرت عنه جروح خطيرة أو وفاة شخص أو أكثر، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 1.000.000 إلى 5.000.000 أوقية ولسجن يتراوح من سنة إلى 5 سنوات أو لإحدى العقوبتين فقط.
- 2- كل إهمال لأحد العمال المرؤوسين الآخرين تسبب في حادث للسفينة التي هو على متنها أو لسفينة أخرى، يعرض للعقوبات المقررة في الفقرة 1 أعلاه، مقلصة إلى حد الثلث.

المادة 630 :

- كل مرشد بحري لا يقدم المساعدة في حالة الخطر بأقصى ما يمكنه، من غير إضرار بالسفينة التي يرشدها، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 1.000.000 إلى 5.000.000 أوقية ولسجن يتراوح من سنة (1) إلى 5 سنوات، أو لإحدى العقوبتين فقط.
- القسم الخامس : السلامة البحرية

المادة 631 :

- 1- كل مجهز سفينة أو قبطان أو قائد سفينة يبحر بسفينته من غير سندات سلامة، أو بدون سندات سلامة جارية الصلاحية، يتعرض للعقوبة التالية :
- السفن التي تزيد على 12 مترا وأقل من 24 مترا : غرامة مالية تتراوح من 10.000 إلى 100.000 أوقية،
- السفن الأقل من 45 مترا أو حمولتها الخام أقل من 500 طن: لغرامة مالية تتراوح من 50.000 إلى 500.000 أوقية،
- السفن التي تزيد حمولتها الخام على 500 طن: لغرامة مالية تتراوح من 500.000 إلى 2.000.000 أوقية.
- باستثناء ما إذا كانت صلاحية السند تنقضي خلال رحلة، في هذه الحالة يعتبر السند ممددا حتى غاية ميناء الرسو المؤقت القادم.
- 2 - يتعرض القبطان أو الربان الذي يرتكب خرق إحدى المخالفتين المقصودتين في الفقرة 1 أعلاه، لنفس العقوبات التي يتعرض لها مجهز السفينة أو ممثله.

- 300.000 إلى 500.000 بالنسبة للسفن التي حمولتها الخام أقل من 500 طن ،
 - 500.000 إلى 1.000.000 أوقية بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها الخام على 500 طن ،
- يقوم بمحو، أو إتلاف أو يغطي العلامات الخارجية للسفينة، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 100.000 إلى 1.000.000 أوقية،
- يتمتع من غير سبب قانوني، عن امتثال أمر السلطة البحرية، أو يتمتع عن القيام بتحويل متهم أو لا يسلمه للسلطات، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 300.000 أوقية إلى 2.000.000 أوقية، ولسجن يتراوح من 3 أشهر إلى سنتين (2) أو لإحدى العقوبتين فقط،
- يقوم بصفة غير شرعية بحمل ركاب يزيد عددهم على المرخص، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 500.000 إلى 3.000.000 أوقية، ولسجن يتراوح من 6 أشهر إلى سنتين (2) أو لإحدى العقوبتين فقط،
- يتخلى عن مريض أو جريح على اليابسة، من غير أن يوفر له الوسائل التي تضمن علاجه أو إعادته إلى البلد أو من غير أن يُخطر السلطة القضائية، يتعرض لغرامة تتراوح من 1.000.000 إلى 5.000.000 أوقية، ولسجن يتراوح من 6 أشهر إلى سنتين (2) أو لإحدى هاتين العقوبتين فقط.

المادة 624 :

- كل قبطان، أو ضابط أو ربان :
- قام بتزوير وثيقة أو إجازة أو دبلوم أو إفادة لا تلبى أحكام هذا القانون ونصوصه التطبيقية، يتعرض لغرامة تتراوح من 100.000 إلى 500.000 أوقية.

المادة 625 :

- كل شخص على متن السفينة :
- يقوم خلسة بشحن بضائع من غير علم من القبطان، يتعرض لغرامة تتراوح من 100.000 إلى 500.000 أوقية من غير إضرار بحق القبطان في إلقاء البضائع في البحر،
- يرتكب عملا تمييزيا تجاه شخص آخر على متن السفينة بموجب أصوله، أو لونه، أو دينه، أو جنسه أو أصوله العرقية، أو انتمائه النقابي أو السياسي، يتعرض للعقوبات المقررة في القانون الجنائي.

المادة 626 :

- كل قبطان أو شخص مسؤول عن قيادة سفينة أجنبية لا يحترم قواعد المرور السلمي في المياه الإقليمية، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 2.000.000 إلى 10.000.000 أوقية، بغض النظر عن المصادرة الجبرية للسفينة وحمولتها المنطوق بها من طرف المحكمة المختصة.
- يسدد ربع البيع للخزينة العامة للدولة.

القسم الرابع - خسارة، واصطدام، وجنوح السفن

المادة 627 :

- 1- تطبق أحكام هذا القسم على كل شخص، ولو أجنبيا، في حالة الخرق في المياه الموريتانية و لا تحول دون القيام بالتحقيقات الفنية التي تقوم بها خلية التحقيق في الحوادث البحرية (CEAM) المقررة بموجب هذا القانون.
- 2 - تطبق حصريا على القباطنة والمسؤولين الآخرين على المتن من ذوي الجنسية الأجنبية عقوبات بالتعزيم

المادة 628 :

- 1 يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 1.000.000 إلى 5.000.000 أوقية ولسجن يتراوح من سنة (1) إلى 5 سنوات أو لإحدى العقوبتين فقط، كل قبطان، بعد اصطدام سفن، :
- 1.1 - حسب ما يمكنه القيام به من غير خطر على سفينته، أو حمولته، أو طاقمه، و ركابه، يهمل استخدام كل الوسائل التي بحوزته لإنقاذ السفينة الأخرى من الخطر الناتج عن هذا الاصطدام، أو حمولتها أو طاقمها وركابها،

- أنواع النقل المخصصة، بدون حيازة رخصة تأمين صالحة أو أيضا بدون وكيل إيداع، خلال رسو السفينة الأجنبية، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 500.000 إلى 3.000.000 أوقية.

2 - كل بيع متعمد لسفينة خاضعة لرهن لصالح أجنبي، في أي مكان حدث فيه ذلك، يعرض لغرامة مالية تتراوح من 1.000.000 إلى 10.000.000 أوقية، ولسجن يتراوح من سنة (1) إلى 5 سنوات، أو لإحدى العقوبات فقط.

3 - تطبيق العقوبة المقررة في الفقرة 2 أعلاه، على المالك الذي عن طريق التزوير قام مهما تكن الوسيلة المستخدمة، بالحصول على جنسية للسفينة المرهونة، هو نفسه أو بواسطة من يمثلهم.

القسم التاسع - مخالفات أخرى

المادة 636 :

يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 50.000 إلى 200.000 أوقية، كل شخص لا يصرح بحطام سفينة، أو لم يجعلها في مأمن إن كان ذلك ممكنا.

2 - يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 300.000 إلى 500.000 أوقية، كل شخص يختلس، أو يحاول اختلاس أو إخفاء حطام سفينة بحرية.

3 - تضاعف العقوبات المقررة بالفقرة 1 أعلاه، عندما يمتنع مكتشف حطام السفينة عن التقيد بأوامر السلطة البحرية.

المادة 637 :

1 - يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 300.000 إلى 1.000.000 أوقية، كل شخص، خلال تحقيق بموجب حادث بحري تم فتحه :

1.1 يعارض ممارسة مهام المحقق الفني،

2.1 يرفض تسليمه المعدات، أو المعلومات و الوثائق المفيدة، بإخفائها، أو تحريفها أو القضاء عليها.

2 - تضاعف العقوبات في حالات الخروقات المرتكبة من طرف أشخاص معنويين، كما يمكن أن يتعرض مديرها لتحرير ممارسة مهنتهم التي وقع ارتكاب الخرق فيها.

المادة 638 :

باستثناء ظروف قاهرة، يتعرض كل قبطان لا يشعر السلطة المينائية بقدمه تبعا للشروط المقررة في المادة 17 من هذا القانون، إلى غرامة مالية تتراوح من 300.000 إلى 1.000.000 أوقية.

المادة 639 :

يتعرض كل شخص أو شركة تمارس مهنة الإيداع من غير اعتماد من السلطة البحرية، لغرامة مالية تتراوح من 2.000.000 إلى 10.000.000 أوقية.

المادة 640 :

1 - عندما يقوم مسير في مرفق مينائي بحري بخرق خطة الأمن الخاصة بهذا المرفق، المطبقة بموجب مدونة (ISPS) أو إذا لم يتصرف تبعا لتعليمات السلطة البحرية، فإن هذه الأخيرة يمكنها سحب شهادة الأمن.

2 - كما يمكن سحب الشهادة الدولية للأمن الخاصة بالسفينة، من طرف السلطة البحرية، في نفس الظروف.

3 - يتعرض أي شخص قد يقوم بخرق الأحكام الأخرى المتعلقة بهذه المدونة والخاصة بمدونة (ISPS) وبنصوصها التطبيقية، أو يكون قد قام بعرقلة مهام السلطة البحرية أو وكلاء أمن السفينة، أو الشركة أو المرفق البحري، لغرامة مالية تتراوح من 500.000 إلى 5.000.000 أوقية ولسجن يتراوح من 6 أشهر إلى سنتين، أو لإحدى العقوبات فقط.

المادة 641 :

جميع المخالفات الأخرى لأحكام هذا القانون، باستثناء المخالفات في مجال التلوث الواردة في الكتابين السادس عشر والسابع عشر أنهاء تعاقب بغرامة من 300.000 حتى 1.000.000 أوقية والسجن لمدة 3 أشهر إلى 2 سنتين أو بإحدى العقوبات فقط.

الكتاب السادس عشر : المخالفات في مجال التلوث البحري

الفصل الأول : رقابة ومعاينة المخالفات

المادة 642 :

1. بغض النظر عن ضباط ووكلاء الشرطة القضائية الذين يزاولون سلطتهم طبقا لأحكام مدونة الإجراءات الجزائية، فإنه يتم البحث عن انتهاكات هذا القانون ومعاينتها من طرف:

غير أنه إذا تمت إقامة الدليل على أن المذكور قد تصرف على أمر من مجهز السفينة أو المالك أو ممثله، فإن العقوبة تقلص إلى حد الثلث.

3 - يتعرض كل مسؤول على متن السفينة أو على الأرض، يقوم بعرقلة تفتيش نظامي خاص بالسلامة أو يقوم عمدا بتقديم معلومات خاطئة، للعقوبات التالية:

- سفن تقل حمولتها الخام عن 500 طن: من 10.000 إلى 100.000 أوقية

- سفن تزيد حمولتها الخام على 500 طن: من 100.000 إلى 1.000.000 أوقية،

وبعقوبة سجن تتراوح من شهر إلى سنة أو لإحدى هاتين العقوبتين فقط.

4 - يتعرض عدم احترام الاحكام ذات الصلة بالاتفاقيات الدولية المصادق عليها أو الموقعة وكذلك الأخطاء في عمليات مئاولة قانونية متعلقة بمنجات خاصة، للعقوبة التالية :

- سفن تقل حمولتها الخام عن 500 طن: من 10.000 إلى 200.000 أوقية

- سفن تزيد حمولتها الخام على 500 طن: من 200.000 إلى 3.000.000 أوقية،

ولعقوبة سجن تتراوح من شهرين إلى سنة أو لإحدى العقوبتين فقط.

القسم السادس : تنظيم العمل البحري

المادة 632 :

1 - يتعرض مجهز السفينة أو المالك الذي لا يحترم الاحكام القانونية أو التنظيمية في مجال تنظيم العمل على متن السفينة، أو الرواتب، أو الغذاء أو المرقد، أو ساعات العمل، أو العلاجات الطبية، أو حق الإجازات، أو الاعادة إلى البلد وغير ذلك من الواجبات، لما يلي :

- غرامة مالية تتراوح من 50.000 إلى 300.000 أوقية بالنسبة للسفن التي تنقص حمولتها الخام عن 500 طن ،

- غرامة مالية تتراوح من 100.000 إلى 500.000 أوقية بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها الخام عن 500 طن ،

2- يتعرض القبطان أو القائد الذي يرتكب شخصا مخالفة كما هو مقرر في الفقرة 1 اعلاه، لنفس العقوبات، ولكنها مقلصة إلى حد الربع، إذا ما تمت إقامة الدليل على أنه قد تلقى أمرا شفويا أو مكتوبا من مجهز أو مالك السفينة.

3- يتعرض مجهز السفينة الذي يكتتب بحارا من غير عقد اكتتاب، للعقوبات المقررة في الفقرة 1 أعلاه.

4- يعاقب عدم سداد السلفات التي تم استلامها، من غير عذر شرعي، بالعقوبات المقررة في القانون الجنائي المتعلقة بخيانة الامانة.

القسم السابع : حماية الاشارات البحرية

المادة 633 :

يتعرض أي شخص يقوم عمدا بتخريب، أو اقتلاع، أو إتلاف إشارة عائمة، أو عوامة أو معلم، لغرامة مالية تتراوح من 1.000.000 إلى 5.000.000 أوقية، ولسجن يتراوح من 6 أشهر إلى 5 سنوات أو لإحدى العقوبات فقط.

المادة 634 :

كل قبطان يقوم :

1 - باستثناء ظروف قاهرة، بإجراء رسو ممنوع على إشارة عائمة، أو معلم أو عوامة أو يرمي مرساته في دائرة التقادي، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 300.000 إلى 900.000 أوقية،

2 - يقوم، حتى في الظروف القاهرة، بإغراق، أو تحويل عن مكان، أو الإضرار بإشارة عائمة أو معلم أو عوامة، ولا يذكر ذلك فورا للسلطة المينائية أو السلطة البحرية، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 1.000.000 إلى 5.000.000 أوقية.

القسم الثامن : التنظيم العام للنقل البحري

المادة 635 :

1 - كل مجهز سفينة أو مالك يخرق أحكام هذا القانون المتعلقة بما يلي :

- قواعد بناء، أو تأجير أو بيع السفن، من غير ترخيص من السلطة البحرية، يتعرض لغرامة مالية تتراوح من 300.000 إلى 1.000.000 أوقية،

المادة 646:

1. كل سفينة أجنبية ضبطت في حالة تلبس بعملية طرد الغاز بصفة غير قانونية في المياه الموريتانية تقاد فوراً إلى ميناء أو مرفق مينائي أو رصيف، بمرافقة مركب للبحرية الوطنية أو أي وسيلة أخرى للحراسة أو الرقابة البحرية.
2. يقصد بـ"عملية طرد الغاز": كل عملية متعمدة أو غير منجزة خلال التنظيف الكلي لصهاريج الزيوت إذا كان من المناسب العمل بكل أمان داخل تلك الصهاريج، لغرض تجديد الهواء فيها لجعله صالحاً للتنفس.
- و يقصد بـ " بعملية طرد الغاز الغير مشروع": كل تنظيف للهواء لا يراعي المعايير المفصلة في الفقرة 1 أعلاه.
3. يمكن أن يقع توقيف تلك السفينة خارج حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة، إذا كانت الملاحقة بدأت في المياه الموريتانية. ومع ذلك، ينتهي حق الملاحقة بمجرد دخول السفينة إلى المياه الإقليمية للدولة التي ترفع السفينة علمها، أو لدولة أخرى.
4. لا تخلّ هذه الأحكام بترتيبات الاتفاقيات الدولية التي من الممكن أن تبرمها الجمهورية الإسلامية الموريتانية.

المادة 647:

- يتضمن محضر معاينة المخالفة عرضاً دقيقاً للوقائع والظروف المحيطة بارتكابها، وكذلك الشهادات المحتملة.
- يوقع المحضر من طرف وكلاء التفتيش والشهود المحتملين، وحسب الإمكان من طرف مرتكب الانتهاك الذي يمكنه تدوين ملاحظاته.

المادة 648:

1. الملاحظات المودعة في المحاضر من طرف الوكلاء محرري المحاضر، وكذلك الشهادات والاعترافات، موثوق بها حتى يثبت العكس.
2. ومع ذلك، إذا كانت آثار الزيوت بادية على سطح الماء أو في الجوار المباشر للسفينة أو على أثرها، فإن دليل العنصر المادي لإلقاء الزيوت لا يتطلب بالضرورة أخذ عينات.. وهذا الدليل يمكن أن ينتج عن طابع القرينة الذي تكتسبه المشاهدة المباشرة من لدن الوكلاء محرري المحاضر، والتي يجب في هذه الحالة أن تدعم بعدد كاف من الصور أو الأشرطة.

المادة 649:

1. كل وكيل حرر محضراً عن انتهاك لأحكام هذا القانون ملزمٌ بإحالاته في أقرب الأجل إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية الذي يحيله، دون تأخر، إلى وزير الخارجية، إذا كانت السلطة المخالفة ترفع علم دولة أجنبية والذي يبلغ بدوره حكومة الدولة التي ترفع السفينة علمها، إذا كانت السفينة أجنبية.
- اتخاذ كافة الإجراءات من أجل قطر السفينة الموقوفة إلى ميناء أو مرفق مينائي أو رصيف شحن أو تفريغ، و توقيفها حتى إشعار جديد.
2. يحيل الوزير المكلف بالبحرية التجارية الملف إلى وكيل الجمهورية.

المادة 650:

- تطبق أحكام هذا الكتاب:
- 1- على السفن والمنصات الموريتانية في جميع الأوساط البحرية، مع مراعاة الاختصاصات المعترف بها للدول في القانون الدولي.
 - 2- على السفن والمنصات الأجنبية في المجالات البحرية الخاضعة لسيادة أو قوانين الجمهورية الإسلامية الموريتانية.

الفصل الثاني : الاختصاصات والإجراءات القضائية والإدارية

المادة 651:

1. تبعاً لمكان ارتكاب المخالفة، إذا كانت الانتهاكات قد ارتكبت في المياه الإقليمية أو الداخلية فإن المحاكم المختصة للنظر في ذلك هي محاكم نواكشوط ونواذيبو.
2. محكمة نواكشوط هي وحدها ذات الاختصاص في معرفة الانتهاكات في:

1.1 . الوكلاء المخولين التابعين للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية ؛

2.2. قنواد ومساعد قنواد السفن البحرية الوطنية أو الطائرات الحربية،

3.1. الدرك البحري ؛

4.1. القواد أو القواد المساعدين للسفن أو الطائرات التابعة للدولة أو المحالة للرقابة والتفتيش البحري؛

5.1. قباطنة وضباط الميناء،

6.1. وكلاء الإدارة الجمركية؛

7.1. سائر الوكلاء المؤهلين لهذا الغرض ؛

8.1. وفي الخارج، في ما يخص السفن ذات الجنسية الموريتانية، قنصلا الجمهورية الإسلامية الموريتانية ويُسنتنى من ذلك الوكلاء القنصلين.

2. كما يكفُ بالاستقضاء عن الانتهاكات في مجال التلوث البحري، وجمع كل المعلومات لهذا الغرض في سبيل اكتشاف مرتكبي هذه الانتهاكات، وإطلاع السلطة البحرية على ذلك في أقرب الأجل:

- 1-2. مرشدو الملاحة ؛
- 2-2. قنواد سفن البحوث المحيطية ؛
- 3-2. قنواد سفن المدارس البحرية ؛
- 4-2. وكلاء الهينات المكلفة ببحوث المحيطات والصيد و بالتفتيش الصحي لمنتجات الصيد وزراعة الأحياء المائية؛
- 5-2. وكلاء الحظيرة الوطنية لحوض أركين و حظيرة دياولينغ.

المادة 643:

- 1- في إطار مزاولة قنواد السفن والطائرات التابعة للدولة والمكلفة بالرقابة البحرية لمهامهم ضمناً لاحترام الأحكام المطبقة عليها بموجب القانون الدولي، وكذلك القوانين والنظم المعمول بها في الجمهورية الإسلامية الموريتانية، يكلف هؤلاء بممارسة وفرض تنفيذ الإجراءات الرقابية والفسرية، المنصوص عليها في مجال شرطة التلوث البحري و الوقاية منه.
- 2- لهذا الغرض، يمكن التعرف على السفينة، وذلك بدعوة قبطانها إلى الكشف عن هويتها وجنسيته.
- 3- يمكنهم توقيف السفينة لتسهيل إجراءات المعاينة.
- 4- يمكن لفريق التدخل الذي يقوده عادة الضابط الثاني النفاذ بكل حرية إلى السفينة من أجل :
 - معاينة وثائق السفينة، ونسخها عند الاقتضاء؛
 - القيام باقتطاع أو أخذ عينة عند الاقتضاء، يحدد مكانها وكمياتها في محضر المعاينة؛
 - أخذ كل الصور والقيام بكل التحقيقات الأخرى المنصوص عليها في القانون الدولي، أو في القوانين والنظم الموريتانية.

المادة 644:

1. إذا لوحظ أثناء عمليات التفتيش البحري انتهاك لأحكام هذا القانون، يمكن للقائد أو الضابط المساعد للوحدة المكلفة بالرقابة البحرية أن يقوم بحجز تحفظي لأي وثيقة أو آلة أو أداة يشتبه في استخدامها لارتكاب الانتهاك المعين.
- 2 في حالة الحجز يقام برصد الوثائق والأدوات والآلات.

المادة 645:

1. إذا مُنع النفاذ إلى السفينة، أو تعذر عملياً، يمكن لقائد وحدة الرقابة البحرية أو قائد الطائرة إعطاء الأمر بتحويل وجهة السفينة إلى الموقع أو الميناء الأكثر ملاءمة.
2. إذا كان ذلك ضرورياً للحفاظ على أدلة الانتهاك، أو من أجل تأمين العقوبات التي قد يحكم بها، يمكن قيادة السفينة الموقوفة ومرافقتها إلى أقرب ميناء موريتاني أو إلى الميناء الأكثر ملاءمة، واحتجازها :
 - 1-2. حتى نهاية الإجراءات المقررة في هذه المدونة ؛
 - 2-2. حتى تسدد الكفالة التي طلبت منها.
 3. لا تطبق أحكام الفقرتين 1 و 2 أعلاه على منصات الحفر إلا فيما يتعلق عند الاقتضاء بدفع كفالة، إذا ظهر أنّ انتهاكاً مؤكداً تمت ملاحظته ولا يمكن رفع هذه الكفالة إلا بعد استكمال الإجراءات المنصوص عليها في هذا القانون.

- ناقلة زيوت حمولتها الخام تساوي أو تزيد على 150 TJB أو
- سفينة غير ناقلة للزيوت حمولتها الخام تساوي أو تفوق 400 TJB.

2- ترتيبات الملحق 2 من اتفاقية مربول 78/73 المتعلقة بنقل المواد السائلة الضارة والذي يقترف مخالفة ترتيبات القواعد 1 و 2 و 7 و 8 و 9 المتعلقة بحظر إلقاء النفايات.

المادة 658:

يتعرض لغرامة تتراوح من 1 إلى 10 ملايين أوقية والسجن من 6 أشهر إلى 3 سنوات أو لإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل قبطان سفينة موريتانية داخل في الفئات التالية وخاضع لما يلي:

1- ترتيبات الملحق 1 من اتفاقية مربول 78/73 المتعلقة بحظر إلقاء نفايات المواد الزيتية والذي يقترف مخالفة قواعده 9 و 10.

- ناقلة زيوت حمولتها الخام تقل عن 150 TJB.

- سفينة غير ناقلة للزيوت حمولتها الخام أقل من 400 TJB وقوتها تفوق 150 كيلووات.

2- ترتيبات الملحق 2 من اتفاقية مربول 78/73 المتعلقة بنقل مواد سائلة ضارة والذي يقترف مخالفة ترتيبات المواد 3 و 4 و 6 و 11 من قاعدته الخامسة المتعلقة بحظر إلقاء النفايات.

3- يتعرض لغرامة تتراوح ما بين 300 ألف إلى مليون أوقية والسجن من 3 أشهر إلى سنة أو لإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل مسؤول عن قيادة آلية ميناوية بسبب إبعاده في البحر لنفايات تم مخالفة للقواعد 9 و 10 من الملحق 1 من اتفاقية مربول 78/73 .

المادة 659:

يتعرض للعقوبات المنصوص عليها في المادة 658 كل قبطان سفينة موريتانية خاضع لترتيبات اتفاقية مربول 73/78 ولا ينتمي إلى فئات السفن المحددة في المواد 657 و 658 أعلاه يقترف مخالفات تعاقبها هذه المواد.

المادة 660:

يتعرض لغرامة تتراوح بين 3 ملايين إلى 10 ملايين أوقية والسجن من 6 أشهر إلى سنتين أو لإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل قبطان سفينة موريتانية يقترف مخالفة ترتيبات القاعدة 13 من اتفاقية مربول 73/78 المتعلقة بالإزامية تهيئة صهاريج الصابورة المنفصلة والغسل بالزيوت الخام.

المادة 661:

يتعرض لغرامة من مليون إلى 5 ملايين أوقية والسجن من 3 أشهر إلى سنة أو لإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل قبطان سفينة موريتانية خاضع لترتيبات ملحقات اتفاقية مربول 78/73 :

- 1- يرمي في البحر مواد ضارة منقولة في عبوات أو في حاويات أو صهاريج متنقلة أو شاحنات صهريجية أو مقطورات صهريجية مخالفة للملحق 3.
- 2- يلقي مياه ملوثة مخالفة للقاعدة 8 من الملحق 4.
- 3- يلقي نفايات إخلالا بالقواعد 3 و 4 و 5 من الملحق 5.

ب- عدم الامتثال لاتفاقية مربول 78/73 .

المادة 662:

1- يتعرض لغرامة تتراوح ما بين 500 ألف إلى مليوني أوقية كل قبطان سفينة موريتانية لا يمكنه تقديم شهادات وقاية من التلوث سارية المفعول إلا في حالة انتهاء صلاحيتها خلال السفر، وفي هذه الحالة تعتبر صلاحيتها ممددة حتى ميناء الرسو الموالي.

2- تقلص إلى النصف العقوبات المنصوص عليها في الفقرة 1 أعلاه بالنسبة للقبطان الذي لا يمسك سجلات المواد الزيتية والحمولة والنفايات.

- المنطقة الاقتصادية الخالصة لموريتانيا، و

- الانتهاكات المرتكبة من طرف قباطنة السفن الموريتانية في أعالي البحار،

3. قبل كل متابعة قضائية، يجب أن يضع المخالف كفالة لا يمكن أن تقل عن قيمة الغرامة المستحقة عليه.

4. يجب أن يتم استرجاع الكفالة في أقرب الأجل:

1.4. إذا صدر قرار عدم المتابعة أو براءة،

2.4. إذا كان مرتكب أو مرتكبي المخالفة، المدانين من طرف المحكمة، قد قاموا بتسديد كلي للغرامة أو النفقات أو التعويضات على نفقتهم طبقا للحكم الصادر في حقهم، في أجل 30 يوما التالية للحكم وكذا، من جهة أخرى، العقوبات المستحقة بسبب التأخير.

المادة 652:

يتم دفع ناتج الغرامات والحجوز المعلنة في صندوق "فيبول" (Fippol) بعد خصم الحقوق و الإتاوات والتكاليف الأخرى المحتملة.

المادة 653:

في حالة صدور حكم يتم خلاله استدعاء المالك أو المستغل، من الممكن، انطلاقا من حيثيات الواقع، خاصة ظروف العمل، أن يتم دفع الغرامات المنطوقة بحق القبطان أو المسؤول المشرف في السفينة، و كذا مصاريف العدالة المضافة إلى الغرامات، أن يتم دفعها كليا أو جزئيا على حساب المالك أو مستغل السفينة.

المادة 654:

1 - تتم المرافعات والمتابعات القضائية بواسطة ممثل الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية مباشرة دون المساس بحق النيابة العامة لدى الهيئة القضائية المعنية.

2 - يعرض ممثل الوزير المكلف بالبحرية التجارية الذي استعدته أو أشعرته النيابة العامة استنتاجاته حول القضية أمام المحكمة.

المادة 655:

تتقدم الدعوى العمومية المتعلقة بالمخالفات الخاصة بالتلوث البحري في أجل 5 سنوات ابتداء من تاريخ إعداد المحضر.

المادة 656:

إذا سببت الأفعال المشككة للمخالفات أضرارا للدومين العمومي البحري، لا يمكن للسلطة البحرية أن تتابع أمام المحكمة الإدارية، حسب المسطرة المتعلقة ب"الخراسة الكبيرة" إلا في ما يخص تعويض الضرر.

الفصل الثالث : ردع المخالفات - الجزاء

القسم الأول : التلوث البحري

الفرع الأول: المخالفات المرتكبة من طرف السفن

أ- إلقاء الملوثات

المادة 657:

يتعرض لغرامة تتراوح من 5.000.000 إلى 50.000.000 أوقية و السجن من سنة إلى خمس سنوات أو لإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل قبطان سفينة موريتانية داخل في الفئات التالية وخاضع لما يلي:

1- ترتيبات الملحق 1 من اتفاقية مربول 78/73 المتعلقة بتحريم إلقاء نفايات المواد الزيتية و يقترف مخالفة قواعدها 9 و 10

المادة 663:

يتعرض لغرامة تتراوح ما بين 3 ملايين إلى 10 مليون أوقية والسجن من 6 أشهر إلى سنتين، كل قبطان سفينة موريتانية تعرض في المياه الموريتانية لأحد الحوادث المنصوص عليها في البروتوكول 1 من اتفاقية مبرول 73/78 ولم يتم إبلاغ السلطة البحرية.

(ج) عدم الامتثال لاتفاقية "التدخل 69"

المادة 664:

1- بصرف النظر عن العقوبات المنصوص عليها في (أ) أعلاه، كل قبطان سفينة موريتانية أو أجنبية يتسبب في تلوث في المياه الإقليمية أو الداخلية عن طريق عدم الاحتراز أو اللامبالاة أو عدم احترام النظم المنصوص عليها في اتفاقية التدخل 69 (INTERVENTION 69) أو الذي لا يتخذ الإجراءات الضرورية لتفاديه، يتعرض لما يلي:

- غرامة من 5 ملايين إلى 50 مليون أوقية والسجن من سنة إلى 5 سنوات أو إحدى هاتين الغرامتين فقط إذا شملته الفئات المنصوص عليها في المادة 657 أعلاه.
- غرامة من مليون إلى 10 ملايين والسجن من 6 أشهر إلى 3 سنوات أو إحدى هاتين الغرامتين فقط إن شملته المادة 658 أعلاه أو غرامة تتراوح ما بين 300 ألف إلى مليون أوقية والسجن من 3 إلى 6 أشهر أو بإحدى هاتين الغرامتين فقط بالنسبة للمسؤول عن قيادة آلية مينائية.
- غرامة من مليون إلى 10 ملايين أوقية والسجن من 6 أشهر إلى 3 سنوات أو إحدى هاتين العقوبتين فقط إذا شملته فئات المادة 658 أعلاه.

2- بصرف النظر عن العقوبات المنصوص عليها في (أ) أعلاه، كل قبطان سفينة موريتانية أو أجنبية - إثر حادث في البحر سببه المباشر أو غير المباشر:

- الحرق المتعمد للواجب الخاص بالسلامة أو حذر يفرضه القانون الحالي أو
- أضرار لا تزول أو تكون عواقبها شديدة الخطورة على البيئة

يتعرض لعقوبات مضاعفة مقارنة مع تلك المنصوص عليها في الفقرة 1 أعلاه حسب فئة السفن التي تشملها.

ويمكن أن ترتفع الغرامة مجاوزة هذا المبلغ إلى القيمة التقريبية للسفينة أو لقيمة مضاعفة للحمولة أو الشحنة.

3- بصرف النظر عن العقوبات المنصوص عليها في (أ) أعلاه يتعرض كل قبطان سفينة موريتانية أو أجنبية لما يلي:

- غرامة مضاعفة 3 مرات إذا كان حادث البحر سببه وانعكاسه في أن واحد هو ترتيبات الفقرة 2 أعلاه حسب فئة السفينة التي تشملها أو:
- غرامة تتعدى هذا المبلغ لتصل القيمة التقريبية للسفينة أو ثلاثة أضعاف قيمة الحمولة أو الشحنة.

المادة 665:

1) يتعرض لغرامة تتراوح ما بين 500 ألف إلى 3 ملايين أوقية كل قبطان سفينة موجود في المنطقة الموريتانية الخالصة لم يبلغ بالمعلومات المطلوبة من طرف السلطة البحرية عندما تكون لديها مبررات جدية للاعتقاد بوجود حرق لتربيئات الكتاب الحالي.

2) وتضاعف العقوبة المنصوص عليها في الفقرة 1 أعلاه في حال إخلال مقصود بأحكام المدونة الحالية.

د - غمر النفايات والمواد الأخرى:

المادة 666:

1- يتعرض لغرامة تتراوح ما بين 3 مليون إلى 25 مليون أوقية والسجن من سنة إلى 3 سنوات أو إحدى هاتين العقوبتين فقط، كل قبطان سفينة أو قائد طائرة أو مسؤول عن قيادة عمليات

غمر أليات أو منصة عائمة موريتانية يقترب بذلك مخالفة الترتيبات المتعلقة بغمر النفايات والمواد الأخرى، كما تنص عليها هذه المدونة.

2- تقلص إلى الثلث العقوبات المنصوص عليها في الفقرة (1) أعلاه في حال عدم تقديم ترخيص الإبحار أو الشحن.

3- يتعرض للعقوبات المنصوص عليها في الفقرة (1) أعلاه والتي تطبق على مالك الشحنة الذي يغمر عن عمد بمالك السفينة أو الطائرة أو المنصة العائمة حول طبيعة النفايات أو المواد الأخرى المراد غمرها.

المادة 667:

يتعرض قبطان السفينة الأجنبية للغرامات المنصوص عليها حتى ولو كان مسجلا في بلد لا ينتمي لبروتوكول 1996 لاتفاقية LC 72 بارتكابها هذه المخالفة في المياه الموريتانية.

هـ - حرق النفايات أو المواد الأخرى:

المادة 668:

1- يتعرض لغرامة تتراوح ما بين 3 ملايين إلى 25 مليون أوقية والسجن من سنة إلى 3 سنوات أو إحدى هاتين العقوبتين فقط، كل قبطان سفينة موريتانية أو مسؤول عن الإشراف على عمليات حرق يقام بها على سفينة أو بدن اصطناعي ثابت موريتاني يقوم بحرق نفايات أو مواد أخرى في البحر.

2- تنطبق العقوبات المنصوص عليها في الفقرة (1) أعلاه على قبطان سفينة يبحر أو يشحن نفايات أو مواد أخرى معدة للحرق في عرض البحر.

و- التلوث الناجم عن الإشعاع النووي:

المادة 669:

1- يتعرض لغرامة تتراوح ما بين 20 مليون إلى 60 مليون أوقية والسجن من سنة إلى 5 سنوات أو إحدى هاتين العقوبتين فقط، كل قبطان سفينة موريتانية ينقل نفايات أو مواد شديدة أو متوسطة أو قليلة الإشعاع بغية غمرها في المياه الموريتانية أو المياه الدولية.

2- تضاعف ثلاث مرات العقوبات المنصوص عليها في الفقرة (1) أعلاه بالنسبة لمجهز السفينة أو الأمر بهذه العملية.

3- يتعرض لغرامة تتراوح ما بين 5 مليون إلى 30 مليون أوقية، كل قبطان أجنبي يقود سفينة يشغلها محرك نووي أو تنقل نفايات أو مواد أخرى شديدة أو متوسطة أو قليلة الإشعاع لا يشعر السلطة البحرية بدخوله وخروجه من المياه الإقليمية الموريتانية.

الفرع الثاني: المخالفات المقترفة من طرف المنصات المعدة للحفر:

المادة 670:

يتعرض لغرامة تتراوح ما بين 5 مليون إلى 50 مليون أوقية والسجن من 6 أشهر إلى 5 سنوات أو إحدى هاتين العقوبتين فقط، كل مالك أو مستغل أو مشغل أو أي شخص آخر يمارس على متن منصة عائمة عمليات تنقيب أو استغلال لمصادر معدنية في قاع البحر الموريتاني مخالفا بذلك المواد من 282 إلى 290 من هذه المدونة.

المادة 671:

1- يتعرض الأشخاص المذكورون في المادة 670 أعلاه لعقوبات تنص عليها أحكام "ب" و"ج" من الجزء الفرعي (1) أعلاه المتعلقة بمحاربة التلوث البحري من لدن السفن ويتعرض هؤلاء الأشخاص لنفس العقوبات في نفس الظروف عندما لا تكون في وضعية التنقيب والاستغلال:

- المنصات العائمة وأليات التنقيب أو الاستغلال الأخرى وملحقاتها.
 - السفن البحرية الأخرى المشاركة في هذه العمليات
 - عمليات هذه المنشآت أو الأليات غير المرتبطة مباشرة بهذه النشاطات.
- 2- لا وجود لمخالفة عندما يتم التأكد من أن:

الكتاب السابع عشر - الركاب غير الشرعيين، المتاجرة الغير شرعية

القرصنة والإرهاب البحري

الفصل الأول: الركاب غير الشرعيين:

المادة 678:

- 1- الراكب غير الشرعي شخص مخفي على متن سفينة أو مضاف لاحقا للحمولة دون موافقة المجهز أو ممثله أو القبطان أو أي مسؤول آخر ويكتشف قبل أو بعد مغادرة السفينة للميناء فيصرح به القبطان.
- 2- ويجب أن يعامل هذا الراكب طبقا لمبادئ الإنسانية خاصة تلك المذكورة في معاهدة الأمم المتحدة الصادرة في 28 يوليو 1951 والبروتوكول الصادر بتاريخ 31 يناير 1967 المتعلق بأوضاع اللاجئين.
- 3- على القبطان أن يتخذ كل الإجراءات لضمان أمن الراكب غير الشرعي وبصورة عامة صحته وأمانه ما دام على متن السفينة.
- 4- يمكن للقبطان أن يجعله ينجز كل الأعمال العادية من قبيل الصيانة أو تأمين السفينة بغض النظر عن الحالات الاستثنائية.
- 5- وتشعر السلطة البحرية المنظمة العالمية للبحار بالحالات الموجودة من الركاب غير الشرعيين.

المادة 679:

- 1- يجب على سلطة الميناء أن تتأكد بالتعاون مع السلطة البحرية والمجهزين والقباطنة وكل السلطات الأخرى من أن البنى التحتية والإجراءات المتعلقة بالاستغلال والأمن تمنع أي ولوج لركاب غير شرعيين.
- 2- ولهذا الغرض يجب وضع آلية أمنية في إطار تطبيق ترتيبات مدونة ISPS من طرف المجهزين والقباطنة وكل الأشخاص الآخرين المسؤولين بغية منع ولوج الركاب غير الشرعيين ما أمكن أو اكتشافهم قبل الإبحار.

المادة 680:

يجب على المجهز أن يعطي القبطان كل التعليمات من أجل أن لا تتغير وجهة السفينة قصد إنزال راكب غير شرعي بعد أن تكون أبحرت في المياه الموريتانية إلا في حالة ما:

- إذا كانت السلطة البحرية للبلد الذي وجهت إليه السفينة طالبت إنزاله.
- إذا كانت إعادة إلى بلد آخر نظمت بصورة شرعية خاصة فيما يتعلق بإذن الإنزال.
- في حالات اعتبارات أمن استثنائية أو صحية أو إنسانية تبرر ذلك.

المادة 681:

يتحمل مجهز السفينة تكاليف احتجاز وعودة أو إبعاد الراكب غير الشرعي المكتشف على متن السفينة.

المادة 682:

1- يتعرض كل شخص يلج بصورة سرية متن سفينة لغرامة تتراوح ما بين 100 ألف إلى 5 ملايين أوقية و/ أو السجن من 6 أشهر إلى 3 سنوات بصرف النظر عن التعويض المحتمل لتكلفة العبور.

2- يتعرض لنفس العقوبة كل شخص سواء على متن السفينة أو على اليابسة يتمالأ عن طريق تشجيع إرسال أو استقبال راكب سري أو إخفائه أو مساعدته دون علم القبطان.

3- يجب النطق بأقصى هاتين العقوبتين بحق الأشخاص الذين عملوا في مجموعة بغية تسهيل إرسال المهاجرين السريين.

الفصل الثاني: المتاجرة أو النقل غير الشرعي للمهاجرين في البحر:

المادة 683:

* كل الإجراءات اللازمة تم اتخاذها

* أُجري الإلقاء لضرورات السلامة أو لتفادي خسارة أكبر أو لإنقاذ أرواح بشرية في عرض البحر.

* يأتي السكب من جراء سيلان لم يكن متوقعا واتخذت كل الإجراءات اللازمة بعد اكتشافه لمنع أو تقليصه أو توقيفه وبذلك يتم الحد من عواقبه.

الفرع الثالث: المخالفات المرتكبة داخل المرافق المينائية:

المادة 672:

كل قبطان سفينة موريتاني أو أجنبي يرتكب مخالفة لأحكام هذا القانون داخل مرفق مينائي أو مرسى موريتاني يتعرض لعقوبات تنص عليها المواد المتعلقة بإلقاء المواد الملوثة.

الفرع الرابع: ترتيبات مشتركة:

المادة 673:

1- يتعرض لضعف العقوبات المنصوص عليها في الأقسام من 1 إلى 3 كل مالك سفينة أو طائرة أو مشغل أو مستغل لمنصة عائمة:

- يعطي الإذن شفهيًا أو كتابيًا بارتكاب المخالفة
- على علم بأن المخالفة محتملة الوقوع واجتنب إعطاء الأوامر لتفاديها.

2- كل مالك سفينة أو طائرة أو مشغل أو مستغل لرصيف عائم لم يعط أمرا مكتوبا لقبطان السفينة أو قائد الطائرة أو الشخص المكلف بعمليات التنقيب والاستغلال على متن رصيف عائم يمكن اعتباره متمالئا في ارتكاب المخالفات ويعاقب على ذلك الأساس.

المادة 674:

ويعرض معاودة ارتكاب المخالفات المنصوص عليها في هذا الفصل في أجل أقصاه 5 سنوات لضعف العقوبات المحددة أصلا.

المادة 675:

عندما يكون المالك أو المشغل أو المستغل لسفينة أو طائرة أو منصة، حسب الحالة، شخصية معنوية، تعود المسؤولية المنصوص عليها إلى:

- الممثل أو الممثلين الشرعيين أو الوكلاء الفعليين القائمين على الإدارة أو التسيير.
- كل شخص مندوب من طرفهم.

المادة 676:

1- تنطبق الأحكام الجزائية في هذا الفصل لنفس الظروف على السفن الأجنبية حتى وإن كانت مسجلة في بلد غير طرف في الاتفاقيات الدولية التي تنتمي إليها الجمهورية الإسلامية الموريتانية.

2- وحدها عقوبات التخريم يمكن النطق بها عندما ترتكب المخالفات في المنطقة الاقتصادية الخالصة إلا أن يكون التلوث ناجما بصورة جلية عن فعل مقصود وبالعكس الخطورة.

3- تبلغ المعلومات أو القرائن المتعلقة بالمخالفات المرتكبة في المياه الدولية عن طريق القنوات الدبلوماسية للبلد الذي ترفع السفينة علمه.

القسم الثاني: توقيف مرتكب المخالفة:

المادة 677:

1- بالإمكان توقيف السفينة أو الطائرة أو الرصيف العائم الذي استغل لاقتراف المخالفة من طرف السلطة البحرية أو القضائية بصرف النظر عن العقوبات التي كان بالإمكان اتخاذها بموجب هذا الفصل عندما تتطلب ذلك ضرورات التحقيق الفني أو القضائي.

2- ويمكن رفع التوقيف بمجرد دفع ضمان للخزينة العامة تحدد مبلغه السلطة البحرية أو القضائية.

3- أما شروط استرجاع هذا الضمان فهي نفسها المنصوص عليها في مدونة المسطرة الجزائية.

عندما تشبه السلطة البحرية أو تجد القرائن لاثام سفينة من جنسية ما يتعاطى النقل أو المتاجرة غير الشرعية بمواد محظورة أو تشعر به فإنها تبلغ في الحال السلطات الجمركية التي تتخذ الإجراءات التي تراها مناسبة ومفيدة.

المادة 691:

كل مجهز أو قبطان أو شخص آخر موجود على متن سفينة أو منصة عائمة متحركة يتعاطى لمثل هذه المتاجرة يتعرض لعقوبات تنص عليها مدونة الجمارك.

الفصل الخامس: الإرهاب البحري:

المادة 692:

الإرهاب البحري هو كل محاولة أو تحريض أو تهديد بارتكاب أو ارتكاب عمل غير شرعي ومتعمد يقام به لأغراض سياسية أو بغية المساس بممارسة دولة أو كتلة سياسية لحقوقها وتحقيق أفعال متزامنة من بينها:

- الاستيلاء على سفينة أو أي منشأة بحرية أخرى أو السيطرة عليها بالعنف أو التهديد به.
- ممارسة فعل عنيف ضد شخص على متن السفينة إذا كان من شأنه المساس بأمن الملاحة البحرية.
- تقويض أو إلحاق ضرر أو وضع كل آلة أو جهاز أو أداة كفيلة بتدمير سفينة وحمولتها أو منصة متحركة أو منشآت أو خدمات ملاحية بحرية أو التسبب لها في أضرار أو اضطراب يعرض أو يحتمل أن يعرض أمن الملاحة إلى أي خطر
- الإبلاغ المتعمد بمعلومات كاذبة تستهدف الإخلال بأمن الملاحة البحرية وجرح أو قتل أي شخص لأفعال ترتبط بالأفعال المذكورة سلفاً.

المادة 693:

- 1- تمتلك سلطات الجمهورية الإسلامية الموريتانية كل الصلاحيات لمعرفة المخالفات المنصوص عليها سواء:
 - 1.1. على متن سفينة موريتانية
 - 2.1. في المياه الإقليمية الموريتانية
 - 3.1. سببها مواطن موريتاني
 - 4.1. سببها شخص لا جنسية له يقيم عادة في الجمهورية الإسلامية الموريتانية
 - 5.1. بهدف إجبار الدولة الموريتانية على فعل ما أو الامتناع عنه أو في حالة ارتكاب المخالفة احتجز أو هدد أو جرح أو قتل مواطناً موريتانياً.
- 2- في الحالات المنصوص عليها في الفقرات 1-4 و 1-5 أعلاه تشعر السلطة البحرية المنظمة الدولية للبحار بالمخالفات الملاحظة.

المادة 694:

- 1- تعاقب بغرامة تتراوح من 5 ملايين إلى 50 مليون أوقية و/ أو السجن من 5 سنوات إلى 20 سنة المخالفات التي تمس أمن الملاحة البحرية كما تحددها المادة 604 أعلاه.
- 2- يمكن مضاعفة تلك العقوبات إذا تم اقترافها من طرف القبطان أو ضابط المتن أو بتماهي منهما.

الفصل السادس: القرصنة البحرية:

المادة 695:

تعتبر القرصنة البحرية كل محاولة أو تشجيع أو تهديد بفعل أو فعل إرادي غير شرعي ومتعمد يتعلق بأحد الأفعال التالية حيث تصبح السفينة إثره لا تخضع لقانون الدولة التي ترعف علمها:

- 1- عنف، سلب أو تخريب ممتلكات الغير يقترفه القبطان، أو الطاقم، أو المسافرون أو أي شخص على متن السفينة يعمل لأغراض خصوصية موجهة ضد:

المتاجرة أو النقل غير الشرعي للمهاجرين في البحر هي ضمان الدخول أو الخروج غير الشرعي عن طريق البحر لكل شخص غير منتم ولا مقيم دائم في الجمهورية الإسلامية الموريتانية بغية جلب مباشر أو غير مباشر لنفع مالي أو آخر مادي أو جراء تمالئ على هذا العمل.

المادة 684:

- 1- عندما تشبه السلطة البحرية في سفينة مهما كانت جنسيتها بممارسة المتاجرة بالمهاجرين في البحر أو يتم إشعارها من لدن أي سلطة موريتانية أو أجنبية أخرى بهذا الاحتمال، يمكنها:
 - إما أن تصد أو توقف أو تفتش السفينة
 - إما أن تتخذ الإجراءات المناسبة ضد السفينة أو طاقمها إذا ثبتت بالأدلة هذه المتاجرة.
- 2- لا يمكن تنفيذ الإجراءات الواردة أعلاه والمتخذة في عرض البحر إلا عن طريق سفن البحرية الوطنية أو الطائرات العسكرية أو سفن الهيئة المكلفة برقابة الصيد والتفتيش البحري.
- 3- يتم إبلاغ الوزير الأول في الحال بالإجراءات المتخذة.

المادة 685:

- 1- يتعرض كل مجهز سفينة أو قبطان أو أي شخص آخر يتعاطى المتاجرة أو النقل غير الشرعي للمهاجرين أو التماهي معه لغرامة تتراوح ما بين 3 ملايين إلى 20 مليون و/أو السجن من 3 سنوات إلى 15 سنة.
- 2- بالإمكان مضاعفة هذه العقوبات إذا ارتكبها القبطان أو ضابط المتن أو ارتكباها معا.
- 3- لا يمكن معاقبة المواطنين الأجانب بغير الغرامات.

الفصل الثالث: المتاجرة أو النقل غير الشرعي للأطفال القصر:

المادة 686:

المتاجرة أو النقل غير الشرعي للأطفال القصر هي:

- 1- مزاولة كل شخص له السلطة الأبوية أو ليست له هذه السلطة، قصد تشجيع نقل قاصر عمره أقل من 18 سنة لحسابه الخاص أو لتسليمه لآخر مقابل تعويض أو غيره لغرض استغلاله.
- 2- النقل عن غير جهل لما يترتب على ذلك والمشاركة الطوعية في التهجير أو التماهي من طرف الناقل أو القبطان للأطفال أو المراهقين المشار إليهم في الفقرة أعلاه.
- 3- النقل من طرف القبطان أو عضو من الطاقم ولو دون علم القبطان لأطفال أو مراهقين تقل أعمارهم عن 18 سنة بغية استغلالهم جنسياً أو مخبرياً في تجارب كيميائية بكتريولوجية غير مسموح بها.

المادة 687:

تطبق أحكام المادة 682 على هذا الفصل.

المادة 688:

كل مجهز سفينة أو قبطان أو شخص آخر يتعاطى المتاجرة أو النقل غير الشرعي لأطفال قاصرين أو يكتشف تماهياً يتعرض لغرامة تتراوح ما بين 3 ملايين إلى 20 مليون أوقية و/أو السجن من 3 سنوات إلى 15 سنة.

الفصل الرابع: المتاجرة بمواد غير شرعية ونقلها:

المادة 689:

المتاجرة أو النقل غير الشرعي للمواد المحظورة هي كل نقل أو متاجرة عن طريق البحر بالمخدرات والمواد الأخرى المؤثرة عقلياً كما هي محددة في معاهدة الأمم المتحدة المناهضة للنقل اللاشرعي للمخدرات والمواد المؤثرة عقلياً الموقعة في فيينا يوم 20 ديسمبر 1988.

المادة 690:

- القانون رقم 009/95 الصادر بتاريخ 31 يناير 1995 المتضمن مدونة البحرية التجارية.
- كل الترتيبات المخالفة من القانون 022/2011 الصادر بتاريخ 8 مارس 2011.
- المرسوم رقم 99/05 الصادر بتاريخ 25 يناير 1999 المتعلق بشروط عمل واعتماد المهنة البحرية.
- المرسوم رقم 2006/016 الصادر بتاريخ : 06 مارس 2006 المتضمن تحديد السلطات المختصة في مجال سلامة السفن والمرافق المينائية وإنشاء الهيئات المتعلقة بها.
- المقرر رقم 066/ و.ص.إ.ب. المحدد لشروط استعمال العلم الوطني.
- المقرر رقم 1052/ م.ص.إ.ب. الصادر بتاريخ 24/ يوليو 1991 المتعلق بإجراءات التسجيل.
- المقرر 072/ و.ص.إ.ب. المتعلق بترتيبات تجنيس السفن.
- المقرر 085/ و.ص.إ.ب. الصادر بتاريخ 02 يوليو 1981 المتعلق بالاعفاء من المرتبة والتسجيل وترخيص إبحار السفن.
- المقرر رقم 855/ و.ص.إ.ب. الصادر بتاريخ 30 يوليو 2002 المتعلق بالشروط الخاصة بالاعتماد ومزاولة نشاط شحن السفن التجارية.

المادة 700:

ينفذ هذا القانون باعتباره قانونا للدولة وينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الإسلامية الموريتانية.

نواكشوط بتاريخ 30 يوليو 2013

محمد ولد عبد العزيز

الوزير الأول

د. مولاي ولد محمد الاغظف

وزير الصيد والاقتصاد البحري

اغظفن ولد ابيه

- سفينة أو أشخاص أو ممتلكات على متنها في المياه الدولية
- سفينة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان لا يتبع قانونيا لأية دولة.
- 2- المشاركة الطوعية لاستغلال سفينة من طرف شخص لديه معلومات مؤداها أن هذه السفينة سفينة قرصنة،
- 3- التحريض أو التمالؤ لاقتراف مثل هذه الأفعال.

المادة 696:

كل شخص أو قبطان أو عضو في الطاقم أو مسافر تم إثبات ممارسته للقرصنة أو التمالؤ مع مرتكبها يعاقب بالسجن لمدة تتراوح ما بين 5 سنوات إلى 20 سنة.

ترتيبات مختلفة

المادة 697:

عند الاقتضاء، تحدد قوانينُ النظم المطبقة على الملاحة الترفيهية وسفن الرحلات البحرية والإرشاد والقطر في أعالي البحر والربط على الأرصفة وكافة القضايا ذات الصلة أو التي من الممكن أن تتعلق بالقانون البحري الموريتاني.

المادة 698:

تحدد مراسيم صادرة عن مجلس الوزراء على أساس تقرير من الوزير المكلف بالبحرية التجارية شروط تطبيق هذا القانون.

المادة 699:

- (1) تطبق هذه المدونة على المناطق الحرة إلا فيما يخالف أحكام القوانين والتشريعات المنظمة لهذه المناطق.
- (2) تظل الترتيبات التنظيمية المتخذة تطبيقا للتشريع السابق سارية المفعول وتحفظ بطبيعتها القانونية إلى أن تنشر النصوص التطبيقية المشار إليها في هذا القانون في حدود ما إذا كانت لا تتعارض معه.
- (3) يلغى:

إعلانات و إشعارات مختلفة	نشرة نصف شهرية تصدر يومي 15 و 30. من كل شهر	الاشتراكات وشراء الأعداد
<p>تقدم الإعلانات لمصلحة الجريدة الرسمية</p> <p>-----</p> <p>لا تتحمل الإدارة أية مسؤولية في ما يتعلق بمضمون الإعلانات و الإشعارات</p>	<p>للاشتراكات و شراء الأعداد، الرجاء الاتصال بمديرية نشر الجرائد الرسمية ص ب 188، نواكشوط موريتانيا تتم الاشتراكات وجوبا عينا أو عن طريق صك أو تحويل مصرفي. رقم الحساب البريدي 391- نواكشوط</p>	<p><u>الاشتراكات العادية</u> اشترك مباشر: 4000 أوقية الدول المغربية: 4000 أوقية الدول الخارجية: 5000 أوقية شراء الأعداد: ثمن النسخة: 200 أوقية</p>
<p>نشر مديرية الجريدة الرسمية</p> <p>الوزارة الأولى</p>		