

1- قوانين وأوامر قانونية

قانون رقم 2018-040/ر.ج/ يلغي ويحل محل القانون رقم 2011-020 الصادر بتاريخ 27 فبراير 2011 المتضمن مدونة الطيران المدني

بعد مصادقة الجمعية الوطنية؛

يصدر رئيس الجمهورية القانون التالي:

الكتاب الأول: أحكام عامة

الباب الأول: إدارة الطيران المدني

المادة الأولى:

لتطبيق وتفسير هذه المدونة، يقصد بمصطلح "إدارة الطيران المدني" المؤسسة العمومية أو الهيئة ذات الشخصية الاعتبارية، والاستقلال المالي والإداري، المكلفة بالطيران المدني.

المادة 2:

تخضع إدارة الطيران المدني للوصاية الفنية للوزير المكلف بالطيران المدني. يقوم الوزير المكلف بالطيران المدني بتنفيذ سياسة الدولة في مجال الطيران المدني ويتمتع بصلاحيات إدخال أنظمة تشغيل محددة واعتمادها ونشرها في المجالات التالية:

- (أ) أنظمة الاتصالات ومساعدات الملاحة الجوية، بما في ذلك علامات الإنارة الأرضية؛
- (ب) خصائص المطارات ومناطق الهبوط؛
- (ج) قواعد الجو وممارسات مراقبة الحركة الجوية؛
- (د) براءات وتراخيص العمال الفنيين للتشغيل والصيانة؛
- (هـ) صلاحية الطائرات للطيران؛
- (و) تسجيل الطائرات وتحديد هويتها؛
- (ز) جمع وتبادل معلومات الأرصاد الجوية؛
- (ح) مستندات مقصورة القيادة؛
- (ط) خرائط وخطط الطيران؛
- (ي) الطائرات في حالات الاستغاثة والتحقيقات في الحوادث، وأي موضوع آخر متعلق بسلامة وانتظام وكفاءة الملاحة الجوية، عندما يبدو من المناسب القيام به؛
- (ك) أمن الطيران المدني؛
- (ل) تسهيل النقل الجوي بما في ذلك إجراءات الجمارك والهجرة؛

يجوز للوزير منح إعفاءات و/أو استثناءات من أحكام هذا القانون.

يجوز للوزير المكلف بالطيران تفويض جزء من صلاحياته إلى المدير العام لإدارة الطيران المدني. ويشمل التفويض المذكور الترخيص لموظفي الطيران، والتشغيل التقني للطائرات، بما في ذلك سلامة النقل الجوي للبضائع الخطرة، واستمرار صلاحية الطائرات للملاحة، وخدمات الملاحة الجوية، والمطارات والمساعدات الأرضية. وإدارة السلامة وأي مجال آخر للطيران المدني عند الحاجة.

المادة 3:

تحول هذه المدونة لإدارة الطيران المدني صلاحية صياغة تشريعات وأنظمة الطيران وأنظمة تشغيل محددة وأيضاً السياسات والالتزامات في مجال الطيران المدني بشكل يتوافق مع مقتضيات جميع ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي وضمن الإشراف والمتابعة والرقابة على تنفيذ السياسات والالتزامات وتطبيق مقتضيات التشريعات التنظيمية.

كما تحول هذه المدونة أيضاً لإدارة الطيران المدني سلطة إعداد قرارات تنظيمية وإصدار نصوص إضافية قابلة للتنفيذ مثل الأوامر والتوجيهات و التعاميم والتعليمات لدعم أنشطة الإشراف على السلامة والأمن أو من أجل إلزام أو فرض التنفيذ الفوري لتدابير السلامة والأمن لضمان الامتثال للسياسات والالتزامات الوطنية للطيران المدني، في حالة إذا ما تم اكتشاف أوجه القصور أو عدم امتثال.

بالإضافة إلى ذلك، فإن إدارة الطيران المدني مسؤولة عن جميع المهام الأخرى التي تعهد بها السلطات العامة إليها وفقاً للقوانين والنظم المعمول بها.

المادة 4:

يحدد مرسوم يتخذه مجلس الوزراء النظام الأساسي لإدارة الطيران المدني ويضبط تنظيمها وسير عملها ومواردها وصلاحياتها وفقاً للأحكام التشريعية لهذه المدونة.

المادة 5:

في حالة عدم الامتثال لأحكام هذا القانون والنصوص المطبقة له، يجوز لإدارة الطيران المدني إصدار عقوبات إدارية ضد المخالفين.

الباب الثاني: الأمن والتسهيل والسلامة

المادة 6:

يتضمن البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC) جميع التدابير التي تهدف إلى ضمان حماية الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروع

تحدد إدارة الطيران المدني قواعد التسيير العمليات ونشر وتحين البرنامج الوطني لمراقبة جودة الأمن.

المادة 10:

يجب على مقدمي الخدمات في مجال الملاحة الجوية ومستغلي المطارات ومؤسسات النقل الجوي العمومي وهيئات التسيير والمحافظة على صلاحية الطائرات للطيران وهيئات صيانة الطائرات ومراكز التكوين في مجال الطيران الحاصلة علي اعتماد أو أي شكل آخر من التراخيص مسلم من قبل موريتانيا أن يضعوا نظاما لتسيير السلامة وأن ينفذوه بالمعني المقصود في الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي وملحقاتها.

سيحدد مقرر من الوزير المكلف بالطيران المدني المتطلبات والإجراءات التي ينبغي لنظام تسيير السلامة أن يتقيد بها.

المادة 11:

يجب على إدارة الطيران المدني والمشغلين ومقدمي الخدمات الجوية بلوغ أعلى درجة ممكنة في اتجاه توحيد النظم والمعايير والإجراءات والتنظيم المتعلقة بالطائرات والموظفين والممرات الجوية والخدمات المساعد ةفي جميع الأمور التي تسهل مثل هذا التوحيد وتحسن الملاحة الجوية.

الكتاب الثاني: الطائرات

الباب الأول: أحكام عامة

المادة 12:

لأغراض هذه المدونة والنصوص المطبقة لها، تعتبر طائرة كل آلة يمكن أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء غير تلك المنعكسة على سطح الأرض. تعتبر الطائرات المستخدمة في المرافق العسكرية أو الجمارك أو الشرطة أو المخصصة حصرا لإدارة عمومية تعتبر طائرات الدولة. وتعتبر طائرة مدنية كل طائرة أخرى غير طائرة الدولة.

المادة 13:

تنطبق هذه المدونة فقط على الطائرات المدنية ولا تنطبق على طائرات الدولة.

لا يمكن تشغيل طائرات الدولة في النقل الجوي التجاري العام. ومع ذلك، تخضع طائرات الدولة المخصصة بشكل استثنائي لخدمة النقل العام لتطبيق القواعد المتعلقة بمسؤولية المالك أو المشغل مع مراعاة الاشتراك في وثيقة تأمين المسؤولية المدنية وفقا للاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

عندما تقوم الطائرات التابعة للدولة برحلات جوية غير تلك التي تتطابق مع النشاط الخاص بها، يخضع الطيارون لأحكام هذا المدونة المتعلقة بالمسؤولية الناجمة عن تشغيل الطائرة.

يجب من المصالح العسكرية والجمارك والشرطة والإدارات العمومية الأخذ قانونيا بعين الاعتبار سلامة

وتتم المصادقة عليه بموجب مرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

يتضمن البرنامج الوطني لتسهيل النقل الجوي (PNFTA) جميع التدابير التي تهدف إلى تسهيل حركة الطائرات، و الطواقم، والبضائع، والبريد، و المؤن عن طريق إزالة العقبات والتأخيرات غير الضرورية. وتتم المصادقة عليه بموجب مرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

المادة 7:

الهدف الأساسي لأمن الطيران المدني هو حماية المسافرين وطاقم الطائرة والموظفين الأرضيين والعموم والطائرات والمرافق وخدمات المطارات في جميع الأمور المتعلقة بالوقاية من أعمال التدخل الغير مشروع في الطيران المدني. أمن الطيران هو هدف أساسي ويبقى الأولوية القصوى عند اتخاذ القرارات ذات الصلة.

والغرض من التسهيل هو تسهيل وتسريع الملاحة الجوية بين أقاليم الدول الأطراف في الاتفاقية وتفاذي التأخير غير الضروري للطائرات والطواقم والركاب والبضائع، لا سيما في مجال تطبيق القوانين المتعلقة بالهجرة والصحة والجمركة والإجازة.

تقوم إدارة الطيران المدني السلطة المختصة في مجال أمن الطيران المدني، بتسيير النقل الجوي بوضع وتنفيذ وتحيين البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC) والبرنامج الوطني لتسهيل النقل الجوي (PNFTA) وتضمن أيضا التنسيق بين مختلف الجهات الفاعلة في مجال الأمن والتسهيل وكذلك مع الخدمات النظيرة للدول الأخرى.

المادة 8:

يتم إعداد البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني وفقا للمقتضيات المحددة بمعايير وقواعد المنظمة الدولية للطيران المدني ويعتمد هذا البرنامج بمرسوم يتخذه مجلس الوزراء.

تعد إدارة الطيران المدني هذا البرنامج وتضعه موضع التنفيذ وتتولي تحيينه وفقا لتطور نشاط الطيران الوطني.

المادة 9:

يتمثل هدف البرنامج الوطني لمراقبة جودة الأمن والسلامة في:

- التأكد من فعالية تنفيذ إجراءات أمن الطيران المدني؛

- تحسين تنفيذ هذه الإجراءات.

يعتمد هذا البرنامج بمرسوم يتخذه مجلس الوزراء.

ملاحة الطائرات المدنية عندما يضعون أنظمة لطائرات الدولة التابعة لهم.

المادة 14:

لا يمكن لطائرة أن تعمل ما لم تكن لديها شهادة صلاحية الطيران. يتم إصدار شهادة صلاحية الطيران لطائرة موريتانية من قبل إدارة الطيران المدني وفقاً لشروط يحددها مقرر صادر عنا لوزير المكلف بالطيران المدني.

بالنسبة لكل طائرة تستخدم للملاحة الدولية، يجب مسك سجل للرحلة وفقاً للشروط التي يحددها مقرر الوزير المكلف بالطيران المدني.

الباب الثاني: تسجيل الطائرات وجنسيته وملكيته

الفصل الأول: تسجيل الطائرات وجنسيته

المادة 15:

لا يجوز لأي طائرة أن تتحرك ما لم يتم تسجيلها.

المادة 16:

ينشأ سجل قيد يرقم ويوقع بالأحرف الأولي ويمسك تحت مسؤولية إدارة الطيران المدني.

تعتبر كل طائرة مقيدة في السجل الموريتاني وفقاً للشروط المحددة بموجب مرسوم حائزة على الجنسية الموريتانية وملزمة بحمل علامات الجنسية والقيد على النحو المحدد في النظم.

المادة 17:

لا يجوز أن يقيد في موريتانيا إلا:

- الطائرات المدنية المملوكة من طرف شخصية طبيعية تحمل الجنسية الموريتانية.

- الطائرات المدنية المملوكة من طرف شخصية اعتبارية تحمل الجنسية الموريتانية ومؤسسة بصفة اعتيادية طبقاً للقانون ويوجد مقرها الرئيسي أو مكان عملها الأساسي على التراب الموريتانية.

خروجاً على أحكام الفقرات السابقة من هذه المادة، يجوز أن تسجل أيضاً في موريتانيا وبصفة استثنائية

الطائرات المدنية المملوكة من طرف شخصية طبيعية أو اعتبارية تحمل جنسية أجنبية ومقيمة في موريتانيا أو التي لدي طائراتها ميناء قيد اعتيادي في موريتانيا. يمنح الاستثناء من قبل الوزير المكلف بالطيران المدني.

يمكن منح الاستثناءات أخرى، وبصفة استثنائية، من طرف الوزير المكلف بالطيران المدني.

المادة 18:

تفقد كل طائرة مسجلة في سجل القيد الموريتاني الجنسية الموريتانية إذا لم تعد تتوفر فيها الشروط المنصوص عليها في المادة 17 أو إذا سجلها مالكها في دولة أخرى.

المادة 19:

لا يجوز لطائرة مقيدة في الخارج أن تسجل في السجل الموريتاني إلا بعد تبرير الشطب على تسجيلها في السجل الأجنبي.

المادة 20:

تنظم العلاقات القانونية بين الأشخاص الموجودين على متن الطائرة في الخدمة بموجب قانون:

- إما الدولة التي توجد الطائرة فوقها؛
- وإما دولة قيد هذه الطائرة كلما كان قانون تلك الدولة هو المطبق.

المادة 21:

يعتبر التسجيل في سجل القيد سند ملكية. ويعتبر هذا السجل عموماً ويجوز لأي شخص أن يحصل على نسخة مطابقة منه وفقاً للشروط المنصوص عليها في مقرر مشترك بين الوزير المكلف بالطيران المدني والوزير المكلف بالمالية.

المادة 22:

يؤدي الشطب على طائرة من سجل القيد إلى فقدانها تلقائياً للجنسية.

المادة 23:

تعتبر الطائرة ملك منقول ومع ذلك يجب أن يكون التنازل عن ملكيتها عن طريق الكتابة ولا يترتب عليه أثر اتجاه الغير إلا إذا تم إدراجه في سجل القيد.

يجب أن يسجل كل نقل للملكية إثر وفاة وكل حكم قضائي ناقل أو منشىء أو مقر لملكية في سجل القيد بناء على طلب من المالك الجديد.

الفصل الثاني: الرهن والامتيازات على الطائرات

المادة 24:

يمكن أن تكون الطائرات، كما هي معرفة على النحو الوارد في المادة 12، موضوع رهن اتفاقي من أجل ضمان تسديد الديون دون المساس بالحقوق الأخرى التي يمكن أن تُثقل تلك الطائرات بموجب التشريعات السارية.

يشمل الرهن خلية الطائرة ومحركاتها ومراوحها والأجهزة الموجودة على متنها وكافة قطع الغيار المخصصة بصفة مستمرة لخدمة الطائرة إذا كانت في ملكية مالك الطائرة سواء كانت هذه القطع لاصقة بها أم مفصولة عنها بشكل مؤقت.

المادة 25:

يمكن أن يشمل الرهن في عقد واحد مجموع أو بعض الأسطول الجوي الذي يوجد في حوزة نفس مالك بشرط الإشارة إلى كل طائرة على انفراد في العقد المذكور.

المادة 26:

يمكن أن يمتد الرهن أيضاً بصفة تبعية إلى قطع الغيار المطابقة لطراز الطائرة أو الطائرات المرهونة بشرط أن يشار إلى كل قطعة على انفراد.

في حالة فقدان طائرة أو فسادها، يحل الدائن المرتهن، فيما يخص مبلغ دينه، محل المؤمن له في حق التعويض المستحق لفائدة المؤمن ما عدا في حالة اتفاق مخالف. يجب أن يطلب المؤمن، قبل القيام بأي أداء، الحصول على قائمة بالتقييدات الرهنية. ولا يكون أي أداء مبرنا للذمة إذا أنجز خرقا لحقوق الدائنين الواردة أسماؤهم في القائمة المذكورة.

المادة 30:

يسجل كل رهن في سجل القيد ولا يكون له اتجاه الغير تأثير إلا بعد تسجيله. يجب كذلك أن يشار إلى الشطب على الرهن وكذا إلى كل تغيير يطرأ عليه، سواء باتفاقية بين الأطراف أو بناء على حكم قضائي.

المادة 31:

إذا شمل رهنان أو أكثر نفس الطائرات، يتم تحديد الرتبة استنادا إلى تواريخ التقييد. تكون للرهنون المقيدة في نفس اليوم نفس الرتبة بالرغم من اختلاف ساعات التقييد.

المادة 32:

يؤدي التسجيل في سجل القيد إلى حفظ الرهن لمدة 10 عشر سنوات اعتبارا من يوم تاريخه. وينتهي أثره إذا لم يتم تجديد التقييد قبل انقضاء الأجل المذكور.

المادة 33:

يضمن تسجيل الرهن بنفس رتبة رأس المال ثلاث سنوات من الفوائد بالإضافة إلى السنة الجارية.

المادة 34:

يشطب على التسجيلات الرهنية من سجل القيد على أساس عقد يتضمن اتفاق الأطراف أو بموجب حكم قضائي اكتسب قوة الشيء المقضي به.

المادة 35:

ما عدا حالة البيع الجبري طبقا لترتيبات تُحدد بموجب مرسوم، لا يجوز الشطب على أية طائرة من سجل القيد إذا لم تكن قد حصلت مسبقا على رفع اليد بشأن الحق المسجل.

المادة 36:

يمارس الدائنون الذين لديهم رهن مسجل على الطائرات حقهم في تتبعه كلما تغيرت ملكية هذه الأخيرة على أن يتم ترتيبهم وأداء دينهم حسب ترتيب تسجيلهم وبعد

يجب إيداع قطع الغيار المذكورة في موضع أو عدة مواضع تكون محل الإشهار المنصوص عليه في المادة 27 أدناه. وإذا تم استعمالها في الطائرات المخصصة لها وجب تعويضها على الفور، ويجب اخبار الدائن بهذا الاستعمال.

المادة 27:

تشمل قطع الغيار المشار إليها في المادة 26 جميع الأجزاء التي تتكون منها الطائرات من المحركات والمراوح وأجهزة الراديو والأدوات والتجهيزات والمعدات وأجزاء من هذه العناصر المختلفة وبصفة عامة جميع الأشياء أيا كانت طبيعتها المحفوظ بها لتعويض القطع التي تتألف منها الطائرة مع مراعاة الإشارة إلى كل واحد منها على انفراد.

يجب إطلاع الغير بوجه صحيح، عن طريق إشهار بواسطة جريدة للإعلانات الرسمية وفي عين المكان بواسطة المصقات، على طبيعة ونطاق الحقوق المشمولة به القطع المذكورة والإشارة إلى السجل الذي قيد فيه الرهن، وكذا اسم وعنوان المستفيد منه وكذا اسم وعنوان المستفيد منه.

يلحق بالوثيقة المقيدة جرد يبين طبيعة القطع المذكورة وعددها.

المادة 28:

يجب أن يحرر الرهن كتابة تحت طائلة البطلان ويمكن أن يكون في شكل عقد رسمي أو عرفي. ويجب ان يشار في العقد إلى كل عنصر من العناصر التي يشملها الرهن. ويمكن أن يكون العقد لأمر وفي هذه الحالة يترتب على تظهيره نقل حق الدائن المرتهن.

يترتب على الإشارة في عقد بيع طائرة إلى أن مجموع أو بعض الثمن يظل مستحقا لفائدة البائع، ما لم ينص على خلاف ذلك، تأسيس رهن لفائدته ضمانا للمبلغ الباقي في ذمة المشتري بشرط أن يطلب البائع تقييد الرهن المذكور وفقا لشكل سيحدد في مرسوم.

ولا يجوز رهن طائرة لا تزال في طور الصنع إلا إذا تم التصريح بذلك سلفا للمصلحة المكلفة بمسك سجل القيد. ويشير هذا التصريح إلى الخصائص الرئيسية للطائرة قيد الصنع ويسلم عنه وصل.

المادة 29:

المادة 40:

ترتب الامتيازات غير تلك المنصوص عليها في المادة 37 بعد الرهون التي تم تسجيلها قبل نشوء الامتيازات المذكورة.

غير أنه لا يجوز في حالة بيع طائرة بموريتانيا يشملها رهن في دولة طرف في الاتفاقية المتعلقة بالاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات، الموقعة بجنيف في 19 يونيو 1948، أن تمارس الحقوق الوارد ذكرها في المادة الأولى من الاتفاقية المذكورة والمتعلقة بالطائرة إلا مع مراعاة الحقوق المعترف بها لضحايا الأضرار الحاصلة لهم على الأرض بموجب المادة VII-5 من الاتفاقية المذكورة.

المادة 41:

ما لم يتعلق الأمر ببيع جبري بالطريقة المنصوص عليها بمقتضى مرسوم صادر عن مجلس الوزراء، لا يجوز نقل تسجيل طائرة إلى دولة أخرى دون رفع يد مسبقا عن الحقوق المسجلة أو دون رضى أصحاب هذه الحقوق.

يجب على العامل المكلف بمسك سجل القيد أن يتمتع عن القيام بأي شطب ما لم يتحقق هذا الشرط.

الفصل الثالث: حجز الطائرات وبيعها الجبري

المادة 42:

عندما يتم حجز طائرة مسجلة بدولة طرف في الاتفاقية المتعلقة بالاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات، لا يمكن اللجوء إلي أي بيع جبري إذا لم تتم تأدية الحقوق ذات الأفضلية على حقوق الدائن الحاجز من ثمن البيع أو يتكفل بها المشتري غير أنه إذا ألحقت طائرة مرهونة ضررا للغير على سطح الأرض فوق التراب الموريتاني، فإنه لا يمكن الاحتجاج بأحكام الفقرة السابقة في مواجهة الضحايا أو ذوي حقوقهم الذين حجزوا الطائرة المتسببة في الضرر أو أية طائرة أخرى توجد في حوزة نفس المالك.

المادة 43:

يتم إصدار أمر الحجز للبيع بقرار من المحكمة أصبح واجب النفاذ، ويتجسد في البيع القسري للطائرة. يمكن تحويل الحجز التحفظي إلى حجز للبيع وفقاً للشرط التي تحددها القوانين والنظم المعمول بها في موريتانيا. يتم توزيع الأموال الناتجة عن البيع القسري للطائرة حسب الترتيب التالي:

- الدائنين المميزين المنصوص عليهم في المادة 37 من هذه المدونة؛
- دائني الرهون المنصوص عليهم في المادة 39 من هذه المدونة؛

الدائنين الممتازين شريطة مراعاة أحكام المادتين 37 و40 أدناه.

المادة 37:

تستفيد الديون التالية وحدها من الامتياز على الطائرات تفضيلاً على الرهن:

- (أ) التعويض المستحق نتيجة إنقاذ الطائرة؛
- (ب) النفقات الضرورية التي تم صرفها من أجل المحافظة على الطائرة؛
- (ج) المصاريف القضائية التي تم صرفها من أجل بيع الطائرة وتوزيع ثمنها لصالح الدائنين؛
- (د) الديون الناشئة عن عقود اكتتاب أفراد طاقم القيادة وغيرهم من الأشخاص العاملين في الخدمة على متن الطائرة؛
- (هـ) إتاوات استخدام الأجهزة وآليات المساعدة على الملاحة الجوية وعلى الهبوط وكذا إتاوات أماكن التوقف.

المادة 38:

تسحب الامتيازات المنصوص عليها في المادة 37 على الطائرة أو على تعويض التأمين المشار إليه في المادة 29. وهي تتبع الطائرة في أي يد تكون.

تسقط الامتيازات بمرور ثلاثة أشهر على الواقعة التي أنشأتها ما عدا إذا سبق للدائن أن طلب قيد دينه في سجل قيد الطائرة بعد أن حصل على اعتراف بالتراضي بالمبلغ المستحق أو أقام دعوى قضائية في هذا الشأن.

تسقط الامتيازات أيضاً بصرف النظر عن الطرق الطبيعية لانقضاء الامتيازات:

- (أ) من خلال بيع الطائرة عن طريق القضاء، حسب الأشكال المنصوص عليها في القوانين المعمول بها؛
- (ب) في حالة تنازل طوعي مسجل بانتظام في سجل القيد بعد مرور أجل أقصاه شهر واحد من نشر التنازل في جريدة للإعلانات القانونية ذات انتشار وطني، إلا إذا قام الدائن، قبل انقضاء هذا الأجل، بإشعار المالك بدينه في الموطن المعين من طرفه في النشر.

المادة 39:

يمنح الامتياز في الديون المشار إليها في المادة 37 حسب الترتيب الذي وردت به في المادة المذكورة. توزع الديون من نفس الرتبة بالتناسب بين الدائنين في حالة عدم كفايتها.

غير ان الديون المنصوص عليها في البندين (أ) و (ب) من المادة 37 تؤدي حسب الترتيب العكسي لترتيب الوقائع التي نشأت عنها.

(ب) عند ما يتم دونما سبب حقيقي وجدي.

المادة 48:

تطبق المواد من 44 إلى 47 على الطائرات الأجنبية شريطة أن تكون الدولة المسجلة فيها هذه الطائرات تعامل بالمثل.

المادة 49:

يحق لضباط الشرطة القضائية ومصالح الجمارك وإدارة الطيران المدني، حجز أي طائرة، بصفة تحفظية، لا تتوفر فيها الشروط المنصوص عليها في هذه المدونة للقيام بالحركة الجوية أو التي ارتكب قائدها مخالفة بمفهوم هذه المدونة.

يتم تحديد إجراءات الحجز بمرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

المادة 50:

في حالة عدم التسديد أو التسديد الناقص لإتاوات المطار أو إتاوات الطريق أو إتاوات الخدمات الطرفية للحركة الجوية أو الغرامات الإدارية المفروضة من قبل السلطة المختصة في مجال الضوضاء الصوتية في المطارات يحق لمستغل المطار أو سلطة الطيران المدني، بعد إعدار للمدين من أجل تصحيح وضعيته القانونية، إن تطلب من القاضي الذي ينفذ الإجراء ضمن دائرة اختصاصه القيام بحجز تحفظي على الطائرة التي يستغلها أو يمتلكها المدين.

يحال أمر التنفيذ الصادر عن القاضي إلي السلطات المسؤولة عن الحركة الجوية في المطار من أجل توقيف حركة الطائرة. ويبلغ الأمر للمدين ولمالك الطائرة عند ما يكون المدين هو المستغل.

يتحمل المدين المصاريف المترتبة على الحجز التحفظي.

يؤدي سداد المبالغ المستحقة الي رفع اليد عن الحجز التحفظي.

الباب الثالث: حركة الطائرات واعتراضها

الفصل الأول: قانون الحركة الجوية والإذن

المادة 51:

يخضع قانون الحركة الجوية للقواعد التالية:

(أ) يجوز للطائرات المدنية الموريتانية التحرك بحرية فوق الأراضي الموريتانية أو أعالي البحار شريطة التقيد بأحكام هذه المدونة والنصوص المتخذة لتطبيقها.

(ب) لا يمكن للطائرات المدنية الحاملة للجنسية الأجنبية أن تتحرك فوق الأراضي الموريتانية أو أعالي البحار إلا إذا كانت قد نالت هذا الحق بموجب اتفاقية دولية أو حصلت، لهذا الغرض، على ترخيص خاص ومؤقت.

- الدائنين غير المضمونين الحائزين على سند وجوب النفاذ.

المادة 44:

لأغراض تطبيق المواد من 45 الي 48 يقصد بالحجز التحفظي كل فعل أيا كانت تسميته يتم بموجبه توقيف طائرة لمصلحة خاصة، لفائدة دائن أو مالك أو صاحب حق حقيقي مثقل لكاهل الطائرة دون أن يكون للحاجز الحق في التمسك بحكم واجب النفاذ تم الحصول عليه مسبقا وفق الإجراءات العادية أو سند تنفيذ يعادله.

يخضع الحجز التحفظي على النحو المحدد في الفقرة الأولى من هذه المادة لأحكام اتفاقية روما الصادرة بتاريخ 29 مايو 1933، أو لأي اتفاقية معدلة لها ويجري بها العمل في موريتانيا.

المادة 45:

تعفي من الحجز التحفظي:

(أ) الطائرات المخصص حصرا لخدمة الدولة؛
(ب) الطائرات الموضوعة فعلا للخدمة في خط للنقل العمومي منتظم وطائرات الاحتياط الضرورية؛

(ج) أي طائرة أخري تستخدم لنقل الأشخاص أو الممتلكات مقابل أجر، متى ما أصبحت جاهزة للقيام بهذا النقل، ماعدا في الحالات التي يكون الدين تم أخذه للقيام بهذه الرحلة أو بدين نشأ أثناء الرحلة.

(د) أي طائرة، يكون فيها صنع الطائرة أو آلية أو أجزاءها أو ملحقاتها أو تشغيلها، من شأنه أن ينتهك حقوق المرتبطة بأي براءة اختراع أو تصميم أو نموذج مسجل.

لا تطبق أحكام هذه المادة على الحجز التحفظي الذي يقوم به المالك الذي انتزعت منه طائرته بفعل غير مشروع.

المادة 46:

تحول الضمانة الكافية دون الحجز التحفظي وعلي القاضي الذي يحال اليه ملف القضية، ضمن مسطرة الاستعجال، أن يأمر على الفور برفع اليد.

يعتبر الضمان كافيا إذا كان يغطي مبلغ الديون والتكاليف وكان مخصصا حصرا للتسديد للدائن أو كان يغطي قيمة الطائرة عندما تكون أقل من مبلغ الدين والمصاريف.

المادة 47:

يعتبر الحاجز مسؤولا، حسب مدونة الالتزامات والعقود، عن الأضرار التي تلحق بالمستغل أو بالمالك من جراء حجز تحفظي غير مبرر.

يكون الحجز التحفظي غير مبرر:

(أ) إذا تم القيام بحجز طائرة غير قابلة للحجز أو كان المدين قد وفر لها ضمنا منعا لحجزها أو سعي للحصول على رفع اليد عنها؛

أن يحظر لأسباب تملحها الضرورات العسكرية أو تتعلق بالأمن العام. ويجب أن يحدد موقع ومساحة المناطق المحظورة.

المادة 56:

يجب على كل طائرة وجدت نفسها تحلق فوق منطقة محظورة، على النحو المحدد في المادة 55، أن تعطي، حالما أدركت ذلك، إشارة نظامية وأن تقوم بالهبوط فوق أقرب مطار خارج المنطقة المحظورة. وعلى أية حال، يتعين على الطائرة التي هي في حالة انتهاك، أن تتقيد بالتعليمات الصادرة إليها من السلطة التي هي على اتصال بها.

الفصل الثاني: الهبوط

المادة 57:

يجب على الطائرة التي تقوم برحلات دولية أن تستخدم، ذهابا وإيابا، مطارا جمرليا في الأراضي الموريتانية لغرض التفتيشات الجمركية أو التفتيشات الأخرى. يجب عليها لعبور الحدود أو حدود المياه الإقليمية إتباع الخط الجوي المفروض عليها.

ومع ذلك، يجوز لفئة معينة من الطائرات، اعتبارا لطبيعة استغلالها، أن تحصل على إعفاء من استخدام مطار جمرلي عن طريق ترخيص إداري صادر على الشروط المنصوص عليها بمرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

الفصل الثالث: شرطة حركة الطائرات

المادة 58:

تخضع لرقابة إدارة الطيران المدني الطائرات وغيرها من المنتجات وقطع الغيار والمعدات فضلا عن الهيئات والأفراد الخاضعين للمتطلبات الفنية للأمن والسلامة المحددة من خلال هذا الكتاب أو عن طريق الاتفاقات الدولية المطبقة في موريتانيا.

ويمكن لإدارة الطيران المدني أن تخضع للترخيص هذه الطائرات والمنتجات وقطع الغيار والأجهزة قبل استخدامها والهيئات والأفراد قبل ممارستهم لأنشطتهم.

المادة 59:

يحظر نقل الأسلحة والذخائر الحربية والمواد الحربية ما عدا بتصريح خاص منصوص عليه في النظم المعمول بها.

يتم تحديد شروط استخدام الكاميرات على متن الطائرات عن طريق التشريع.

المادة 60:

يمكن لإدارة الطيران المدني أن تفتش أي طائرة موجودة على مطار موريتاني للتأكد من مراعاتها لمعايير السلامة والأمن المطبقة عليها سواء كانت موريتانية أو متخذة تنفيذا للاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944.

(ج) لا يجوز تعريض سلامة الطائرات المدنية أثناء الطيران وحياتة الأشخاص في حالة الاعتراض للخطر من جراء استخدام الأسلحة بغض النظر عن حقوق والتزامات موريتانيا بموجب ميثاق الأمم المتحدة.

(د) قد يكون الهبوط مطلوباً لأي طائرة مدنية تحلق فوق الأراضي الموريتانية دون تصريح أو لأغراض تتعارض مع مقاصد اتفاقية شيكاغو في 7 ديسمبر 1944، المتعلقة بالطيران المدني الدولي.

(هـ) يجب على كل طائرة مدنية الامتثال لأمر صادر وفقا للفقرة (د) من هذه المادة.

(و) يحظر الاستخدام المتعمد لأغراض تتعارض مع أغراض اتفاقية شيكاغو على أي طائرة مدنية مسجلة في موريتانيا أو يستخدمها المشغل الذي يقع مقر عمله الرئيسي أو مكان إقامته الدائم في موريتانيا. لا يخل هذا الحكم بالفقرة الفرعية (ج) ولا يستثنى الفقرتين الفرعيتين (د) و (هـ) من هذه المادة.

المادة 52:

لا يمكن لأي طائرة قادرة على الطيران بدون طيار الطيران فوق الأراضي الموريتانية، إلا بإذن خاص من السلطات المختصة وفقاً لشروط الأخيرة. وسيستخذ المشغلون ومقدمو الخدمات المشاركون في رحلة هذه الطائرة التدابير اللازمة لتجنب أي خطر على الطائرات المدنية.

المادة 53:

لا يجوز لطائرة أن تمارس الحق في التحليق فوق الملكيات الخاصة ضمن ظروف من شأنها أن تعوق المالك من ممارسة حقه.

المادة 54:

يجب أن تكون الوثائق التالية على متن الطائرة حسب نوع الطائرة وطبيعة الرحلة:

- شهادة التسجيل
- شهادة صلاحية الطيران؛
- شهادة الحد من الإزعاج؛
- تراخيص أو إفادات الطاقم؛
- سجل الرحلة؛
- دليل العمليات؛
- رخصة محطة الطائرات؛
- النسخة المصدقة من رخصة المشغل الجوي؛
- إفادة التأمين؛
- قائمة بأسماء الركاب ومكان المغادرة والوجهة؛
- بيان الشحن.

المادة 55:

التحليق فوق مناطق معينة من الأراضي الموريتانية، أو في ظروف استثنائية فوق جميع التراب الوطني، يمكن

المادة 61:

إذا كانت ممارسة الأنشطة أو استغلال الطائرات أو المنتجات أو المعدات المشار إليها في المادتين 58 و 60 تسبب مخاطر خاصة علي سلامة الأشخاص والممتلكات:

1. يمكن لإدارة الطيران المدني:

(أ) أن تأمر باتخاذ إجراءات تصحيحية أو تقييدية للاستغلال؛

(ب) في حالة وجود خطر داهم، أن تأمر بحظر كلي أو جزئي لممارسة النشاطات أو استخدام المنتجات أو المواد؛

(ج) القيام بتجميد حركة الطائرة على الأرض لغاية زوال الخطر على السلامة؛

2. يجوز للوزير المكلف بالطيران المدني أن يخضع لشروط أو أن يحظر في موريتانيا نشاط واحد أو أكثر من مستغلي الطائرات لغاية اعتماد إجراءات تصحيحية ملائمة.

في الحالات المشار إليها في البند (ب) من الفقرة 1 والفقرة 2، يكون للمستغل الحق في أن يستمع إليه قبل اتخاذ الإجراءات أو عندما يتعين اتخاذ هذه الإجراءات على وجه الاستعجال فوراً بعد ذلك.

يمكن للسلطات سحب التراخيص المشار إليها في المادة 58 عندما تكون أساليب عمل حامل الرخصة أو سلوكه أو المواد التي يستخدمها تسبب خطراً أمنياً.

المادة 62:

يتاح لمفتشي الأمن والسلامة ووكلاء الدولة وللهيئات أو الأشخاص المرخص لهم من قبل الوزير المكلف بالطيران المدني، لإجراء المتابعة والتفتيش والتحقق الضرورية لتطبيق أحكام هذه المدونة ونصوص تطبيقها، والذين يتصرفون ضمن ممارسة وظائفهم، يتاح لهمولوج المطلق وغير المقيد في أي لحظة إلى الطائرات أو المطارات وإلى مرافق خدمات الملاحة الجوية والحظائر وهيئات الصيانة المعتمدة وورش العمل وساحات مرور الطائرة ومرافق مستودعات الوقود ومكاتب المشغلين ومناطق مناولة الشحن وتجهيزات هيئات التكوين على الطيران والمستندات من جميع الأنواع فيما يتعلق بالعمليات التي يتعين فحصها مثل الأدلة والإفادات والموافقات والأذون والرخص والإجراءات والملفات الفنية وملفات الموظفين وتراخيص الموظفين.

وبعد التفتيش يمكنهم:

- إصدار إشعارات النقص وملاحظات وتوصيات حسب الاقتضاء؛

- الإلزام بتطبيق تدابير تصحيحية وإلزام التصحيح الفوري لأي قصور وتطبيق امتثال؛

المفتشون الوطنيون لأمن الطيران مخولون ومسموح لهم بالقيام على الخصوص بالإجراءات التالية:

- دخول أي أرض أو مرفق أو مبنى في المطار لأداء أنشطة مراقبة الجودة، أو دخول أي أرض واقعة خارج المطار ومحجوزة لأغراض تجارية تتعلق بالمطار أو بتشغيل الطائرات.

- تفقد أي جزء من أي مطار تابع للدولة أو أي أرض أو منطقة خارج المطار مستخدمة من قبل الشركات العاملة في المطار، أو الموجودة في المناطق الأمنية ذات الدخول المنظم (ZSAR)؛

- فحص واختبار مدى فعالية تدابير وإجراءات السلامة وأداء معدات السلامة؛

- تفقد أي طائرة مسجلة أو تعمل في الدولة لتقييم أي إجراء أمني؛

- طلب من مشغل الطائرة أو مدير المطار أو مالك لأرض خارج المطار مستخدمة لأغراض تجارية متعلقة بالمطار لتقديم أي معلومات مفيدة في حالة التدقيق أو التفتيش أو التحقيق أو الاختبار.

- مراجعة المستندات والسجلات الأمنية المناسبة ومقابلة أي شخص يرون أنه من المحتمل أن يساعدهم في تقييم المعيار الأمني أو تنفيذ الإجراءات الأمنية.

- إحضار واستخدام داخل المطار أو على جانب المدرج أو في أي منطقة أمنية معينة ذات دخول منظم، أي معدات ضرورية، للقيام بمهامهم على أكمل وجه، بما في ذلك أجهزة الراديو والكاميرات ومعدات التسجيل (الصوت والفيديو) والأشياء المرخص بها بشكل خاص، المنظمة أو المحظورة، مثل الأسلحة أو الأسلحة المقيدة أو الأجهزة المتفجرة الوهمية؛

- فرض تنفيذ جميع التزامات أمن الطيران الوطنية.

بموجب تفويض سلطة المدير العام لإدارة الطيران المدني، يجوز للمفتشين والوكلاء المؤهلين القيام بأنشطة المراقبة مثل عمليات التفتيش الدورية والفجائية أو التدقيق أو الاختبارات أو التجارب أو التحقيقات أو أنشطة أخرى ولديهم السلطة التي تسمح لهم بفرض الامتثال، وبطريقة فورية إذا تطلب الأمر.

ولهذا الغرض، يجوز لهم، كإجراء احترازي، في حالة انتهاك أحكام هذه المدونة أو النصوص المطبقة لها، أن يمنعوا، في الوقت المناسب، طائرة من القيام برحلة، عندما يكون ذلك مبرراً، وذلك لأسباب أمنية، وأن يمنعوا

- (ج) قواعد الجو وممارسات مراقبة الحركة الجوية؛
 (د) تراخيص وبراءات الموظفين الفنيين للتشغيل والصيانة؛
 (هـ) صلاحية الطائرات للطيران؛
 (و) تسجيل الطائرات وتحديد هويتها؛
 (ز) جمع وتبادل معلومات الأرصاد الجوية؛
 (ح) مستندات مقصورة القيادة؛
 (ط) خرائط وخطط الطيران؛
 (ي) أمن الطيران المدني؛
 (ك) تسهيل النقل الجوي؛
 (ل) الطائرات في حالة الاستغاثة والتحقيق في الحوادث والوقائع الخطيرة.

(2) أي مبدئ أو نظام أو معيار ادني يحكم الممارسات الأخرى المتعلقة بسلامة وأمن وانتظام وكفاءة الملاحة الجوية.

المادة 67:

يتخذ الوزير المكلف بالطيران المدني ويراجع معايير السلامة الدنيا من أجل استغلال منشآت الملاحة الجوية الموجودة في موريتانيا.

الباب الرابع: الأضرار والمسؤوليات

الفصل الأول: مسؤولية الطواقم والمستغلين

المادة 68:

في حالة حصول ضرر بسبب طائرة في وضعية حركة لطائرة أخرى في وضعية حركة، تتم تسوية مسؤولية الطيار في القيادة والمستغل للجهاز وفقا لقانون الالتزامات.

المادة 69:

تخضع المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على السطح بفعل الطائرات الأجنبية لأحكام اتفاقية روما بتاريخ 7 أكتوبر 1952، أو لأي اتفاقية تعدها ويعمل بها في موريتانيا.

الأضرار المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة هي تلك التي تحدث في الأراضي الموريتانية بفعل طائرة مسجلة في دولة أخرى طرف أو بفعل طائرة أخرى مهما كان تسجيلها، يوجد المقر الرئيسي لمستغلها أو، في غياب ذلك، إقامته الدائمة في دولة أخرى طرف.

المادة 70:

مستغل الطائرة بموجب اتفاقية روما مسؤول مسؤولية تامة عن الأضرار التي تنتسب للأشخاص والممتلكات على السطح بفعل حركات الطائرة أو بفعل الأشخاص أو الأشياء التي تسقط منها.

وتحدد اتفاقية روما حدود مسؤولية جميع الأشخاص المسؤولين.

أي شخص طبيعي أو اعتباري من ممارسة الامتيازات الممنوحة له بموجب الترخيص أو الإفادة أو الاعتماد أو الرخصة الممنوحة له.

المادة 63:

تحدد طرق تطبيق هذا الفصل بمرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

الفصل الرابع: سلامة وتسهيل الملاحة الجوية

المادة 64:

تتولى الدولة توفير سلامة الملاحة الجوية في المجال الجوي الموريتاني.

ومع ذلك، يمكن للدولة أن تسند استغلال وتسيير خدمات أمن الملاحة الجوية إلى هيئات متخصصة.

المادة 65:

يتعين على مشغلي الخطوط الجوية ومقدمي الخدمات الجوية الذين يعملون داخل الإقليم الوطني، قدر الإمكان، القيام بما يلي:

- (أ) القيام، داخل التراب الوطني، بتوفير خدمات المطارات وخدمات الراديو والأرصاد الجوية وغيرها من مرافق وخدمات الملاحة الجوية لتسهيل الملاحة الجوية الدولية، وفقاً للمعايير والممارسات التي يمكن التوصية بها أو وضعها بموجب اتفاقية شيكاغو،
- (ب) اعتماد وتنفيذ أنظمة معيارية مناسبة تتعلق بإجراءات الاتصال، والرموز، وعلامات الإنارة، والتشوير، والأضواء وغيرها من ممارسات وقواعد التشغيل التي يمكن التوصية بها أو وضعها بموجب اتفاقية شيكاغو؛
- (ج) التعاون في التدابير الدولية لضمان نشر خرائط وخطط الطيران وفقاً للمعايير التي يمكن التوصية بها أو وضعها بموجب اتفاقية شيكاغو.

المادة 66:

من أجل السعي في سبيل سلامة الطائرات أثناء الحركة الجوية العامة، يتخذ الوزير المكلف بالطيران المدني ما يلي:

- (1) مبادئ ونظم تستهدف على الأقل، تطبيق جميع المعايير الواردة في ملحقات اتفاقية شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944، ولا سيما المعايير والممارسات الموصى بها والإجراءات الدولية التي تتناول المواضيع التالية:

- (أ) أنظمة الاتصالات ووسائل مساعدة الملاحة الجوية، بما في ذلك وضع علامات الإنارة الأرضية؛
- (ب) خصائص المطارات ومناطق الهبوط؛

يحظر رمي البضائع أو أي أشياء أخرى من طائرة في حالة تحرك إلا في حالة القوة القاهرة أو من أجل تنظيم للوزن.

في حالة تسبب رمي بسبب قوة القاهرة أو من أجل تنظيم للوزن في إصابة أشخاص وممتلكات على السطح تخضع المسؤولية حينئذ لأحكام المادة 74.

المادة 76:

في حالة استنجاز طائرة يكون المالك والمستغل مسؤولين تضامنيا اتجاه الغير عما يحصل من الأضرار.

ومع ذلك فإذا كان الاستنجاز مسجلا في سجل القيد لا يكون المالك مسؤولا عن تلك الأضرار إلا إذا اثبت الغير حصول خطأ من طرفه.

الفصل الثاني: المساعدة-البحث والإنقاذ-الحطام -

الاختفاء

المادة 77:

تطبق أحكام القانون رقم 029-2013 الصادر بتاريخ 30 يوليو 2013، المعدل بالقانون رقم 038-2015 الصادر بتاريخ 19 ديسمبر 2015، المتضمن لمدونة البحرية التجارية، المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري، على الطائرات التي تتعرض للخطر وعلى طياري الطائرات الذين بإمكانهم تقديم المساعدة للأشخاص الذين هم في حالة خطر.

المادة 78:

تطبق أحكام المدونة البحرية التجارية المتعلقة بحطام السفن على حطام الطائرات التي عثر عليها في البحر أو على ساحله.

المادة 79:

تتخذ السلطات المختصة في مجال البحث والإنقاذ عن الطائرات في حالة استغاثة تدابير مجدية لمساعدة الطائرات في حالة استغاثة على التراب الوطني وهذا، مع مراعاة الرقابة التي تقوم بها، بالتعاون مع مالكي الطائرة وسلطات الدولة المسجلة فيها الطائرة.

يقع على كاهل الدولة تحريك وإيقاف عمليات البحث والإنقاذ.

يقوم الوزير المكلف بالطيران المدني ووزير الدفاع، بالتعاون مع أي وزارة أخرى أو مصلحة معينة، بتنظيم وتنسيق أنشطة البحث والإنقاذ من أجل مساعدة الطائرات التي تعاني من صعوبات أو التي تعرضت للحوادث أو السعي للعثور على الطائرات من خلال مراكز تنسيق البحث والإنقاذ.

تحدد بموجب مرسوم يصدر عن مجلس الوزراء شروط تطبيق هذه المادة وخاصة طرق تنظيم مصلحة بحث وإنقاذ الطائرات التي تعاني من مشاكل وكذا تحديد خطط التدخل وكذا الوسائل المستخدمة.

المادة 80:

ومع ذلك تكون هذه المسؤولية غير محدودة:

(أ) للمستغل، إذا أثبتت الضحية ان الضرر ناجم عن فعل أو إغفال متعمدا من جانبه أو من جانب وكلائه الذين ينوبون عنه أثناء تأديتهم لمهامهم وفي حدود صلاحياتهم، مع قصد إحداث الضرر.

(ب) للشخص الذي يستولي على طائرة بطريقة غير مشروعة ويستخدمها من دون موافقة الشخص الذي له الحق في استخدامها.

المادة 71:

يمكن استبعاد المسؤولية المشار إليها في المادة 70 أو تخفيفها وفقا للشروط التالية:

(أ) استبعادها، إذا لم يكن الضرر نتيجة مباشرة للفعل الذي أنتجه أو كان مجرد نتيجة مرور الطائرة في الفضاء الجوي وفقا للقواعد المطبقة في مجال الحركة الجوية؛

(ب) استبعادها، إذا كان الضرر نتيجة مباشرة لنزاع مسلح أو لاضطرابات مدنية أو إذا كان الشخص المسؤول قد حرم من استخدام الطائرة بنص من السلطة العمومية؛

(ت) تخفيفها أو استبعادها من خلال إثبات خطأ الضحية أو وكلائها، إلا إذا قدمت الضحية الدليل على أن وكلائها تصرفوا خارج حدود صلاحياتهم.

المادة 72:

يجب أن تكون مسؤولية مستغل الطائرة المشار إليها في المادة 70 مشمولة بتأمين أو بضمانة أخرى بنسبة حدود المسؤولية المطبقة بموجب اتفاقية روما.

يجب على المستغل الذي تحلق طائرته فوق التراب الموريتاني أن يقدم بناء على طلب من السلطات المختصة الدليل على الضمانة الممنوحة.

المادة 73:

يجب رفع دعوي إثبات المسؤولية عن الأضرار التي لحقت بالسطح والمشار إليها في المادة 69، تحت طائلة سقوط الحق فيها، في غضون سنتين اعتبارا من اليوم الذي وقع فيه الحدث الذي تسبب في الضرر.

المادة 74:

خارج الحالات المحددة في المادة 69، يعتبر مستغل الطائرة مسؤولا بقوة القانون عن الضرر الناجم عن تحرك الطائرة أو عن الأشياء التي تسقط على الأشخاص والممتلكات الواقعة على السطح. لا يجوز تخفيف هذه المسؤولية ولا استبعادها إلا بإقامة دليل على خطأ الضحية.

المادة 75:

يعاقب بنفس العقوبات الطيار الذي يفقد طائرة عمدا في الظروف المنصوص عليها في هذه المادة.

المادة 82:

يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنة واحدة (1) على الأكثر وبغرامة لا تتجاوز مليونان وخمسمائة ألف أوقية (MRU2.500.000) على الأكثر كل من استغل طائرة في غياب رخصة استغلال جوي المفروضة تطبيقا للمادة 174 والتي تكون صلاحيتها سارية المفعول عند تاريخ النقل المعني، أو في ظروف لا تتفق مع تلك المحددة في الرخصة المذكورة.

المادة 83:

يمكن للسلطات المكلفة بتنفيذ هذه المدونة أن تعتمد إلى حجز الطائرة التي لا يمكن الإدلاء بإفادة صلاحيتها للطيران أو إفادة تسجيلها أو التي لا تتطابق علامات تسجيلها مع تلك المثبتة على إفادة التسجيل حجرا يكون على حساب المستغل الفني أو، عند الاقتضاء، المستغل التجاري أو المالك.

المادة 84:

يعاقب بغرامة لا تتجاوز خمسمائة ألف أوقية (MRU 500.000) على الأكثر وبالحبس مدة لا تتجاوز سنة واحدة (1) على الأكثر، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، قائد الطائرة الذي:

- (أ) يقود طائرة دون حيازة السندات الجوية سارية المفعول والمفروضة طبقا لقوانين الحركة الجوية؛
 - (ب) يتلف أو يخفي وثيقة من وثائق الطائرة مفروضة بمقتضى القوانين الجوية أو يكتب على تلك الوثيقة بيانات يعلم أنها كاذبة؛
 - (ج) يخالف أحكام قوانين الحركة الجوية.
 - (د) قيادة طائرة أو المشاركة في قيادتها تحت تأثير الكحول أو المؤثرات العقلية أو المخدرات.
- بالنسبة للمخالفة المشار إليها في الفقرة (ج) من هذه المادة، يعاقب بغرامة لا تتجاوز مليون أوقية (MRU 1.000.000) وبالحبس مدة لا تتجاوز 3 ثلاث سنوات، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، الطيار الذي لم يستخدم، مالم يتعلق الأمر بحالات القوة القاهرة، مطارا جمركيا عند مغادرة أو وصول رحلة جوية دولية.

المادة 85:

يعاقب بغرامة لا تتجاوز خمسمائة ألف أوقية (MRU500.000) وبالحبس مدة لا تتجاوز ستة (6) أشهر، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، الطيار الذي يقوم، بسبب رعونة أو إهمال، بالتحليق فوق منطقة من الأراضي الموريتانية انتهاكا للحظر المفروض وفقا للمادة 55.

يعاقب بنفس العقوبات الطيار الذي يقوم بالتحليق فوق الأراضي الموريتانية انتهاكا لأحكام المادة 51.

في حالة اختفاء طائرة وعدم توفر أي خبر عنها، فإنها تعتبر في حكم المفقودة بعد 3 ثلاثة أشهر من تاريخ آخر إرسال للأخبار عنها.

بعد انقضاء هذا الأجل يجوز إعلان وفاة الأشخاص الذين كانوا على متن الطائرة من خلال إصدار حكم بذلك تطبيقا لأحكام قانون الالتزامات والعقود. وعلي الوزير المكلف بالطيران المدني أن يعلن عند الاقتضاء قرينة الاختفاء وإن يوافق المحكمة المختصة بالطلبات اللازمة للإثبات القضائي لوفاة المفقودين. ويجوز أيضا لورثة الضحايا أن يتوجهوا للقضاء من أجل الحصول على الإعلان القضائي للوفاة.

الباب الخامس: أحكام جنائية

الفصل الأول: مخالفة قواعد التسجيل والحركة الجوية

وقيادة الطائرات

المادة 81:

يعاقب بغرامة لا تتجاوز خمسمائة ألف أوقية (MRU500.000) وبالحبس مدة لا تتجاوز سنة واحدة (1) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، المستغل الفني والمالك وكذا، إذا لزم الأمر، المستغل التجاري الذي:

- (أ) يضع أو يترك طائرة في الخدمة دون الحصول على إفادة تسجيل أو إفادة صلاحية الطائرات للطيران أو إفادة الحد من الضوضاء عند ما يكون ذلك ملزما بموجب الأنظمة المعمول بها؛
- (ب) يضع أو يترك طائرة في الخدمة بدون علامات تحديد الهوية المنصوص عليها في المادة 16؛
- (ج) يضع أو يترك طائرة تتحرك لم تعد أو إفادة صلاحيتها للطيران أو وثيقة مرورها الاستثنائي أو إفادة الحد من الضوضاء صالحة للعمل؛
- (د) يضع أو يترك طائرة تتحرك لا تتوفر فيها، في كل وقت، الشروط الفنية لصلاحيتها للطيران والمستخدم كأساس لإصدار إفادة الصلاحية للطيران أو القواعد المتعلقة بالمحافظة على إبقاء هذه الإفادة سارية المفعول؛
- (هـ) يضع أو يترك طائرة تتحرك في ظروف استخدام غير مطابقة لقواعد السلامة التي سنتها هذه المدونة ونصوصها التطبيقية والمتعلقة بمعدات الطائرات وطرق استخدامها وتكوين طواقمها وظروف عملهم.

إذن بموجب النظم المعمول بها. إذا تسبب نقل هذه البضائع الخطرة في الوفاة أو مرض خطير أو تلف خطير أو إتلاف جوهري، يتم رفع الغرامة إلى ضعف المبلغ المنصوص عليه في هذه المادة وبالحبس لمدة لا تتجاوز سنتين (2) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

المادة 89:

كل شخص يدان بارتكاب إحدى المخالفات المشار إليها في المواد السابقة ويرتكب مخالفة أخرى مشار إليها في المواد ذاتها أو يرتكب المخالفة نفسها في غضون خمس (5) سنوات بعد انقضاء عقوبة الحبس أو دفع الغرامة أو تقادم هاتين العقوبتين، يعاقب بأقصى عقوبة الحبس والغرامة اللتين يجوز أن ترفعا إلي الضعف.

المادة 90:

يعاقب بالحبس لمدة تصل إلى سنة واحدة على الأكثر وغرامة قدرها خمسمائة ألف أوقية (500.000) كل شخص:

- أ- يقوم بصيانة غير مرخص بها للطائرة؛
- ب- يقوم برد غير كامل أو غير موقع عليه لخدمة طائرة؛
- ت- ينتهك عمدا بالكتابة إعادة إنتاج أو تغيير المستندات المتعلقة بصيانة الطائرة.
- ث- إجراء صيانة للطائرة تحت تأثير الكحول أو المؤثرات العقلية أو المخدرات.

المادة 91:

يعاقب بغرامة لا تتجاوز مائتين وخمسين ألف أوقية (MRU 250.000) ويمكن أن يكون معها أيضا، وفقا للظروف، الحبس لمدة لا تتجاوز سنة (1) واحدة أولئك الذين ينتهكون الترتيبات التنظيمية المتعلقة بالاستعراضات الجوية وبالألعاب البهلوانية الجوية، وحركة الطائرات المشكلة لعروض عمومية للترفيه أو لمباريات رياضية.

المادة 92:

يمكن فرض حظر قيادة أو المشاركة في قيادة طائرة بحكم قضائي أو التوقيف لمدة تتراوح بين ثلاثة (3) أشهر وثلاث (3) سنوات في حق عضو الطاقم المدان بمقتضى أحكام المواد 84 و 85 و 86.

وفي حالة تكرار إحدى المخالفات المنصوص عليها في المواد 84 و 85 و 86 تجوز مضاعفة مدة حظر قيادة الطائرة أو المشاركة في قيادتها.

البراءات والتراخيص والإفادات التي يمكن أن يحملها أفراد الطاقم تبقى مودعة طوال فترة الحظر لدي كتابة الضبط بالمحكمة التي حكمت بالحظر.

يجب على الأشخاص المدانين أن يقوموا بإيداع البراءات والتراخيص والإفادات إما لدى كتابة الضبط المشار إليها في الفقرة الثالثة من هذه المادة وإما في تلك الموجودة في دائرة مقر سكنهم في غضون خمسة (5) أيام بعد التاريخ الذي أصبحت فيه الإفادة نهائية.

يعاقب بغرامة قدرها مليون وخمسمائة ألف أوقية (MRU 1.500.000) وبالحبس مدة لا تتجاوز سنة واحدة (1) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، الطيار الذي توغل عمدا أو بقي محلقا فوق منطقة محظورة على الطيران أو لم يمثل للتعليمات المنصوص عليها في المادة 56.

المادة 86:

يعاقب بغرامة لا تتجاوز مليون أوقية (1.000.000) MRU وبالحبس مدة لا تتجاوز 5 خمس سنوات كل شخص يضع أو يأمر أحدا بأن يضع على طائرة علامات تسجيل غير مطابقة لعلامات إفادة التسجيل أو الذي يزيل العلامات الملصقة بالضبط أو يأمر بإزالتها أو يطمسها أو يأمر بطمسها.

يعاقب بنفس العقوبة الأشخاص الذين يضعون أو يأمرهم بأن توضع على طائرة خاصة العلامات المميزة المخصصة للطائرات العمومية أو الذين يستخدمون أو يأمرهم باستخدام طائرة خاصة تحمل العلامات المذكورة.

المادة 87:

لا يجوز نقل الذخيرة والمواد الحربية داخل أو فوق الأراضي الموريتانية على متن الطائرات المستخدمة للملاحة المدنية الدولية إلا بإذن خاص صادر من الوزير المكلف بالطيران المدني.

يعاقب بالعقوبات المنصوص عليها في المادة 81 كل شخص:

- أ) ينقل بواسطة طائرات دون رخصة خاصة وأسلحة وذخائر حربية أو حمام زاجل أو أشياء للمراسلة مشمولة في الاحتكار البريدي؛
- ب) يستخدم أجهزة الكاميرات المحظور استعمالها في النظم القانونية؛
- ج) يستخدم دونما ترخيص خاص أجهزة الكاميرات فوق المناطق المحظورة؛
- د) يستخدم على متن الطائرة الأشياء أو الأجهزة التي يحظر نقلها؛
- هـ) يثبت ويستخدم على متن طائرة دون ترخيص:

- أجهزة الراديو أو الاتصالات اللاسلكية المعهودة لتوفير اتصالات الخدمة المتنقلة للطيران؛
- أجهزة الملاحة الإشعاعية أو الكشف الكهرومغناطيسي.

المادة 88:

يعاقب بغرامة مالية تصل إلى مليونين أوقية (MRU 2.000.000) وبالحبس لمدة تصل إلى سنة (1)، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، المشغل والمالك، وحسب الحالة، المشغل التجاري الذي يقوم عمداً بنقل بضائع خطيرة بطائرات دون الحصول على

لحسابهم الخاص أو نيابة عن الآخرين لمؤسسة تجارية أو صناعية أو شركة تجارية. يكون الحظر إما نهائياً وإما مؤقتاً، وفي هذه الحالة الأخيرة فإنه لا يجوز أن يتجاوز خمس سنوات؛

(ج) الإغلاق لمدة لا تتجاوز خمس سنوات لمؤسسات أو لواحده أو أكثر من مؤسسات الشركة المستخدمة لارتكاب الأفعال المجرمة؛
(د) الحرمان من الصفقات العمومية لمدة خمس سنوات على الأكثر؛

(هـ) مصادرة الشيء المستخدم أو الذي كان سيستخدم لارتكاب المخالفة أو الشيء الذي كان ثمرة لذلك، باستثناء الأشياء التي يمكن استرجاعها؛

(و) الإعلان عن طريق الإصاق للقرار الذي صدر طبقاً للشروط المنصوص عليها في المادة 44 من المدونة الجزائية.

يعاقب بنفس العقوبات المنصوص عليها في هذه المادة جميع عمليات الاحتيال الهادفة إلى حرمان الدائن من ضمانه.

المادة 96:

تطبق أحكام القانون المتعلقة بقمع المخالفات المتعلقة بالقوانين الجمركية، على البضائع المستوردة أو المصدرة عن طريق الطائرات تحت أي نظام جمركي. كل تفرغ أو رمي غير مسموح به للبضائع من الطائرات، عدا ما كان ضرورياً لخلاص الطائرة، يعاقب عليه بالعقوبات المنصوص عليها في القوانين الجمركية في مجال عمليات التهريب.

يجوز أن تتعرض الطائرة فقط، كضمان لدفع الغرامة، لحجز تحفظي، يؤمر بפקه متى قدمت كفالة أو أودع مقابل يتناسب مع قيمة الغرامة.

الفصل الثالث: معاينة المخالفات والحجز

المادة 97:

تتم معاينة مخالفات أحكام هذا الكتاب والأنظمة المتخذة تطبيقاً له في محاضر بعدها، فضلاً عن المفتشين والوكلاء المعتمدين، موظفو الأسلاك الفنية للطيران المدني وعمال الملاحة الجوية القائمون بالرقابة أثناء الرحلة لحساب إدارة الطيران المدني. يمكن لهؤلاء الوكلاء المنتدبين لهذا الغرض والمخلفين أن يستعينوا بقوات حفظ النظام.

المادة 98:

لوكيل الجمهورية ولقاضي التحقيق وضباط الشرطة القضائية وموظفي الأسلاك الفنية للطيران المدني والعسكريين ووكلاء السلطة العسكرية المنتدبين لهذا الغرض ورجال الدرك ووكلاء الجمارك الحق في احتجاز المتفجرات والأسلحة والذخائر الحربية والحمام الزاجل وأجهزة التصوير، والكليشيات والمراسلات البريدية وأجهزة الإبراق والأجهزة اللاسلكية الموجودة

في حالة عدم مراعاة أحكام الفقرة الرابعة من هذه المادة، يعاقب الأشخاص المشار إليهم في الفقرة المذكورة بغرامة لا تتجاوز ثلاثمائة ألف أوقية (MRU300.000) وبالحبس مدة لا تتجاوز سنة (1) واحدة أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط دون الإخلال بالعقوبات المنصوص عليها في المادة 84 إذا كان أولئك الأشخاص الذين يقودون أو يشاركون في قيادة طائرة خلال فترة الحظر ودون ما إمكانية للخلط بين هاتين الفئتين من العقوبات.

المادة 93:

كل رمي مقصود وغير ذي فائدة للأشياء من على متن طائرة في حالة تحرك ومن شأنه أن يلحق الضرر بالأشخاص أو بالمتكاثات على السطح يتعرض فاعله للعقوبة بغرامة لا تتجاوز مائة وخمسين ألف (150.000) أوقية (MRU150.000) وبالحبس لمدة لا تتجاوز ثلاثة (3) أشهر أو لإحدى هاتين العقوبتين فقط حتى ولو لم يتسبب هذا الرمي بأي ضرر.

المادة 94:

كل قائد طائرة، يعلم أنها تسببت أو نجم عنها حادث على السطح، ولم يبلغ بذلك على الفور لسلطات المطار الأقرب والذي يمكن له أن يتصل به وبالتالي حاول التهرب من المسؤولية الجنائية والمدنية التي من شأنها أن تحمل له، يعاقب بالعقوبات المنصوص عليها في القانون الجنائي الذي يقمع جريمة الفرار.

الفصل الثاني: المخالفات التي تمس حقوق الدائنين وبالقوانين الجمركية

المادة 95:

دون المساس بعقوبات أكثر صرامة، عند الاقتضاء، يعاقب بغرامة مليون أوقية (MRU 1.000.000) وبالحبس لمدة لا تتجاوز ثلاث (3) سنوات كل من قام بتدمير أو بخطف أو بمحاولة تدمير أو خطف طائرة أو أجزاء تخضع لرهن مسجل.

الأشخاص الطبيعيين الذين يرتكبون أيًا من المخالفات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة يتعرضون للعقوبات الإضافية التالية:

(أ) المنع من الحقوق الوطنية والمدنية والأسرية طبقاً للإجراءات المنصوص عليها في المادة 36 من المدونة الجنائية؛

(ب) المنع إما من شغل وظيفة عمومية أو من ممارسة النشاط المهني الذي تم ارتكاب المخالفة عند مزاولته أو بمناسبة مزاولته وإما ممارسة مهنة تجارية أو صناعية أو القيام على أي وجه كان، بالقيادة أو الإدارة أو الرقابة، بصورة مباشرة أو غير مباشرة،

- المطارات المفتوحة أمام الحركة الجوية العمومية؛
 - المطارات المخصصة لاستخدام إدارات الدولة؛
 - المطارات ذات الاستخدام المحدود؛
 - الأماكن التي توجد فيها مرافق لتسهيل القيام برقابة الحركة الجوية والاتصالات الجوية وآليات مساعدة الملاحة الجوية والأرصاد الجوية؛
- وذلك دونما مساس بتطبيق أحكام مدونة قانون العقوبات والأحكام الخاصة على المطارات العسكرية والمناطق والمنشآت العسكرية للمطارات المفتوحة أمام الحركة الجوية العمومية.

المادة 104:

يتولى الوزير المكلف بالطيران المدني شرطة المطارات ومرافق الطيران المشار إليها في المادة 103 شريطة مراعاة صلاحيات السلطة العسكرية فيما يتعلق بالمطارات ومناطق المطارات والمرافق التابعة للدفاع الوطني.

تتعلق سلطات الشرطة التي يمارسها الوزير المكلف بالطيران المدني وفقا للفقرة الأولى من هذه المادة بحسن النظام والأمن والسلامة والنظافة.

وسيجدد مرسوم يصدر عن مجلس الوزراء شروط تطبيق هذه المادة.

المادة 105:

يتأكد المفتشون ووكلاء إدارة الطيران المدني وكذا عمال المؤسسات المتصرفون لحساب الإدارة وتحت رقابتها والمعتمدون لهذا الغرض من قبل السلطة الإدارية من ان الهيئات أو المؤسسات الموجود مقرها في المطارات تحترم القوانين وإجراءات الوقاية في مجال سلامة وأمن النقل الجوي.

ولهذا الغرض يتاح لهم في جميع الأوقات اللوج إلى أماكن العمل والأراضي والمرافق والمعدات والوثائق ذات الاستخدام المهني. ولهم الحق أيضا في الاستماع لأي شخص يمكن أن يمدهم بمعلومات مفيدة.

المادة 106:

مع مراعاة الصلاحيات المفوضة من طرف الدولة لمورد خدمات الملاحة الجوية، يلزم مستغلو المطارات المدنية بالقيام بالإنقاذ ومكافحة حرائق الطائرات وكذا الحيلولة دون الخطر الناجم عن الحيوانات.

على متن الطائرة دون ترخيص خاص منصوص عليه في الأنظمة.

يجوز لهذه السلطات نفسها حجز الحمام الزاجل وأجهزة الكاميرات والكليشيهات الموجودة على متن الطائرات المرخص لها بنقل هذه الأشياء في حالة مرور هذه الطائرات فوق مناطق محظورة.

تنطق المحكمة المختصة بمصادرة الأشياء والأجهزة التي تم حجزها بصفة قانونية.

المادة 99:

تحال فوراً إلي وكيل الجمهورية المحاضر المتعلقة بالمخالفات المنصوص عليها في هذا الكتاب. ترسل نسخ من المحاضر إلي مدير إدارة الطيران المدني.

الكتاب الثالث: المطارات

الباب الأول: أحكام عامة

الفصل الأول: التعريفات والقواعد العامة للإنشاء والاستخدام والرقابة

المادة 100:

يعتبر بمثابة مطار كل سطح محدد على الأرض أو الماء للاستخدام، كلياً أو جزئياً، من أجل وصول الطائرات ومغادرتها وتحركها على السطح بما في ذلك، عند الاقتضاء، المباني والمرافق والمعدات التي يمكن أن يتضمنها لأغراض حركة النقل وخدمة الطائرات.

المادة 101:

تحدد بمقرر من الوزير المكلف بالطيران المدني المعايير الفنية ذات الأثر على السلامة المطبقة على تهيئة وتصميم واستغلال المطارات المدنية وكذا الشروط التي يجوز فيها منح استثناءات بشأن هذه المعايير.

المادة 102:

يجب على مستغل مطار مفتوح للملاحة الجوية العمومية أو مطار محدود الاستعمال أن يحصل على تأمين يغطي المخاطر التي يتعرض لها نتيجة تهيئة المطار واستغلاله.

الفصل الثاني: شرطة المطارات والمرافق المستخدمة في مجال الطيران

المادة 103:

تطبق أحكام هذه المدونة المتعلقة بشرطة المطارات والمرافق المستخدمة في مجال الطيران على:

لا يجوز لأي شخص أن يستغل مطارا مفتوحا لخدمة الحركة الجوية العمومية وتستخدمه الرحلات الدولية إذا لم يكن قد حصل من السلطة الإدارية المختصة على شهادة مطار لهذا المطار.

ومع ذلك، لا تعتبر حيازة هذه الشهادة ملزمة عندما تكون الكتلة القصوى للوزن عند الاقلاع أو عدد مقاعد الطائرات المستخدمة أقل من حد يتم تحديده بالطرق التنظيمية.

المادة 113:

تسلم شهادة المطار المنصوص عليها في المادة 112 بعد إجراء تحقيق فني يتناول وسائل وشروط وإجراءات استغلال المطار وكذا إجراءات تسيير السلامة.

يجب على السلطة الإدارية على الخصوص أن تتأكد، بكل الوسائل، أن الإجراءات التي اتخذها مقدم الطلب قادرة على ضمان سلامة تهيئة وتشغيل واستخدام المرافق والتجهيزات والخدمات الخاصة بالمطار طبقا للمعايير المعمول بها خصوصا تلك المنصوص عليها في المادة 101 والفقرة الأولى من المادة 106.

يمكن للسلطة الإدارية المختصة أن تسحب أو تعلق شهادة المطار عندما تظهر الانتهاكات المسجلة على المستغل بشأن الالتزامات المتعلقة بالشهادة خطرا فادحا على سلامة الطيران المدني.

المادة 114:

يحدد مرسوم يتخذه مجلس الوزراء طرق تطبيق المادتين 112 و113.

الفصل الثاني: الشرطة

المادة 115:

كإجراء وقائي لضمان سلامة الرحلات الجوية يجوز في النظام الداخلي لضباط الشرطة القضائية وكذا بأمر منهم وتحت مسؤوليتهم، وكلاء الشرطة القضائية المحولين للطيران المدني أن يستخدموا جميع الوسائل المناسبة من أجل تفتيش ومراقبة الأشخاص والأمتعة والبضائع والشحن والطرود البريدية والطائرات والسيارات الداخلة أو الموجودة في المناطق الملحقات التابعة للمطارات ذات ولوج المقيد أو خاص أو الخارجة منها. وتطبق نفس الأحكام في النظام الدولي على الأشخاص المؤهلين لإجراء التفتيش والمراقبة والذين هم بالإضافة إلى أولئك المذكورين في الفقرة الأولى من هذه المادة، وكلاء الجمارك.

ستصدر مراسيم عن مجلس الوزراء تحدد إجراءات تطبيق هذه المادة وكذا بصفة خاصة، فئات المطارات المدنية التابعة لها والوسائل الموضوعة للقيام بالإقلاع وبمكافحة الحريق والحيلولة دون الخطر الناجم عن الحيوانات.

الفصل الثالث: أحكام تتعلق بالصحة

المادة 107:

تخضع الرقابة الطبية على الحدود في أراضي الجمهورية الإسلامية الموريتانية لأحكام القوانين الصحية التي سنتها منظمة الصحة العالمية، وللترتيبات الدولية والقوانين والنظم الوطنية التي تم وضعها من أجل منع انتشار الأمراض المعدية عن طريق الجو.

الباب الثاني: المطارات المفتوحة أمام الحركة الجوية العمومية

المادة 108:

تطبق أحكام المواد 109 و112 و113 و116 على المطارات الخصوصية ومهابط المروحيات والقواعد المائية للطائرات وذلك شريطة مراعاة الأحكام التشريعية الخاصة بهذه المطارات.

الفصل الأول: قواعد إنشاء المطارات والاستخدام

المادة 109:

يمكن إنشاء المطارات المخصصة لخدمة الحركة الجوية العمومية من طرف الدولة أو مؤسساتها العمومية وكذلك من طرف الشخصيات الطبيعية أو الاعتبارية الخاضعة للقانون الخاص والتي تتوفر فيها الشروط المحددة بمرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

المادة 110:

عندما لا تتولى الدولة إنشاء مطار ما لخدمة الحركة الجوية العمومية، يترتب على ذلك إبرام اتفاقية بين الوزير المكلف بالطيران المدني والشخصية الطبيعية أو الاعتبارية الخاضعة للقانون العام أو للقانون الخاص التي أنشأت المطار.

يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء إجراءات تطبيق هذه المادة، وخاصة التزامات كل طرف من الأطراف التي ستدرج في الاتفاقية.

المادة 111:

يعتبر الموقع على الاتفاقية المنصوص عليها في المادة 110 وكذلك الطرف المستغل والمعتمد من طرف الإدارة مسؤولين متضامنين اتجاه الدولة.

المادة 112:

الفصل الرابع: خدمات المساعدة عند التوقف المؤقت

المادة 120:

في المطارات، يتولى تقديم خدمات المساعدة عند التوقف المؤقت الناقلون الجويون ومستغلو المطارات ومقدمو الخدمات المعتمدون لهذا الغرض من قبل إدارة الطيران المدني. يجب أن تكون شروط تسليم الاعتماد موضوعية وشفافة وغير تمييزية.

يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط تطبيق هذه المادة خصوصا شروط تسليم الاعتماد وكذلك الشروط التي يجوز للحكومة بموجبها أن تحد من عدد مقدمي الخدمات أو الناقلين الجويين المرخص لهم بتقديم خدمات المساعدة عند التوقف المؤقت.

الفصل الخامس: الإتاوات

المادة 121:

يدفع عن الخدمات العمومية في المطار تعويض في شكل إتاوات عن الخدمات المقدمة.

لتحديد الإتاوات، يمكن أن تؤخذ في الاعتبار بالإضافة إلى النفقات المرتبطة بالاستثمارات التي تمت بالفعل، النفقات التي تم التعهد بها أو المستقبلية المرتبطة ببناء بني تحتية أو مرافق جديدة قبل تشغيلها.

يمكن أن يخضع مبلغ الإتاوات لتعديل محدود صعودا أو هبوطا، لأسباب تتعلق بالمصلحة العامة التي تشمل تحسين الاستفادة من البنية التحتية، وإنشاء طرق جديدة أو التخفيض أو التعويض عن الأضرار البيئية وبنبغي أن يستند تعديل الإتاوات على معايير وجيهة وموضوعية وشفافة.

ولا يجوز أن يتجاوز مبلغ مجموع هذه الإتاوات مجموع تكاليف الخدمات المقدمة في المطار.

سيحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء إجراءات تطبيق هذه المادة، خصوصا الشروط التي من خلالها يجوز أخذ النفقات التي تم التعهد بها أو المستقبلية في الاعتبار عند تحديد الإتاوات والقواعد المتعلقة بالمجال وبالوعاء وتعديل الإتاوات وكذا مبادئ وطرق تحديد تعرفتها.

المادة 122:

يترتب على احتلال أو استخدام المجال العمومي لمطار ما من قبل شخص مرخص له في ذلك دفع إتاوة لصالح مستغل المطار المعني.

بالنسبة للمطارات غير التابعة للدولة، يخضع تحصيل هذه الإتاوة لموافقة الموقع على الاتفاقية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 110.

يجوز أن يؤهل أيضا للقيام بهذه التفتيشات والرقابات، في النظامين الداخلي والدولي، تحت إشراف ضباط من الشرطة القضائية أو وكلاء من الجمارك، الوكلاء حاملون للجنسية الموريتانية والمعينون من قبل مستغلي المطارات أو الناقلين الجويين أو المؤسسات المرتبطة بموجب عقد معهم والمعتمدة مسبقا من طرف الوزير المكلف بالطيران المدني. ولا يقوم هؤلاء الوكلاء بإجراء التفتيش على حقائب اليد إلا بموافقة ملاكها ولا بالملامسة الأمنية إلا برضي الشخص. وفي هذه الحالة لا يمكن أن يقوم بالملامسة الأمنية إلا شخص من نفس جنس الشخص الخاضع للتفتيش.

تطبق أحكام هذه المادة على المطارات الأخرى الخاضعة لشرطة المطارات بمقتضى المادة 103.

يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط تطبيق هذه المادة.

المادة 116:

الإجراءات المنصوص عليها تطبيقا لأحكام هذه المدونة وللأحكام المتخذة تطبيقا لها والمتعلقة بأمن الطيران المدني، عندما لا تكون تابعة لخدمات الدولة، يتولى تنفيذها على المطارات المفتوحة أمام الحركة الجوية العمومية مستغلو المطارات وشركات النقل الجوي ومقدمو خدمات المساعدة أثناء التوقف المؤقت والشركات أو الهيئات المعتمدة بمفهوم المادة 166 والشركات المرتبطة بها بموجب عقد والأشخاص الآخرون المسموح لهم باحتلال أو استخدام المناطق التابعة للمطار ذات الولوج المقيد أو الخاص، كل في مجال تخصصه.

وسيحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط تطبيق هذه المادة ولاسيما التزامات كل فئة من الأشخاص المذكورين في الفقرة الأولى من هذه المادة.

الفصل الثالث: الاستغلال والتسيير

المادة 117:

عندما لا يتقيد الموقع على الاتفاقية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 110 بالالتزامات المترتبة عليه نتيجة لهذه الاتفاقية، يجوز للوزير المكلف بالطيران المدني أن يأخذ قرارا بالتسيير المباشر لاستغلال المطار على حساب الموقع أو بفسخ الاتفاقية.

المادة 118:

لأسباب تتعلق بالدفاع الوطني، يجوز للدولة بشكل مؤقت أو دائم أن تحل محل مستغل مطار ما وفقا لشروط تحدد بمرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

المادة 119:

يخضع احتلال المجال العمومي للمطار لترخيص مسبق يصدره مسير المطار المعني أو مستغله.

تتم متابعة مخالافات الأحكام التشريعية والتنظيمية في مجال البيئة ومعاقتها على النحو المنصوص عليه في الباب الخامس من مدونة البيئة.

يجب على كل شخص طبيعي أو اعتباري عام أو خاص، مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبيئة أن يقوم بإصلاح هذا الضرر وإزالة أثاره طبقاً للمادة 9 من المدونة المذكورة.

المادة 127:

يمكن أن يتولى مهمة رقابة ومراقبة حماية بيئة المطار هيئة مستقلة منشأة بمقتضى مرسوم صادر عن مجلس الوزراء بناء على تقرير مشترك بين الوزير المكلف بالطيران المدني والوزير المكلف بالبيئة. وتمارس هذه الهيئة من بين جملة أمور أخرى الرقابة على الضجيج في المطارات.

ولهذا الغرض، يجوز لها ان تقوم على الخصوص بما يلي:

- تقديم توصيات بشأن أي مسألة تتعلق بقياس الضوضاء والتحكم في الإزعاج الضوضائي الناجم عن النقل الجوي ونشاط المطارات

- القيام عند الاقتضاء وبالنسبة لفئات معينة من المطارات بوضع مؤشرات لقياس الصوت وترتيبات فنية لأجهزة قياس الضوضاء والتأكد من احترام تلك المواصفات.

- فرض غرامات إدارية على الأشخاص الطبيعيين او الاعتباريين الذين لا تحترم طائراتهم الإجراءات التي اتخذتها إدارة الطيران المدني للحد من ضوضاء الطائرات على المطارات.

الباب الثالث: المطارات الغير مفتوحة امام الحركة

الجوية العمومية

المادة 128:

يجب أن يكون تهيئة واستغلال المطارات ذات الاستخدام المحدود والمطارات ذات الاستخدام الخاص مطابقاً للمعايير الفنية التي لها أثر على السلامة المنصوص عليها في المادة 101 إلا إذا تم منح إعفاءات بشأن واحد أو أكثر من هذه المعايير.

المادة 129:

يجب على مستغل مطار محدود الاستخدام وعلى الشركات أو المؤسسات القائمة في هذا المطار أن تحترم كل في مجال نشاطه، القوانين وإجراءات الشرطة المعتمدة لضمان حسن النظام والسلامة والأمن والنظافة في المطار.

المادة 130:

سيحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط إنشاء المطارات ذات الاستخدام المحدود والمطارات ذات الاستخدام الخاص وكذا استعمالها واستغلالها ورقابتها.

يجوز أن يأخذ مبلغ الإتاوة بعين الاعتبار مختلف المزايا المحصول عليها من احتلال المجال العمومي.

يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء طرق تطبيق هذه المادة، بما في ذلك المبادئ وطرق تحديد إتاوات الاستخدام أو الاحتلال.

الفصل السادس: بيئة المطارات

المادة 123:

أشغال البناء والمنشآت أو التوسيع أو عصرنة المطارات المفتوحة أمام الحركة الجوية العمومية وكذا المرافق المستخدمة في مجال الطائرات تخضع للشروط المنصوص عليها في القانون رقم 2000-045 الصادر بتاريخ 26 يوليو 2000، المتضمن لمدونة البيئة والمراسيم المتخذة تطبيقاً له.

عندما يكون من شأن هذه الأشغال أن تحدث أثراً ملموسة على البيئة فإنها تطبيقاً للمادة 18 من المدونة المذكورة، تخضع مسبقاً لدراسة الأثر البيئي ولتحقيق عمومي يجري وفق الشروط المنصوص عليها في المدونة وفي المراسيم المطبقة لها. وتصدر وزارة البيئة بناء على دراسة الأثر البيئي رخصة لإنجاز الأشغال المذكورة.

تأخذ دراسة الأثر البيئي المشار إليها في الفقرة الثانية من هذه المادة بعين الاعتبار المعايير البيئية المحددة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 124:

يجوز للسلطة الإدارية المختصة أن تفرض في مطارات مفتوحة أمام الحركة الجوية العمومية قيوداً على التشغيل تتعلق بوضوء الطائرات وذلك وفق الشروط المحددة بمرسوم يتخذه مجلس الوزراء.

المادة 125:

يجب على مستغلي المطارات والمرافق المستخدمة في مجال الطائرات وعلى الناقلين الجويين ومقدمي خدمات المساعدة عند التوقف المؤقت وكذا أية هيئة أو مؤسسة أخرى يسمح لها باحتلال أو استخدام ملحقات مطار ما أن يحترموا أحكام مدونة البيئة والمراسيم المتخذة تطبيقاً لها بشأن تسبير النفايات والأشياء المرمية والانبعثات، وضوء الطائرات والإزعاج من أي نوع والناسئ عن نشاطاتها.

يجب على نفس الأشخاص والهيئات أن تراعي الترتيبات الصحية الخاصة المعتمدة بمقتضى مقرر من الوزير المكلف بالطيران المدني بموجب ما لديه من صلاحيات في مجال الشرطة خولته إياها المادة 104.

المادة 126:

المضي تلقائيا في إنجاز الأشغال على نفقة الأشخاص المسؤولين مدنيا.

الفصل الثاني: حماية المطارات والطائرات على الأرض
أو في حالة طيران والمرافق المستخدمة في مجال
الطائرات

المادة 135:

وفقا لأحكام المواد 247 إلى 249 و 271 إلى 274 و 278 من القانون الجنائي، تعتبر جنائيات الأفعال التالية للتدخل غير المشروع ضد الطيران المدني:

أ. الاستيلاء أو محاولة الاستيلاء على طائرة بصورة غير مشروعة على الأرض أو أثناء الطيران؛

ب. أخذ الرهائن أو محاولة أخذ الرهائن على متن طائرة على الأرض أو أثناء الطيران؛ أو في مطار؛

ت. عمل عنف ضد شخص على متن طائرة على الأرض أو أثناء الطيران، إذا كان من المحتمل أن يؤدي ذلك إلى المساس بسلامة تلك الطائرة؛

ث. عمل عنف يرتكب بواسطة أي جهاز أو مادة أو سلاح ضد شخص في مطار مفتوح للطيران المدني الدولي، إذا ما كان هذا الفعل يسبب، أو من المحتمل أن يسبب إصابة خطيرة أو وفاة أو تشكيل خطر أو احتمال تشكيل خطر على أمن المطار؛

ج. تدمير أو تدهور كبير في مرافق وخدمات مطار مفتوح للطيران المدني الدولي، أو للطائرة التي ستكون هناك دون أن تكون في الخدمة، أو تعكير خدمات هذا المطار، إذا كان هذا الفعل يشكل خطرا أو من المحتمل أن يشكل خطرا على الأمن في ذلك المطار؛

ح. وضع بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، على متن طائرة في الخدمة، بأي وسيلة كانت، آلة أو مادة يحتمل أن تدمر تلك الطائرة أو تلحق بها الضرر لدرجة تجعلها غير قادرة على الطيران، أو تهدد سلامة الرحلة؛

خ. تدمير أو تدهور مرافق الملاحة الجوية أو تعطيل تشغيلها، إذا كان ذلك من المرجح أن يعرض سلامة الطائرات للخطر أثناء الطيران؛

د. الإبلاغ من طرف شخص بمعلومات يعرف أنها خاطئة، مما يعرض سلامة طائرة في الجو للخطر.

فيما يتعلق بالجرائم المنصوص عليها في (أ) و (ب) من هذه المادة، يعاقب على الجناية أو الشروع في الجناية وكذلك التواطؤ على الجناية أو الشروع في الجناية بالسجن لمدة لا تقل عن عشر 10 سنوات ولا تزيد على عشرين 20 سنة.

المادة 131

تطبق المواد 123 و 125 و 126 المتعلقة ببيئة المطارات على المطارات ذات الاستخدام المحدود. تطبق المادة 123 والفقرة الأولى من المادة 125 والمادة 126 على المطارات ذات الاستخدام الخاص.

الباب الرابع: الاتفاقات في مجال الطيران

فصل وحيد

المادة 132:

تتيح الاتفاقات في مجال الطيران للملاحة الجوية وفقا للملحق 14 بالاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الصادرة بتاريخ 7 ديسمبر 1944، ظروفًا أمنية مساوية على الأقل لتلك الناتجة عن معايير وتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي.

سيحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط تطبيق هذه المادة لاسيما أنواع الارتفاق وشروط وطرق إقامته.

الباب الخامس: الأحكام الجزائية

الفصل الأول: الارتفاق في مجال الطائرات

المادة 133:

يعاقب بغرامة قدرها خمسمائة ألف أوقية (500.000 MRU) على الأكثر على خرق الأحكام المتعلقة بارتفاق الطيران في مجال تهديد المهبط وإنارته بالعلامات وهي الأحكام التي جاء سنّها في مصلحة الحركة الجوية. وفي حالة العود، يعاقب على الانتهاكات بغرامة ترفع إلى ضعف تلك المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة وبالحبس لمدة لا تتجاوز ثلاثة (3) أشهر أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

المادة 134:

بناء على طلبات النيابة العامة المتصرفة استجابة لطلب من الوزير المكلف بالطيران المدني أو الوزير المكلف بالدفاع تقوم المحكمة التي أحييت إليها القضية من أجل القيام بالمتابعات بإعطاء الأشخاص المخلين بأحكام المادة 133 مهلة لإزالة أو تغيير الأشغال المفروضة عليها حقوق الارتفاق أو لتوفير علامات الإنارة لها، تجنبا لدفع غرامة تهديدية تتراوح ما بين ألف وخمسمائة أوقية (MRU 1.500) وثلاثة آلاف أوقية (3.000 MRU) عن كل يوم تأخير.

يبدأ مفعول الغرامة التهديدية في حال فرضها اعتبارا من انقضاء المهلة التي أعطتها المحكمة ولغاية اليوم الذي تتم فيه تسوية الوضعية. وبعد 6 سنة أشهر من انقضاء المهلة يجوز للمحكمة بناء على طلب النيابة العامة، ان تزيد مبلغ الغرامة التهديدية حتى فوق الحد الأقصى للمبلغ المنصوص عليه في هذه المادة.

وبالإضافة إلى ذلك وفي حالة انقضاء المهلة المحددة من قبل المحكمة دون حصول تسوية للقضية يجوز للإدارة

الأسباب السير على مدرج أو شريط مدرج أو طريق للسير أو ساحة للمناورة أو أماكن إخلائها.

المادة 139:

وإذا لم يبادر مالك الطائرة أو مستغلها في السعي للقيام بعمليات الإزاحة المنصوص عليها في المادة 138، يجوز تلقائياً لمسير المطار أو لسلطة الميناء الجوي المختصة والمشار إليها في المادة 140، اتخاذ جميع التدابير المفيدة لإخلاء المدرجات أو أشرطة المدرجات أو طرق السير أو ساحات المناورة وكذا أماكن إخلائها وذلك على نفقة ومسؤولية مالك الطائرات المعنية أو مستغلها.

وتتخذ نفس التدابير من طرف مسير المطار أو السلطة المختصة إذا لم يسارع مالك أو حارس عربة أو حيوان أو أي شيء معيق أو يشكل حاجزاً، في السعي للقيام بعمليات الإزاحة. تتم الإزاحة على نفقة ومسؤولية المالك أو الحارس المذكور.

المادة 140:

تحال محاضر إثبات المخالفات المنصوص عليها في هذا الفصل فوراً إلى السلطة المختصة للشروع في المتابعات، وتعتبر هذه المحاضر دليل إثبات ما لم يثبت عكس ذلك.

ترسل نسخ من تلك المحاضر إلى مدير إدارة الطيران المدني الذي يجوز له أن يوافي النيابة العامة برأيه حول جسامه الأفعال المسجلة وإن يبدي ملاحظات بشأنها أمام المحكمة التي تمت إحالة القضية إليها.

المادة 141:

تتولى المحكمة المختصة إقليمياً والتي أحييت إليها القضية من قبل السلطة المنصوص عليها في المادة 140 إصلاح الأضرار التي لحقت بالمجال العام من جراء المخالفات المذكورة في هذا الفصل.

الفصل الثالث: أحكام مشتركة

المادة 142:

يجوز أن تسجل المخالفات المنصوص عليها في الفصلين الأول والثاني من هذا الباب في محاضر يتولى إعدادها، بالإضافة إلى ضباط وكلاء الشرطة القضائية موظفون من السلك الفني للطيران المدني منتدبون لهذا الغرض ومحلّفون.

المادة 143:

دون المساس بالاختصاص المعترف به لموظفين آخرين بمقتضى أحكام المادة 142 يجوز أن تسجل المخالفات

فيما يتعلق بالجرائم المنصوص عليها في الفقرات (ت) إلى (د) من هذه المادة، يعاقب على الجناية أو الشروع في الجناية بالسجن لمدة لا تقل عن 5 خمس سنوات ولا تزيد على 10 عشرة سنوات وغرامة لا تقل عن مائة ألف أوقية (MRU 100.000) ولا تزيد على ستمائة ألف أوقية (MRU 600.000) على الأكثر. وإذا أسفرت هذه الأفعال عن جروح أو أمراض خطيرة، تكون العقوبة هي السجن لمدة تتراوح بين عشر 10 سنوات وعشرين و20 سنة.

إذا نتج عن جميع هذه الأفعال الغير شرعية للتدخل ضد الطيران المدني وفاة شخص أو أكثر، تكون العقوبة هي السجن المؤبد.

لأغراض هذا القانون، تعتبر الطائرة في حالة طيران من الوقت الذي يتم فيه إنهاء الإركاب وغلق جميع أبوابها الخارجية إلى أن يتم فتح أحد أبوابها للنزول. في حالة الهبوط الاضطراري يفترض أن الرحلة تبقى مستمرة حتى تتولى السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة والأشخاص والبضائع على متنها.

المادة 136:

عندما ما يلاحظ أن عمليات إتلاف أو أشغالا من المرجح أن تعوق أو تمس بسلامة الملاحة الجوية أو بخدمات الطيران، على مطار ما أو في واحد من الأماكن التي ورد ذكرها في المادة 103 يجوز لمسير المطار أو للسلطة المختصة المذكورة في المادة 140 أن يوجه للمخالفين إنذاراً يطالبه من خلاله بتوقيف الأشغال وبإعادة الأماكن إلى حالتها الأصلية عند الاقتضاء.

يجوز للسلطة المختصة أو لمسير المطار في حالة تجاهل الإنذار، أن تأمر تلقائياً بتنفيذ أشغال إعادة تأهيل الأمكنة على نفقة المخالفين.

المادة 137:

أي شخص يقوم بإدخال ماشية أو حيوانات للسحب أو حيوانات حمل الأثقال أو أشخاص أو بتركها على أرض مطار مخصص لخدمة عمومية، يعاقب بغرامة تتراوح بين خمسين ألف أوقية (MRU 50.000) ومائة ألف أوقية (MRU 100.000) وبالحبس لمدة من خمسة عشر 15 يوماً إلى شهر واحد 1 أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط. وعلاوة على ذلك، يجوز حرمانه من أي حق في التعويض في حالة وقوع حادث. يحق لفرقة الدرك التابعة للنقل الجوي أن تقوم بقتل أي حيوان يتجول على طريق المطار المخصص للخدمة العامة.

المادة 138:

يقوم مالك الطائرة أو مستغلها بأمر من سلطة الموانئ الجوية المختصة بإزاحة كل طائرة تعرقل لأي سبب من

القسم 1: نقل الأشخاص

المادة 149:

يثبت عقد نقل الركاب عن طريق تسليم سند للنقل. ويبدأ سريان هذا العقد من التسجيل مع تسليم تذكرة الصعود إلى نهاية إجراءات النزول. في حالة النقل المتتابع، يتحمل كل ناقل مسؤولية أداء التزاماته في رحلته الخاصة.

المادة 150:

لا يجوز للناقل بالنسبة للنقل الدولي أن ينقل ركاباً إلا بعد التأكد من توفرهم على مبرر قانوني يسمح لهم بالهبوط في نقطة الوصول وفي التوقيات المبرمجة.

المادة 151:

تخضع مسؤولية ناقل الأشخاص لأحكام اتفاقية وارسو الصادرة بتاريخ 12 أكتوبر 1929، أو اتفاقية مونتريال الصادرة بتاريخ 28 مايو 1999، أو أية اتفاقية تعدلها ويعمل بها في موريتانيا.

عندما لا يكون النقل دولياً بالمعنى الوارد في تلك الاتفاقات، تخضع عندئذ مسؤولية ناقل الأشخاص لأحكام اتفاقية وارسو الصادرة بتاريخ 12 أكتوبر 1929، أو لأية اتفاقية تعدلها ويعمل بها في موريتانيا.

المادة 152:

لا يجوز للناقل أن يتذرع بأحكام اتفاقية وارسو التي تستبعد أو تحد من مسؤوليته عندما تكون الأضرار ناجمة عن غشه أو عن خطأ لا يغتفر ارتكبه بنفسه أو ارتكبه أحد وكلائه أثناء ممارسة عملهم. يعتبر خطأ لا يغتفر الخطأ المعتمد الذي يثير استئثار احتمال الضرر وقبوله من دون سبب وجيه.

لا تقبل أية دعوى ضد الناقل إذا لم يقدم الاحتجاج في غضون المهلة المنصوص عليها ما لم يكن الشخص الذي من شأنه أن يقدم الدعوى قد تعرض لمانع حال بينه وبين إبداء احتجاجاته بسبب قوة قاهرة أو بسبب الناقل أو عندما يكون هذا الأخير قد أخفى حقائق من الممكن أن تؤدي إلى مثل هذا الإجراء.

المادة 153:

يجب رفع دعوى إثبات مسؤولية ناقل الأشخاص، تجنباً لسقوط الحق فيها، في غضون سنتين 2 اعتباراً من يوم

المذكورة في الفصلين الأول والثاني من هذا الباب في محاضر يتولى إعدادها أي وكيل مدني أو عسكري مؤهل لهذا الغرض ومكلف وفقاً للشروط المنصوص عليها في مرسوم يصدر عن مجلس الوزراء.

المادة 144:

تتم متابعة المخالفات المذكورة في الفصلين الأول والثاني من هذا الباب أمام محاكم القانون العام شريطة مراعاة اختصاص المحاكم العسكرية.

وترسل النيابة العامة المختصة إلى إدارة الطيران المدني نسخاً من الأحكام الصادرة عن هذه المحاكم.

الفصل الرابع: مخالفات التفتيش الصحي على الحدود

المادة 145:

يعاقب بالحبس لمدة من ستة 6 أشهر إلى سنتين 2 وبغرامة م ثلاثمائة ألف أوقية (MRU 3.000) إلى ثمانين ألف أوقية (MRU 80.000)، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل موظف أو أي مسؤول أو ضابط طائرة أو أي طبيب يغير في وثيقة أو في تصريح أو يخفي عمداً الوقائع أو يمتنع عن إطلاع السلطة الصحية على وقائع علم بها وكان عليه أن يكشفها طبقاً للنظم الصحية.

الكتاب الرابع: الخدمات الجوية

الباب الأول: أحكام عامة

المادة 146:

بموجب هذه المدونة، تعني الخدمات الجوية الخدمات التالية:

- (أ) النقل الجوي؛
- (ب) العمل الجوي؛
- (ج) الرحلات الخاصة.

الباب الثاني: النقل الجوي

الفصل الأول: أحكام عامة

المادة 147:

يتمثل النقل الجوي العمومي في حمل ركاب أو بضائع أو بريد بعوض على متن طائرة من نقطة الانطلاق إلى نقطة الاتجاه.

الفصل الثاني: عقد النقل

المادة 148:

تطبق القواعد المتعلقة بعقد النقل المنصوص عليها في الباب السادس من الكتاب الرابع من مدونة التجارة على النقل الجوي شريطة مراعاة أحكام هذا الفصل.

يعاقب بغرامة لا تتجاوز مائة ألف أوقية (100.000 MRU) وبالحبس لمدة لا تزيد على ستة 6 أشهر أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، أي شخص يوجد على متن طائرة في الجو دون أن يتمكن من تبرير وجوده فيها بسند شرعي للنقل أو موافقة مستغل الطائرة أو قائدها.

المادة 160:

يعاقب بغرامة لا تزيد عن مائتين وخمسين ألف أوقية (MRU 250.000) وبالحبس لمدة لا تزيد عن خمس 5 سنوات، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يرتكب أيا من الأفعال التالية على متن طائرة مدنية:

- (أ) رفض الانصياع لتعليمات مشروعة صادرة عن قائد الطائرة أو عن أحد أفراد الطاقم نيابة عن قائد الطائرة من أجل ضمان سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص أو ممتلكات على متنها أو للحفاظ على النظام والانضباط على متن الطائرة؛
- (ب) التدخين في المراحيض أو التدخين في أماكن أخرى في ظروف يحتمل أن تشكل خطرا على سلامة الطائرة؛
- (ج) إتلاف جهاز الكشف عن الدخان أو أية آلية أخرى للسلامة مثبتة على متن الطائرة؛
- (د) استخدام جهاز الكتروني محمول عندما يكون ذلك محظورا.

القسم 2: نقل السلع

المادة 161:

يثبت وجود عقد لنقل البضائع جوا بواسطة رسالة نقل جوي أو إيصال صادر عن الناقل.

المادة 162:

تخضع مسؤولية ناقل البضائع أو الأمتعة لأحكام اتفاقية وارسو أو اتفاقية مونتريال على النحو المنصوص عليه في المواد 151 و 152 و 153.

المادة 163:

لا تطبق أحكام الفقرتين 1 و 2 من المادة 22 من اتفاقية مونتريال التي تحد من مسؤولية الناقل إذا ثبت أن الضرر نتج عن فعل أو إغفال من جانب هذا الأخير أو من جانب أحد وكلائه أو مندوبيه خلال ممارسة وظائفهم ويقصد إلحاق ضرر أو تهوره ومع العلم أن ضررا قد يترتب عليه.

المادة 164:

رمي السلع محافظة على سلامة الطائرات لا يرتب مسؤولية الناقل تجاه مرسل السلع ومنتقليها بسبب ضياع

وصول الطائرة أو اليوم الذي كان ينبغي أن تصل فيه إلى وجهتها، أو اعتبار من إيقاف النقل الجوي.

المادة 154:

يكون الناقل مسؤولا عن الضرر في حالة وفاة أو إصابة أحد الركاب بجروح لمجرد وقوع الحادث الذي تسبب في وفاته أو إصابته على متن الطائرة أو أثناء أي عملية صعود أو نزول منها.

المادة 155:

في حال تطبيق اتفاقية وارسو، تحدد قيمة مسؤولية الناقل عن كل راكب ب 16600 من حقوق السحب الخاصة.

المادة 156:

لا يجوز للناقل في حال تطبيق اتفاقية مونتريال بشأن أي ضرر أشارت إليه المادة 154 ويصل إلى مائة ألف (100.000) من حقوق السحب الخاصة لكل راكب، أن يستبعد أو يحد من مسؤوليته.

ومع ذلك عندما يثبت أن إهمالا أو فعلا آخر أو إغفالا مضرا من جانب الشخص المطالب بالتعويض أو الشخص الذي يتولى حقوقه هو الذي تسبب في الضرر أو أسهم فيه، فإن الناقل يعفى كليا أو جزئيا من مسؤوليته اتجاه هذا الشخص.

في حال تطبيق اتفاقية مونتريال بشأن أي ضرر أشارت إليه المادة 154 وتجاوزت قيمته مائة ألف (100.000) من حقوق السحب الخاصة لكل راكب، لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت:

- (أ) أن الضرر غير ناجم عن إهمال أو فعل أو امتناع مضر من جانبه، أو من جانب وكلائه أو مندوبيه، أو
- (ب) أن هذا الضرر ناجم فقط عن إهمال أو فعل أو امتناع مضر من جانب الغير.

المادة 157:

لقائد الطائرة الحق في فرض الإجراءات القسرية الضرورية على أي شخص من الركاب قد يشكل خطرا على الأمن أو حسن النظام على متن الطائرة ويجوز له إنزال هذا الشخص من الطائرة.

المادة 158:

يعاقب على أعمال العنف التي ترتكب في طائرة أو في مكان مخصص للولوج إلى طائرة طبقا للقانون الجنائي.

المادة 159:

توفر شروط منح الاعتماد لـ "الوكيل المؤهل" ويتاح لهؤلاء الموظفين والهيئات الولوج في جميع الأوقات إلى أماكن عمل أصحاب الاعتماد أو طالبيه وإلى الأراضي والتجهيزات التابعة لهم والاطلاع على وثائقهم ذات الاستخدام المهني. ويجوز لهم أيضاً، ما دام ذلك ضرورياً لإنجاز مهامهم فرض فتح أي طرد أو أمتعة أو سيارات الخدمة بحضور الوكيل أو ممثل الشركة أو الهيئة.

يتأكد الموظفون والهيئات المذكورة في الفقرة السابقة من هذه المادة أن أصحاب الاعتماد بصفة "شاحن معروف" أو طالبيه ذلك يراعون شروط منح هذا الاعتماد.

يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط تطبيق هذه المادة.

القسم 3: إيجار الطائرات واستئجارها

المادة 167:

إيجار الطائرة عملية يقوم بموجبها المؤجر بوضع طائرة دون طاقم رهن تصرف المستأجر.

المادة 168:

استئجار الطائرة عملية يضع بموجبها المؤجر طائرة بطاقم رهن تصرف المستأجر. يبقى الطاقم تحت إمرة المؤجر ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

المادة 169:

تخضع للقوانين والنظم المطبقة على النقل الجوي العمومي كل مؤسسة تستأجر طائرة بمقابل من أجل القيام بعملية نقل.

المادة 170:

لضمان احترام معايير السلامة والقواعد المتعلقة بالمسؤولية وبالظروف الاقتصادية المطبقة تخضع عقود الإيجار والاستئجار لإذن مسبق من إدارة الطيران المدني وفقاً لشروط محددة بمرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

المادة 171:

تطبيقاً للمادة 83 مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي الصادرة بتاريخ 7 ديسمبر 1944، عندما يتم استغلال طائرة مسجلة في موريتانيا بموجب عقد إيجار أو استئجار أو غير ذلك من الترتيبات الأخرى المشابهة من قبل شخص طبيعي أو اعتباري يوجد مقره أو إقامته الرئيسية أو في حالة عدم توفر ذلك محل إقامته الدائمة في دولة متعاقدة أخرى، يجوز للدولة الموريتانية، بصفتها دولة التسجيل، وبالتفاه مع تلك

هذه الأخيرة، إلا إذا ثبت أن خطأ من الناقل هو سبب الحالة التي توجد فيها الطائرة المذكورة.

المادة 165:

تتقدم دعوى إثبات المسؤولية المتعلقة بعقد نقل البضائع إذا لم يتم رفعها خلال أجل سنتين اعتباراً من يوم وصول الطائرة إلى وجهتها.

باستثناء حالة الاحتيال أو خطأ من جانبه، يمكن أن تقتصر مسؤولية الناقل الجوي على مبلغ محدد بمرسوم.

يتحمل كل من المرسل والمتلقي المسؤولية عن أخطائهما الشخصية.

في حالة النقل المتتابع، يكون الناقل الأخير مسؤولاً عن أي ضرر أو خطأ، باستثناء حق الرجوع على الناقل المسؤول عن الضرر الذي قد يستدعي للضمان.

المادة 166:

يتخذ الناقل الجوي، ضماناً لسلامة الرحلات الجوية، إجراءات أمنية بشأن الشحن والطرود البريدية قبل حملها على متن الطائرات.

يقوم الناقل الجوي:

- إما بإجراء عمليات المراقبة الأمنية المشار إليها في المادة 115 بشأن الشحن والطرود البريدية المسلمة إليه؛
- إما بالتأكد من أن هذا الشحن أو هذه الطرود البريدية سلمت إليه من قبل "وكيل مؤهل لذلك".

يجوز أن يعتمد بصفته "وكيلاً مؤهلاً" من قبل إدارة الطيران المدني، الوكيل أو وسيط العبور أو أي شركة أخرى أو هيئة تطبق على الشحن والبريد الإجراءات والرقابات الأمنية المفروضة بالقوانين أو من قبل السلطة المختصة.

الشحن والطرود البريدية التي لا يمكن من حيث خصوصيتها، إخضاعها للرقابة بعد تغليفها تسلّم لـ "الوكيل المؤهل"، أو إذا تعذر ذلك، للناقل الجوي على وجه الحصر من قبل "شاحن معروف". يمكن أن يعتمد بصفته "شاحناً معروفاً" المؤسسة أو الهيئة التي ترسل بضائع وطروداً بريدية لحسابها الخاص وتطبيق إجراءات مناسبة أثناء تغليف هذه البضائع والطرود البريدية وتحافظ على سلامتها حتى إيصالها إلى "وكيل مؤهل" أو إذا تعذر ذلك إلى ناقل جوي.

يتأكد موظفو إدارة الطيران المدني المؤهلون لهذا الغرض وكذا الهيئات الفنية المؤهلة لهذا الغرض من

المادة 175:

يخضع استغلال الخدمات المنتظمة أو غير المنتظمة للنقل الجوي العمومي من نقطة الانطلاق أو الوجهة أو داخل التراب الوطني لترخيص مسبق من إدارة الطيران المدني وفقاً للشروط المحددة بموجب مرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

المادة 176:

يقتصر على الناقلين الوطنيين استغلال خدمات النقل الجوي العمومي للركاب والبضائع من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوجهة الواقعتين داخل التراب الوطني إلا في حالة استثناءات خاصة ومؤقتة ممنوحة من السلطة المختصة.

المادة 177:

يمكن للوزير المكلف بالطيران المدني، عندما تمارس شركة غير مرخص لها بشكل قانوني نشاطاً يتعلق بالنقل الجوي أن يقرر بعد إنذار الشركة، احتجاز الطائرات المستخدمة.

المادة 178:

في حالة عدم الدفع أو دفع غير كاف للغرامات الإدارية التي يفرضها الوزير المكلف بالطيران المدني في حق أي مؤسسة تعمل في مجال النقل الجوي دون رخصة أو خرق للشروط المنصوص عليها في الرخص المسلمة لها يمكن للوزير المذكور أن يلتمس، بعد إنذار المدين ومطالبته بتسوية وضعيته، ممارسة الحجز التحفظي على الطائرة التي يستغلها المدين أو التي يمتلكها وفقاً للشروط المنصوص عليها في المادة 50.

المادة 179:

ضماناً لسلامة الطيران تخضع شركات النقل الجوي للرقابة الفنية التي تمارسها سلطة الطيران المدني وفق نفس الشروط المنصوص عليها في المواد 51 و55 و56.

تتحمل شركات النقل الجوي النفقات المترتبة على هذه الرقابة.

المادة 180:

يجوز لإدارة الطيران المدني أن تفوض بعض صلاحياتها في مجال الرقابة لهيئة فنية مؤهلة لهذا الغرض.

المادة 181:

الدولة، أن تنقل إليها كل أو بعض الوظائف والالتزامات الممنوحة لها من طرف اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944.

في ظروف مماثلة لتلك المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة، عندما تكون الدولة الموريتانية هي دولة مستغل طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أخرى، يجوز للدولة الموريتانية أن تقبل بالاتفاق مع تلك الدولة أن تنقل إليها كل أو بعض الوظائف والالتزامات التي تخول الاتفاقية لتلك الدولة فيما يتعلق بتلك الطائرة.

تعفى دولة القيد من مسؤوليتها فيما يتعلق بالوظائف والالتزامات المنقولة وسيتم تسجيل اتفاقية نقل الوظائف والالتزامات لدى منظمة الطيران المدني.

بموجب المادة 83 مكرر من اتفاقية شيكاغو الصادرة في 7 ديسمبر 1944، تعترف موريتانيا بتراخيص العاملين وإفادات صلاحية الطائرات وتراخيص محطات الراديو الصادرة و/أو التي تجدها دولة المشغل وفقاً لاتفاق موقع بين دولتين أخرتين.

القسم 4: أسعار الاحتكار وأسعار تعسفية في مجال

النقل الجوي

المادة 172:

يعاقب بغرامة لا تزيد عن خمسمائة ألف أوقية (MRU 500.000) الناقل الجوي أو مقدم خدمات النقل الجوي الذي لا يمثل لقرار إداري يقضي برفض أو تعليق تعريفه احتكارية أو تعريفه مبالغ فيها، تم اتخاذه تطبيقاً للفقرة الرابعة من المادة 181.

يتم البحث عن المخالفات ومعاينتها وفقاً للشروط المنصوص عليها في العنوان الرابع من الكتاب الخامس من مدونة التجارة.

الفصل الثالث: مؤسسات النقل الجوي

المادة 173:

على شركات النقل الجوي التي لديها رخصة تشغيل جوي صادرة عن موريتانيا وغيرها من الشركات العاملة في مجال النقل الجوي في موريتانيا تزويد إدارة الطيران المدني بتقارير إحصائية عن حركة المرور وفقاً للقواعد التي المحددة بمقرر من الوزير المكلف بالطيران المدني.

المادة 174:

يخضع نشاط الناقل الجوي العمومي لحيازة اعتماد خاص بالناقل الجوي ورخصة استغلال جوية صادرين عن إدارة الطيران المدني طبقاً للشروط المحددة بموجب مرسوم يتخذه مجلس الوزراء.

تحدد شروط تطبيق المواد 176 و177 و179 و181 بمرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

الفصل الرابع: حقوق المسافرين جوا

المادة 185:

يحق لركاب الطائرة الاطلاع على هوية الناقل أو الناقلين الجويين الفعليين الذين يقومون بالرحلة أو الرحلات المعنية.

المادة 186:

في حالة رفض صعود ركاب الطائرة ضد إرادتهم أو إلغاء رحلاتهم أو تأخرها، يستفيدون من الحصول على معلومات وعلى تعويض وعلى مساعدة تتناسب مع الأضرار الناجمة عن هذه الحالات.

المادة 187:

دون المساس بأحكام المادة 186 لا يمكن منع شخص معاق أو شخص محدود الحركة من الحصول على حجز لرحلة أو من الصعود في طائرة من مطار بسبب إعاقته أو محدودية حركته.

ومع ذلك، قد يُرفض له هذا الحجز أو ذلك الصعود أو يكونا مشفوعين بشروط متى كان ذلك لسبب مشروع، ويعود بصفة خاصة إلى احترام متطلبات السلامة المعمول بها. وبالإضافة إلى ذلك، يستفيد الشخص المعوق أو محدود الحركة، عندما يصل إلى مطار للسفر جوا من مساعدة تمكنه من السفر في الرحلة التي عنده حجزاً عليها.

المادة 188:

يحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط تطبيق هذا الفصل.

الباب الثالث: العمل الجوي

فصل وحيد

المادة 189:

يعرف العمل الجوي باعتباره أي نشاط يستخدم الطائرات لأداء خدمات متخصصة مثل الزراعة والبناء والتصوير والتبوغرافيا والرصد والمراقبة والبحث والإنقاذ والإشهار الجوي.

المادة 190:

تخضع ممارسة أي نشاط جوي لحيازة اعتماد صادر عن إدارة الطيران المدني.

يجوز تحديد التعريفات الجوية لنقل الركاب والبضائع والبريد بحرية من قبل الناقلين الجويين على أساس السوق وإخضاعها لإيداع مسبق، أو مماثلة من قبل إدارة الطيران المدني وفقا للشروط المحددة بمرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

تخضع شروط النقل الخاصة بخدمات النقل الجوي العمومي لنفس الإجراء الوارد في الفقرة الأولى من هذه المادة.

تخضع للمماثلة التعريفات الجوية وشروط نقل الركاب والبضائع والبريد الموضوعه تطبيقا للالتزامات المتعلقة بالخدمات العامة تحتفظ إدارة الطيران المدني لنفسها بإمكانية رفض أو تعليق أية تعريفات احتكارية أو تعريفات تعسفية بالمعنى المقصود في قانون المنافسة، تم وضعه على طريق معين.

المادة 182:

يجب على جميع الناقلين الجويين ومستغلي الطائرات التي تستخدم المجال الجوي داخل تراب الدولة الموريتانية أو باتجاهه أو قدوما منه أو تحليقا فوقه أن يكتبوا بغض النظر عن جنسيتهم، في تأمين يغطي في أي وقت مسؤوليتهم المدنية لاسيما اتجاه الركاب والأمتعة والبضائع والبريد والأطراف الآخرين على السطح، طبقا لأحكام الاتفاقيات الدولية والتشريعات والنظم المعمول بها في موريتانيا.

يقيم الناقلون الجويون الدليل وكذا، عند الاقتضاء مستغلو الطائرات على استيفائهم لمتطلبات التأمين من خلال إيداعهم، لدى السلطات الموريتانية، إفادة تأمين أو دليل آخر على توفرهم على تأمين ساري المفعول. ويجب على السلطات الموريتانية أن تتأكد من أن الناقلين الجويين ومستغلي الطائرات يحترمون قواعد التأمين، وأن تطلب منهم على الخصوص، إذا لزم الأمر، تقديم أدلة إضافية من طرف الناقل أو مستغل الطائرات أو شركة التأمين المعنية.

تترتب عقوبات متناسبة ورادعة على عدم وجود تأمين أو وجود تأمين غير كاف لتغطية هذا النوع من الأخطار.

المادة 183:

بالإضافة إلى ضباط ووكلاء الشرطة القضائية، يجوز أن يكلف بمعاينة المخالفات والإخلال بأحكام هذا الكتاب وبالمراسيم المتخذة لتطبيقه الوكلاء المحددون في المادة 97 المنتدبون لهذا الغرض والمخلفون.

المادة 184:

و/أو المؤهلات المطلوبة بمقتضى أحكام هذه المدونة وتلك المتخذة تطبيقاً لها.

المادة 198:

تفيد شهادات الطيران المعروفة تحت تسمية رخص أو إفاذات بحصول حاملها على معارف عامة نظرية وتطبيقية تخول له الحق في مزاوله المهام المقابلة لها وذلك مع مراعاة، عند الاقتضاء، حيازة المؤهلات الخاصة بنوع معين من الأجهزة أو المعدات أو الإجراءات أو ظروف الرحلة واللياقة الطبية المطلوبة.

تسلم التراخيص أو الإفاذات أو المؤهلات من طرف إدارة الطيران المدني بعد الدراسة ويتم الحصول عليها إما بشكل دائم أو تكون صالحة لفترة محددة. وفي الحالة الأخيرة، تخضع استمرارية مفعولها للتحقق من توفر المهارات المطلوبة.

المادة 199:

يجوز الاعتراف بمعادلة التراخيص أو الإفاذات أو المؤهلات الصادرة في دولة متعاقدة للتراخيص أو الإفاذات أو المؤهلات الصادرة في موريتانيا وفقاً لشروط محددة بمرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

المادة 200:

يجب تزويد جميع الطائرات المستخدمة للملاحة الدولية بإفاداة صلاحية للطيران صادرة أو مصدقة من الدولة المسجلة فيها.

يجب تزويد قائد الطائرة وأفراد طاقم الطائرة الآخرين في أي طائرة تعمل في الملاحة الدولية ببراءات الكفاءة والتراخيص الصادرة أو المصادق عليها من الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها.

لا يجوز لأي طائرة أو أفراد تم تعليق إفاذاتهم أو تراخيصهم المشاركة في الملاحة الدولية إلا بإذن من الدولة أو الدول التي تدخل أراضيها.

الفصل الثالث: التكوين من أجل الحصول على الشهادات والمؤهلات

المادة 201:

الهيئات التي توفر التكوين المطلوب للحصول على شهادات الطيران والمحافظة عليها لعمال الملاحة المهنيين وللعمال الذين يقدمون خدمات في مجال مراقبة الحركة الجوية، وكذا الهيئات أو، عند الاقتضاء، الأشخاص الطبيعيين الذين يوفر التكوين المطلوب للحصول على المؤهلات والمحافظة عليها يجب أن يكونوا معتمدين من طرف إدارة الطيران المدني طبقاً

المادة 191:

يجب ان تتوفر الطائرات ومعدات المخصصة للعمل الجوي، قبل أي استخدام، على رخصة استغلال صادرة عن السلطة المختصة.

تحدد بالطرق التنظيمية مدة وشروط صلاحية رخصة الاستغلال.

المادة 192:

عندما يمارس نشاط من العمل الجوي من قبل شركة غير مرخص لها على الوجه القانوني يجوز للوزير المكلف بالطيران المدني أن يقرر، بعد توجيه إنذار لها، احتجاز الأجهزة المستخدمة.

المادة 193:

تطبق على العمل الجوي أحكام المادتين 179 و180 المتعلقة بالرقابة الفنية على مؤسسات النقل الجوي ضماناً لسلامة الطيران وذلك دون المساس بأحكام المادة 191.

المادة 194:

يجوز أن تثار مسؤولية مستغلي خدمات العمل الجوي بشأن الأضرار التي لحقت بالأشخاص والممتلكات على السطح بسبب هذه الخدمات.

المادة 195:

سيحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء شروط تطبيق هذا الفصل.

الكتاب الخامس: عمال الطيران المدني

الباب الأول: أحكام عامة

الفصل الأول: فئات العمال

المادة 196:

وفقاً لأحكام هذه المدونة، يصنف عمال الطيران المدني في فئات العمال المتخصصين أدناه.

- عمال الملاحة المهنيون؛

- عمال الملاحة غير المهنيين؛

- عمال الطيران الآخرين.

الفصل الثاني: الشهادات والمؤهلات

المادة 197:

يجب على عمال الملاحة في طائرة وعلى عمال الطيران الآخرين أن يتوفروا على شهادات الطيران

يجوز سحب أو تعليق اعتماد هيئات طب الطيران والأطباء المعايين ضمن الشروط المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 203.

تخضع هذه الهيئات وهؤلاء الأطباء لرقابة إدارة الطيران المدني وفقا للشروط نفسها المنصوص عليها في المواد 58 و61 و62.

الفصل الخامس: التأديب

المادة 207:

يجوز إخضاع جميع عمال الطيران المدني لعقوبات تأديبية في حالة انتهاكهم للقواعد التي سنتها هذه المدونة والأحكام المتخذة لتطبيقها ضمنا للأمن.

المادة 208:

يقترح جهاز تأديبي، تابع لإدارة الطيران المدني، على الوزير المكلف بالطيران المدني العقوبات التي ستفرض بموجب المادة 207.

يشمل الجهاز التأديبي ثلاثة أقسام تقابل ثلاث فئات من عمال الطيران المدني محددة في المادة 196.

يجب أن تكون الإجراءات التأديبية حضورية والعقوبات متناسبة مع الخروقات المسجلة.

ويحدد مرسوم صادر عن مجلس الوزراء تشكيل وسير عمل جهاز التأديب والعقوبات والإجراءات المطبقة.

الباب الثاني: عمال الملاحة المهنيون

الفصل الأول: أحكام عامة

المادة 209:

تُمنح صفة الملاح المهني في مجال الطيران المدني للأشخاص الذين يمارسون بشكل اعتيادي ورئيسي، إما لحسابهم الخاص وإما نيابة عن الغير من أجل الربح:

- قيادة الطائرات؛
- القيام على متن الطائرة، بخدمة المحركات والآلات والأدوات الأخرى اللازمة لتشغيل الطائرة وملاحتها؛
- الخدمات الإضافية على متن الطائرة، وبصفة خاصة، عمال الملاحة في قمرة القيادة التابعين للنقل الجوي؛
- توفير الخدمة على متن الطائرة للأجهزة الأخرى المركبة عليها وخاصة الكاميرات ومعدات الرصد الجوي والأجهزة المخصصة لأعمال الزراعة ومناورة المظلات.

المادة 210:

ينتمي عمال الملاحة المهنيين التابعين للطيران المدني إلى واحدة من الفئتين التاليتين:

لشروط محددة بموجب مقرر وزاري، وتتناول هذه الشروط التنظيم والوسائل البشرية والمادية والضمانات المالية، فضلا عن برامج التدريب والعمليات.

المادة 202:

المتحنون والمدرّبون الذين يقدمون الاختبارات في مجال اللياقة ورقابة الكفاءة المطلوبة للحصول على شهادات الطيران وعلى المؤهلات وعلى تجديدهما يجوز أن تؤهلهم إدارة الطيران المدني، طبقا لشروط محددة بموجب مقرر وزاري، للقيام هم أنفسهم بتجديد المؤهلات.

وتتناول شروط التأهيل، بصفة خاصة حيازة شهادة الطيران والمؤهلات المطلوبة.

المادة 203:

يجوز سحب الاعتماد من هيئات التكوين والتأهيل من المتحنيين والمدرّبين طبقا لأحكام المادتين 201 و202 عندما لا يعود شرط من شروط الاعتماد أو التأهيل مستوفى أو عندما تشكل هيئة أو أشخاص طبيعيين من حيث أساليب عملهم أو سلوكهم أو المواد المستخدمة خطرا على الأمن.

ولا يتم السحب إلا بعد أن يتاح للشخص المعني تقديم ملاحظاته، وفي حالة الاستعجال يجوز تعليق الاعتماد.

تخضع هيئات التكوين هذه وهؤلاء المتحنون والمدرّبون لرقابة إدارة الطيران المدني وفقا للشروط نفسها المنصوص عليها في المواد 58 و61 و62.

الفصل الرابع: طب الطيران

المادة 204:

يجب أن يتوفر عمال الملاحة الجوية والعمال القائمون بخدمات رقابة الحركة الجوية يحتاجون، من أجل مزولة وظائفهم، على إفادة طبية سارية المفعول.

المادة 205:

تسلم هذه الإفادات الطبية بعد الفحص من قبل أطباء معايينين أو هيئات لطب الطيران معتمدة من طرف إدارة الطيران المدني وفقا للشروط محددة بمرسوم صادر عن مجلس الوزراء. وتتعلق هذه الشروط، بصفة خاصة، بالوسائل المادية المعينة المستخدمة وتكوين العمال الطبيين في مجال الطيران الطبي.

يجوز أن تتعرض القرارات التي تتخذها هيئات طب الطيران أو الأطباء المتحنون لطعن إداري تتقدم به السلطة المختصة لإصدار شهادة الطيران أو المعنى أو رب العمل وفقا لشروط محددة بمرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

المادة 206:

أولاً: النقل الجوي؛

ثانياً: العمل الجوي.

المادة 211:

يجوز السماح للأشخاص الذين لا يتمتعون بالجنسية الموريتانية بأن يمارسوا، مؤقتاً، الأنشطة المقصورة بمقتضى المادة 209 على عمال الملاحة المهنيين التابعين للطيران المدني وفقاً للشروط المنصوص عليها بمرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

الفصل الثاني: السجلات

المادة 212:

لا يمكن لأي شخص أن يكون من العمال الملاحين المهنيين التابعين للطيران المدني ما لم يكن مقيداً على السجل الخاص بفتته.

ومع ذلك، لا يخضع لعملية التقييد هذه عمال الخدمات الإضافية على متن الطائرة المكتتبين لمدة تقل عن ستة 6 أشهر.

المادة 213:

يجب أن تتوفر في المترشح الراغب في التقييد على السجلات المذكورة في المادة 212 الشروط التالية:

- أن يكون موريتاني الجنسية؛
- أن يكون حائزاً على الشهادات المطلوبة وكذا حسب الحالة، على تراخيص سارية الصلاحية تتناسب مع السجل المعتمد؛
- ألا يكون قد أدين بأي عقوبة حبس أو عقوبة أشد بسبب ارتكاب جنائية أو جنحة تنال من الاستقامة أو من الآداب العامة.

الفصل الثالث: قائد الطائرة وأفراد طاقمها

المادة 214:

يتكون الطاقم من مجموع الأشخاص الموجودين على متن الطائرة لخدمتها في الجو وهم تحت قيادة قائد الطائرة.

المادة 215:

قائد الطائرة مسؤول عن تنفيذ المهمة، وهو الذي يقوم، ضمن الحدود المنصوص عليها في النظم والتعليمات الصادرة عن السلطة المختصة وعن المستغل، باختيار مسار الطائرة، وارتفاعها في الجو وبتحديد توزيع حمولتها.

ويجوز له أن يرجئ أو يعلق مغادرة الطائرة وأن يغير أثناء الرحلة، وجهتها كلما رأى ضرورة أمنية في ذلك شريطة إبلاغ الأمر بتقديم أسباب قراره.

المادة 216:

يتولى قائد الطائرة قيادة الطائرة خلال مدة الرحلة كلها.

وله السلطة على جميع الأشخاص الموجودين على متن الطائرة وله أيضاً أن ينزل من الطائرة أي شخص من بين أفراد الطاقم أو من الركاب أو أي جزء من البضائع التي قد تشكل خطراً على السلامة أو الأمن أو حسن النظام على متن الطائرة.

ويجوز له أن يقوم، أثناء الرحلة إذا بدت له ضرورة ذلك، بإسقاط كل أو بعض الحمولة من البضائع أو الوقود، شريطة إبلاغ الأمر للمستغل وموافاته بأسباب قراره.

المادة 217:

قائد الطائرة هو المؤتمن على الجهاز والمسؤول عن الشحن. في حالة مواجهته لصعوبات أثناء أداء مهمته يجب عليه أن يطلب تعليمات من المستغل. إذا كان من المستحيل عليه الحصول على تعليمات دقيقة، يكون له الحق، دون إذن خاص في:

- الأمر بصرف النفقات اللازمة لإنجاز المهمة القائمة؛
- الأمر بتنفيذ الإصلاحات اللازمة لتمكين الطائرة من مواصلة مهمتها في أجل قريب.
- اتخاذ جميع التدابير وصرف النفقات الضرورية لضمان سلامة الأشخاص الموجودين على متن الطائرة والمحافظة على البضائع.
- استئجار عمال إضافيين لإنجاز المهمة، وتسريحهم؛
- اقتراض الأموال اللازمة للتمكن من تنفيذ الإجراءات المنصوص عليها في الفقرات السابقة.

وإذا نجم خلاف في هذا الشأن فإنه يرفع أمام المحكمة المختصة في المسائل التجارية.

الفصل الرابع: شروط العمل

المادة 218:

تسري أحكام مدونة الشغل والنصوص المتخذة تطبيقاً لها على شروط عمل عمال الملاحة المهنيين شريطة مراعاة أحكام هذا الفصل وتلك المتخذة تطبيقاً له.

المادة 219:

لأسباب أمنية لا يجوز أن تتجاوز مدة زمن الخدمة وزمن الرحلة الجوية للعمال الذين يزاولون واحدة من الوظائف المذكورة في المادة 209 حداً يضبطه مرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

يحدد المرسوم ذاته، بالنسبة للعمال المشار إليهم في الفقرة الأولى من هذه المادة، عدد الأيام في الشهر وفي السنة المدنية إضافة إلى فترات العطل الرسمية المحددة

لا يلزم أي عضو من عمال الملاحة في مجال الطيران المدني بأداء وظائف أخرى غير تلك المحددة في عقد عمله، إلا في الجو ويكون ذلك بناء على أمر من القائد. ومع ذلك عندما تكون الوسائل الفنية غير كافية يشارك الطاقم على الأرض في عمليات إصلاح الطائرات وإعادة تأهيلها.

المادة 225:

بالإضافة إلى الممتلكات التي لا يجوز، في إطار قانون الإجراءات المدنية أو القوانين الخاصة، أن تخضع للحجز أو للارتهان لا يمكن لأي سبب من الأسباب حجز أو ارتهان: المعدات والأدوات وغيرها من المواد التي تعود ملكيتها لأفراد طاقم الملاحة والمخصصة لممارسة مهنتهم.

المبالغ المستحقة للمعنيين عن التكاليف الطبية أو الصيدلانية، ونفقات السكن والمعيشة وتكاليف العودة إلى موطن الاكتتاب غير قابلة للتصرف فيها أو للحجز.

المادة 226:

شريطة وجود أحكام تفضيلية في مدونة الشغل، في حالة العجز عن العمل الناتج عن إصابة أو مرض لا يعزى إلى خدمة أحد أفراد عمال الملاحة المهنية في مجال الطيران المدني خلال تنفيذ العقد، يلزم المستغل بأن يوفر له لغاية استئناف مهامه كفرد من الطاقم أو لغاية قرار طبيب معتمد أو، عند الاقتضاء، لغاية تاريخ سريان استفادته من التقاعد:

- راتبه الشهري المضمون خلال الشهر الذي حدث فيه العجز ولمدة الأشهر الثلاثة الموالية؛
- نصف هذا الراتب لمدة الأشهر الثلاثة الموالية لهذه الفترة الأولى.

المادة 227:

شريطة وجود أحكام تفصيلية في مدونة الشغل، في حالة عجز ناتج عن حادث في العمل أو مرض يعزى للخدمة ومعترف به على هذا النحو من قبل طبيب معتمد لهذا الغرض، يحق للمعني أن يتقاضى، لغاية استئناف مهامه الملاحية أو لغاية صدور قرار من طبيب معتمد أو عند الاقتضاء، لغاية تاريخ سريان استفادته من التقاعد:

- راتبه الشهري الكامل خلال الشهر الذي حدث فيه العجز ولمدة الأشهر الثلاثة الموالية؛
- الحد الأدنى المضمون للأجور خلال الأشهر الثلاثة الموالية للفترة الأولى.

وفي حالة إبرام اتفاقات تفضيلية بين المستغلين وعمالهم فإن هذه الأخيرة تتفوق على أحكام هذه المادة. وفي حالة عدم تحمل الدولة للنفقات الطبية والأدوية والحجز الطبي الناجمة عن حالات العجز المنصوص عليها في هذه المادة يتولى المستغل تحملها.

المادة 228:

تلتزم شركات الطيران باتخاذ جميع الترتيبات اللازمة لتخصيص وظائف معينة لأفراد عمال الملاحة الذين

في مدونة الشغل، يكونون فيها طلقاء من كل خدمة أو التزام.

المادة 220:

يترتب وجوبا على اكتتاب أحد عمال الملاحة المهني اعداد عقد عمل مكتوب ومصدق من قبل إدارة الطيران المدني.

ويجب أن يحدد العقد على الخصوص:

- (أ) الأجر الأدنى الشهري المضمون؛
- (ب) التعويض عن التسريح من الخدمة الذي سيمنح، ما لم يتعلق الأمر بارتكاب خطأ فادح، للعمال المسرحين دون حق في معاش فوري؛
- (ج) الشروط التي يتم إنهاء العقد فيها في حالة المرض أو العجز أو الوفاة؛
- (د) مكان الوجهة النهائية واللحظة التي تعتبر المهمة انطلاقا منها قد أنجزت إذا كان العقد أبرم لمهمة محددة؛
- (هـ) مهلة الإشعار التي تجب مراعاتها في حالة إلغاء العقد من جانب أحد الأطراف والذي ينبغي خلاله أن يبقى عمل الطيران الشهري المطلوب من الملاحين مساويا لمتوسط عمل الطيران الشهري المطلوب خلال نفس الفترة من أعضاء عمال الملاحة التابعين للمؤسسة المعنية.

المادة 221:

عقد العمل ذو المدة المحددة، والذي ينتهي خلال أداء مهمة يمدد لغاية انتهاء هذه المهمة.

عقد العمل ذو المدة الغير محددة والذي يفسخ خلال أداء المهمة ينتهي بانتهاء فترة الإشعار، التي تبدأ من تاريخ الانتهاء من المهمة.

أي عضو من عمال الملاحة يتم إنزاله من الطائرة لأي سبب من الأسباب خلال أداء مهمة يعاد إلى الوطن على حساب المستغل حتى مكان اكتتابه.

المادة 222:

قطع المهمة بقرار من قائد الطائرة لأسباب أمنية لا يشكل حالة لإنهاء عقد العمل.

يتحمل المستغل جميع التكاليف الناجمة عن هذا القطع بما في ذلك تلك المحددة في المادة 221.

المادة 223:

في حالة اعتقال أو احتجاز أو أسر أحد أفراد الطاقم بمناسبة الخدمة دون أن يكون ذلك نتيجة واضحة لجريمة خاضعة للقانون العام يمدد عقد العمل تلقائيا لغاية نهاية الاعتقال أو الاحتجاز أو الأسر.

وما لم تكن ثمة أحكام تفضيلية، يدفع المستغل شهريا فترة تمديد العقد، لذوي الحقوق أو في حالة عدم وجودهم، للشخص الذي عينه عضو الطاقم المشار إليه في الفقرة الأولى من هذه المادة 60% من مجموع متوسط الراتب الشهري لأثنى عشر شهرا السابقة.

المادة 224:

الموريتانية على الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات المعتادة والمؤن الموجودة على متن طائرة مسجلة في موريتانيا أو في دولة متعاقدة عند وصولها إلى موريتانيا أو ما زالت في أراضيها. لا ينطبق هذا الإعفاء على الكميات أو المواد التي تم تفريغها، ما لم تسمح به النظم الجمركية للدولة، والتي قد تفرض أن توضع هذه الكميات أو المواد تحت إشراف الجمارك.

يسمح بدخول قطع الغيار والمعدات المستوردة إلى الأراضي الموريتانية للتركيب أو الاستخدام على متن طائرات تابعة لدولة أخرى متعاقدة تعمل في الملاحة الجوية الدولية معفاة من الرسوم الجمركية، مع مراعاة النظم الوطنية. التي يمكن أن تفرض أن توضع هذه الأشياء تحت إشراف ومراقبة الجمارك.

الكتاب السابع: التحقيقات التقنية حول حوادث ووقائع

الطيران المدني

الباب الأول: أحكام عامة

فصل وحيد

المادة 236:

لأغراض تطبيق هذا الكتاب يشكل حادثا أو واقعة خطيرة أو حدثا من أحداث الطيران المدني، حادث أو واقعة خطيرة أو حدثا، بالمعنى الوارد في الملحق 13 من اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944 ، وقع لطائرة مدنية.

المادة 237:

يستهدف التحقيق التقني الذي يتم في أعقاب وقوع حادث أو واقعة من أحداث الطيران المدني غرضا وحيدا هو جمع وتحليل المعلومات المفيدة وتحديد ظروف وأسباب وقوع هذا الحادث أو تلك الواقعة وعرض الاستنتاجات وكذا، عند الاقتضاء، وضع توصيات في مجال السلامة تحسبا ومنعا لوقوع حوادث أو واقعة في المستقبل. ولا يرمي التحقيق التقني أبدا إلى تحديد الأخطاء أو المسؤوليات.

المادة 238:

كل حادث أو واقعة خطيرة من أحداث الطيران المدني يترتب عليه تحقيق. ويجوز التحقيق في أي حدث آخر من أحداث الطيران المدني إذا رأت هيئة التحقيق أو الوزير المكلف بالطيران المدني أنه بإمكانهم أن يستخلصوا من ذلك دروسا وعبرا في مجال سلامة الطيران.

المادة 239:

يدخل التحقيق التقني ضمن اختصاص السلطات الإدارية المختصة فيما يتعلق بالحوادث والوقائع الخطيرة للطيران المدني الطارئة فوق التراب الموريتاني أو داخل مجاله الجوي.

وتمارس أيضا صلاحيات السلطات الموريتانية في مجال التحقيق خارج التراب أو المجال الجوي الموريتاني عندما:

أصيبوا قبل سن التقاعد، بعجز ناشئ عن خدماتهم جعلهم غير قادرين على العمل في الجو.

المادة 229:

يلتزم صاحب العمل بإبرام تأمين عن الأخطار المهنية لعمال الملاحة.

الفصل الخامس: أحكام جزائية

المادة 230:

يعاقب بغرامة لا تزيد عن ثلاثمائة ألف أوقية (MRU 300.000) وبالحبس لمدة لا تزيد عن ستة 6 أشهر، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص مارس إحدى الوظائف المترتبة عن التراخيص والمؤهلات المهنية للطاقم المهني للطيران المدني خرقا لأحكام هذا الباب.

ويعاقب بنفس العقوبة أي مسؤول لأي شركة اسند واحدة من هذه الوظائف لشخص لا تتوفر فيه الشروط المطلوبة في هذا الباب.

الباب الثالث: عمال الملاحة غير المهنيين

فصل وحيد

المادة 231:

تمنح صفة عمال الملاحة غير المهنيين في مجال الطيران المدني للأشخاص الذين يزاولون دون مقابل ووظائف طيار أو مساعد طيار.

الكتاب السادس: الأحكام الخاصة بحقوق الجمارك

والإعفاءات

باب وحيد

المادة 232:

تستفيد النوادي الجوية المكونة بشكل صحيح والمعتمدة من الإعانات والمزايا و الإعفاءات، وخصوصا من الضرائب والإتاوات على المطارات طبقا لشروط تحدد بمقتضى مرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

المادة 233:

لا تخضع الطائرات والمحركات والمعدات وقطع الغيار والوقود و مواد التشحيم المخصص للاستخدام الحصري لنوادي الطيران المعتمدة لأي ضريبة استيراد.

المادة 234:

سيحدد مقرر مشترك بين الوزيرين المكلفين بالطيران المدني والمالية الشروط التي يمكن بموجبها لشباب من الجنسية الموريتانية تقل أعمارهم عن 25 سنة، ويمارسون نشاطا في مجال الطيران داخل نادي جوي أن يستفيدوا من مزايا مالية أو من طبيعة أخرى من أجل تحسين خبراتهم. ويتولى الوزير المكلف بالطيران المدني منح هذه المزايا.

المادة 235:

دون الإخلال بالنظم الجمركية المعمول به في موريتانيا، تعفى جميع الطائرات من الرسوم الجمركية خلال رحلة جوية إلى الأراضي الموريتانية أو منها أو العابرة لها. يعفى من الرسوم الجمركية أو رسوم الزيارة أو غيرها من الرسوم والرسوم المماثلة التي تفرضها الدولة

المادة 245:

ويجوز للدول المعنية بحادث أو واقع ان يعينوا ممثلا للمشاركة في التحقيق التقني.

المادة 246:

سيحدد مرسوم يتخذه مجلس الوزراء اجراءات تطبيق هذا الفصل، وخصوصا طبيعة هيئة التحقيق وشروط تعيين أعضائها وطرق تمويل التحقيقات التقنية، وشروط انتداب المحققين التقنيين وتأهيل الوكلاء الذين بوسعهم أن يقوموا بأعمال معينة من التحقيق وكذا الحالات والظروف التي يمكن من خلالها لخبراء من جنسية أجنبية ولممثلي الدول الأخرى أن يشاركوا في التحقيق التقني.

الباب الثالث: التحقيق التقني

الفصل الأول: الزامية توفير المعلومات والمحافظة على

عناصر التحقيق

المادة 247:

كل شخص طبيعي أو معنوي يطلب منه اعتبارا لوظائفه أو نشاطه، أن يحقق في حادث أو واقعة تتعلق بالطيران المدني، يجب عليه أن يقدم، دونما تأخير، تقريرا إلى الوزير المكلف بالطيران المدني أو إلى هيئة التحقيق إذا كانت ذات طابع دائم أو عند الاقتضاء، بالنسبة لشخص طبيعي إلى مستخدمه طبقا لشروط تحدد بمرسوم صادر عن مجلس الوزراء.

ينطبق الالتزام نفسه اتجاه المعرفة ب "حدث" يعتبر "حدثا" أي نوع من الانقطاع أو الخلل أو العجز العملي، أو غير ذلك من الظروف غير الاعتيادية الأخرى التي كان لها أو من المحتمل أن يكون لها تأثير على سلامة الطيران ولم تود إلى حادث أو واقعة خطيرة على الطيران على النحو المحدد في الملحق 13 بالاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الصادر بتاريخ 7 ديسمبر 1944.

أي شخص أبلغ عن حادث أو واقعة تتعلق بالطيران المدني أو عن "حدث"، على النحو المنصوص عليه في الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة لا يجوز أن يخضع لأية عقوبة تأديبية أو إدارية، إلا في حالة تقصير واضح من جانبه اتجاه قواعد السلامة.

مصادر المعلومات في التقارير الإلزامية والطوعية محمية بالكامل.

المادة 248:

لا يجوز لأي شخص أن يقوم في المكان الذي وقع فيه الحادث وبأي شكل من الأشكال، بتغيير أو نقل عناصر التحقيق أو أخذ عينات من هذه العناصر، سواء تعلق الأمر بالأماكن الفعلية أو بالطائرة أو بحطامها إلا إذا استدعت ذلك متطلبات الأمن أو الحاجة إلى تقديم المساعدة للضحايا.

المادة 249:

يتخذ عمال الملاحة والهيئات أو الشركات ذات العلاقة بالحادث أو الواقعة الإجراءات الكفيلة بالمحافظة على

(أ) تتعلق الحادثة أو الواقعة الطارئة في إقليم دولة أخرى أو مجالها الجوي بطائرة مسجلة بموريتانيا أو مستغلة من لدن مؤسسة يوجد مقرها الرئيسي أو إقامتها الرئيسية في موريتانيا وإذا لم تفتح هذه الدولة تحقيقات تقنيا؛

(ب) يتعلق بحادث أو بواقعة وقعت خارج التراب الوطني أو المجال الجوي لأي دولة أخرى بطائرة مسجلة في موريتانيا أو بطائرة لا تفتح الدولة المسجلة فيها تحقيقات تقنيا، إذا كانت هذه الطائرة تستغلها شركة يوجد مقرها الرئيسي أو إقامتها الرئيسية في موريتانيا.

المادة 240:

يجوز للسلطات الموريتانية أن تفوض لدولة أجنبية القيام بكل أو بعض التحقيق التقني الذي يدخل ضمن صلاحياتها.

يمكن للسلطات الموريتانية أن تقبل تفويض دولة أجنبية لتنفيذ كل أو بعض تحقيق يدخل ضمن صلاحيات تلك الدولة.

المادة 241:

أي حادث أو واقعة خطيرة في مجال الطيران المدني وقعت لطائرة في التراب أو المجال الجوي الموريتاني يبلغ في أقرب وقت ممكن وبأسرع وسيلة للدول المعنية وكذا، عند الاقتضاء، للمنظمات الإقليمية والدولية المساهمة في سلامة الطيران المدني طبقا لشروط محددة بمقرر من الوزير المكلف بالطيران المدني.

الباب الثاني: هيئة التحقيق

فصل وحيد

المادة 242:

تتولى التحقيق هيئة دائمة أو هيئة بالمناسبة مستقلة من حيث الوظيفة اعتمادا على الحدث.

يتصرف أعضاء هيئة التحقيق بشكل مستقل ولا يتلقون ولا يطلبون تعليمات من أية سلطة أو أية هيئة قد تتعارض مصالحها مع المهمة المسندة إليهم. لهيئة التحقيق وحدها صلاحية تحديد مدى التحقيق والمسطرة المتبعة لإجرائه.

المادة 243:

لا يمارس صلاحيات المحققين التقنيين المنصوص عليها في هذا الكتاب إلا الوكلاء التابعون لهيئة التحقيق المعينون من قبل المسؤول عن الهيئة والمنتدبون لهذا الغرض من قبل الوزير المكلف بالطيران المدني.

ومع ذلك، يجوز لوكلاء معتمدين لهذا الغرض من قبل الوزير المكلف بالطيران المدني القيام بأعمال التحقيق المنصوص عليها في المادتين 250 و 251 تحت سلطة المسؤول عن هيئة التحقيق ويسمى هؤلاء المحققون الحائزون على المعلومات الأولى.

المادة 244:

يجوز لهيئة التحقيق أن تستدعي خبراء من جنسية أجنبية للمساعدة في التحقيق التقني.

إشراف ضابط شرطة قضائية، بأخذ آليات التسجيل على متن الطائرة ودعائم التسجيل؛
- عند فتح تحقيق قضائي، يتم أولا احتجاز آليات التسجيل ودعائمه، على النحو المنصوص عليه في المادة 87 من مدونة الإجراءات الجنائية، من قبل السلطة القضائية ثم تحال تلك الآليات إلى المحققين التقنيين، بناء على طلبهم، لاستنساخ التسجيلات تحت رقابة ضابط شرطة قضائية؛
- لا يستغل محتوى التسجيلات التي يقوم بها المحققون التقنيون، بمقتضى الفقرة الأولى والثانية من هذه المادة، إلا لأغراض التحقيق التقني فقط.

المادة 254:

يستمتع المحققون التقنيون لممثلي الشركات أو الهيئات وكذا عمال الملاحاة المعنيين بالحادث أو الواقعة، ويجوز لهم أن يستمعوا لأي شخص آخر يعتبرون الاستماع إليه مفيدا.

ويجوز للمحققين التقنيين، دون الاحتجاج عليهم بالسِر المهني، أن يحصلوا على أية معلومات أو وثيقة بشأن الظروف أو الأشخاص أو الشركات أو الهيئات أو المواد المرتبطة بالحادث أو الواقعة.

عندما تكون المعلومات أو الوثائق المذكورة في الفقرة الثانية من هذه المادة في حيازة السلطة القضائية، يجوز للمحققين التقنيين الحصول على نسخة منها. ومع ذلك، لا يجوز اعطاء الملفات أو البيانات الطبية لغير الطبيب التابع لهيئة التحقيق.

المادة 255:

يتاح للمحققين التقنيين الاطلاع على نتائج الاختبار أو العينات المتعلقة بالأشخاص المكلفين بقيادة الطائرة والتحقيق فيها وراقبتها وجثث الضحايا.

المادة 256:

تدون جميع إجراءات التحقيق المنصوص عليها في هذا الفصل في سجل التحقيق مع تاريخ ووقت التدخل واسم وتوقيع المحقق أو المحققين الذين قاموا به.

الباب الرابع: نشر ومعالجة المعلومات وتقارير

التحقيق

فصل وحيد

المادة 257:

يجب على جميع أعضاء هيئة التحقيق وجميع الخبراء والممثلين المشاركين في التحقيق الالتزام بالسرية المهنية وفقا للشروط وتحت العقوبات المنصوص عليها في المادة 350 من مدونة العقوبات.

واستثناء على أحكام الفقرة الأولى من هذه المادة، يجوز للمسؤول عن هيئة التحقيق أن ينشر معلومات حول سير التحقيق التقني وما نجم عنه من نتائج مؤقتة تحسبا ومنعا لوقوع حادث أو واقعة خطيرة، وأن يرسل المعلومات الناجمة عن التحقيق التقني إلى إدارة الطيران

العناصر والمعلومات التي قد تفيد التحقيق، لاسيما التسجيلات من أي نوع.

المادة 250:

المحققون التقنيون أو في حالة عدم وجودهم، المحققون أصحاب المعلومات الأولى، يتخذون إذا لزم الأمر خلال تدخلهم في مكان الحادث أو الواقعة كما هو محدد في المادة 251، الإجراءات الكفيلة بضمان المحافظة على المؤشرات.

ويشمل الحفاظ على هذه المؤشرات تدابير الحماية لمنع المزيد من الضرر، ومنع الأشخاص غير المصرح لهم من الولوج إلى الطائرة ومنع النهب والتدهور.

الفصل الثاني: سلطات المحققين

المادة 251:

المحققون الفنيون والمحققون أصحاب المعلومات الأولى يتاح لهم فورا وبحرية الولوج إلى مكان الحادثة أو الواقعة، أو إلى الطائرة أو إلى حطامها ومحتوياتها حتى يتمكنوا من القيام بالمعاينات المفيدة ومراقبتها.

تبلغ السلطات القضائية أولا بتدخلهم في موقع الحادث. المحققون الفنيون والمحققون أصحاب المعلومات الأولى وأي شخص مسموح له بالمشاركة في التحقيق التقني بمقتضى أحكام هذا الكتاب والمرسوم المتخذ تطبيقا له يجب أن يكونوا مزودين، عند ممارستهم لمهامهم أو مشاركتهم في التحقيق، بوثيقة تعريف وبأوراق رسمية تثبت صلاحيتهم.

المادة 252:

المحققون التقنيون أو بناء على تعليمات من المسؤول عن هيئة التحقيق، المحققون أصحاب المعلومات الأولى يجوز لهم أن يقوموا بدون تأخير تحت إشراف ضابط من الشرطة القضائية، بأخذ العينات لغرض فحص دقيق أو تحليل للحطام أو القطع أو أي عنصر يعتقدون أنه سيساهم في تحديد أسباب الحادث أو الواقعة.

عندما يؤدي الحادث أو الواقعة إلى فتح تحقيق قضائي لا يجوز عندئذ للمحققين التقنيين أن يعمدوا إلى أخذ العينات المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة إلا بموافقة وكيل الجمهورية أو قاضي التحقيق. وفي حال عدم حصول الموافقة، يحاطون علما بإنجاز الخبرة القضائية، ويحق لهم حضورها واستغلال نتائجها لأغراض التحقيق التقني.

المادة 253:

- يتاح للمحققين دونما تأخير الاطلاع على محتويات آليات التسجيل على متن الطائرة وغيرها من التسجيلات التي تعتبر مفيدة ويجوز لهم القيام باستغلالها وفقا للشروط التالية:

- المحققون التقنيون أو، بناء على تعليمات من المسؤول عن هيئة التحقيق، المحققون أصحاب المعلومات الأولى يجوز لهم أن يقدموا، تحت

المادة 264:

يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنة (1) واحدة وبغرامة لا تتجاوز خمسمائة ألف أوقية (MRU 500.000) على عرقلة عمل هيئة التحقيق:

- (أ) إما من خلال معارضة ممارسة المحققين التقنيين للمهام المسندة إليهم؛
(ب) إما من خلال رفض موافاتهم بالتسجيلات والمواد والمعلومات والوثائق المفيدة بحجبتها أو تغييرها أو العمل على اخفائها.

المادة 265:

يجوز اعتبار الأشخاص الاعتباريين مسؤولين جنائيا عن المخالفات المحددة في هذا الباب.

العقوبات التي تطال الأشخاص الاعتباريين هي:

(أ) غرامة لا تتجاوز مليونان وخمسمائة ألف أوقية (MRU 2.500.000)؛

(ب) واحد أو أكثر من العقوبات التالية:

- الحظر المباشر لممارسة النشاط أو النشاطات المهنية التي تم في إطارها ارتكاب المخالفة حظرا دائما أو لمدة لا تزيد عن 5 خمس سنوات؛
- القيام بشكل نهائي أو لفترة لا تزيد عن 5 خمس سنوات بإغلاق مؤسسات أو واحد أو أكثر من مؤسسات الهيئة المستخدمة في ارتكاب الأفعال المجرمة؛
- الحرمان من الصفقات العمومية بشكل نهائي لمدة لا تتجاوز 5 خمس سنوات؛
- الإعلان عن طريق الإلصاق للقرار المتخذ ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 44 من مدونة العقوبات أو نشره من خلال الصحافة.

الباب السادس: أحكام نهائية

المادة 266:

تلغى كافة الأحكام السابقة المخالفة لهذا القانون وخاصة أحكام القانون رقم 020-2011 الصادر بتاريخ 27 فبراير 2011، المتضمن مدونة الطيران المدني.

المادة 267:

ينفذ هذا القانون باعتباره قانونا للدولة وينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الإسلامية الموريتانية.

حرر بنواكشوط، بتاريخ 13 أكتوبر 2018

محمد ولد عبد العزيز

الوزير الأول

محمد سالم ولد البشير

وزير التجهيز والنقل

أمال بنت مولود

المدني والأشخاص الطبيعيين والاعتباريين الذين يساهمون بعملهم في سلامة السفر الجوي.

المادة 258:

تضمن الدولة الموريتانية عدم الإفصاح للجمهور عن تسجيلات محادثة المقصورة وتسجيلات صور قمرة القيادة وغيرها لأغراض أخرى غير التحقيق في الحادث أو الواقعة.

المادة 259:

يجوز لهيئة التحقيق أن تقدم، خلال التحقيق، توصيات في مجال السلامة عندما ترى أن منع وقوع حادث أو واقعة خطيرة يتطلب اعتماد وتنفيذ الاجراءات التصحيحية الناجمة عن هذه التوصيات في أقرب أجل ممكن.

المادة 260:

تنشر هيئة التحقيق في أعقاب التحقيق تقريرا في شكل ملاتم لنوع وجسامة الحادثة أو الواقعة.

يحافظ هذا التقرير على عدم الكشف عن أسماء الأشخاص المعنيين. وهو لا يحتوي إلا على معلومات مستقاة من التحقيق التقني ولازمة لتحقيق أسباب الحادث أو الواقعة، وعند الاقتضاء، على توصيات بشأن السلامة.

المادة 261:

قبل تقديم التقرير المشار إليه في المادة 260 يجوز لهيئة التحقيق أن تتلقى ملاحظات من السلطات والهيئات والشركات والعمال المعنيين والملمزمين بحفظ السر المهني بشأن مضمون هذه الاستشارات.

المادة 262:

تعتمد السلطات الموريتانية في أقرب الأجل الاجراءات التصحيحية الناتجة عن توصيات السلامة الصادرة عن هيئة التحقيق. ويجب تبرير أي فرق بينها وبين هذه التوصيات.

تنشر سنويا الاجراءات التصحيحية واختلافاتها المحتملة مع توصيات السلامة وتبرير هذه الاختلافات.

الباب الخامس: أحكام جزائية

فصل وحيد

المادة 263:

يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنة (1) واحدة وبغرامة لا تتجاوز خمسمائة ألف أوقية (MRU 500.000) على الفعل المتمثل، بالنسبة للأشخاص المدعويين من حيث طبيعة وظائفهم، للتحقيق في وقوع حادث أو واقعة ولم يبلغوا عنها وفقا للشروط المحددة في الفقرة الأولى من المادة 247.

4- إعلانات

عقد إيداع رقم 2018/441

في يوم الثلاثاء الموافق الرابع والعشرين من يوليو سنة ألفين وثمانية عشر حضر لدى مكتبنا نحن د/ أحمددي ولد حمادي، موثق العقود بالمكتب رقم 9 السيد: الشيخ باي محمد محفوظ حبيب، المولود بتاريخ: 1977/07/20 في ألاك، بطاقة تعريف رقم: 3935689738. و صرح بأنه يتقدم لدى مكتبنا من أجل الإيداع والتصديق على شهادة إعلان ضائع رقم 3952، صادرة بتاريخ 2018/07/23 عن مفوضية لكصر. والمتضمنة ان السيد: الشيخ باب محمد محفوظ حبيب، المولود في ألاك سنة 1977 أعلن فقده للوثائق التالية:

- ملكية عقارية (تيتير فونسي) لقطعة أرضية رقم 1337 حي لكصر. ونشير إلى أن الشهادة المذكورة محرر على رأسية وزارة الداخلية، و الإدارة العامة للامن الوطني، مكتوبة على الآلة الحاسبة و في صفحة واحدة موقعة من مفوض مفوضية لكصر.

و عالية تم تضمين ملخص هذا العقد بسجل أصول مكتبنا حيث وقع على ما جاء فيه بعد قراءته و الاحتفاظ به بدون تغيير أو تبديل. ولهذا سلمنا هذا العقد المكون من صفحة واحدة للمعني وقمنا بقراءته له.

عقد إيداع رقم 2018/629

في يوم الثلاثاء الموافق السادس من شهر نوفمبر سنة ألفين وثمانية عشر حضر لدى مكتبنا نحن د/ أحمددي ولد حمادي، موثق العقود بالمكتب رقم 9 السيد: محمد المصطفى محمد المصطفى، المولود بتاريخ: 1960/05/08 في الميناء، الرقم الوطني: 4341469644. و صرح بأنه يتقدم لدى مكتبنا من أجل الإيداع والتصديق على شهادة إعلان ضائع رقم 9546، صادرة بتاريخ 2018/10/29 عن الإدارة العامة للامن الوطني مفوضية عرفات. والمتضمنة ان المفوض: المختار محمد المختار، مفوض الشرطة المدنية، شهد بأن: محمد ولد المصطفى المولود سنة 1960 لأبيه: المصطفى، و لأمه: فاطمة. الجنسية: موريتانية. أعلن فقده لسند عقاري رقم 30260 على اسم المدعو: محمد ولد المصطفى، الرقم الوطني: 4341469644. ونشير كذلك إلى أن الوثيقة مكتوبة على الآلة الحاسبة و تحمل ملحومات عن الوثيقة الضائعة و صاحبها مكتوبة بخط اليد بقلم أزرق و في صفحة واحدة موقعة من طرف المفوض المختار ولد محمد المختار ومختومة بختمه. و عالية تم تضمين ملخص هذا العقد بسجل أصول مكتبنا حيث وقع على ما جاء فيه بعد قراءته و الاحتفاظ به بدون تغيير أو تبديل. ولهذا سلمنا هذا العقد المكون من صفحة واحدة للمعني وقمنا بقراءته له.

وصل رقم 0087 بتاريخ 16 مارس 2018 يقضي بالإعلان عن جمعية تسمى: جمعية شباب التعارف للتنمية

يسلم وزير الداخلية و اللامركزية أحمدو ولد عبد الله بواسطة هذه الوثيقة للأشخاص المعنيين أدناه وصلا بالإعلان عن الجمعية المذكورة أعلاه. تخضع هذه الجمعية للقانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 و النصوص اللاحقة و خصوصا القانون رقم 007.73 الصادر بتاريخ 23 يناير 1973 و القانون رقم 157.73 الصادر بتاريخ 02 يوليو 1973. يجب أن يصرح لوزارة الداخلية بكل التعديلات المدخلة على النظام الأساسي للجمعية المذكورة وبكل تغيير في إدارتها في الأشهر الثلاثة الموالية وذلك حسب مقتضيات المادة 14 من القانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 المتعلق بالجمعيات. أهداف الجمعية: إجتماعية

مدة صلاحية الجمعية: غير محدودة

مقر الجمعية: انواكشوط

تشكلت الهيئة التنفيذية:

الرئيس: الداه ولد الشيخ

الأمين العام: باب أحمد ولد الكوري

أمين المالية: محمد ولد الشيخ

وصل رقم 0223 بتاريخ 06 أغسطس 2018 يقضي بالإعلان عن جمعية تسمى: جمعية اتويركه للمحافظة على الوسط البيئي و العمل الإنساني

يسلم وزير الداخلية و اللامركزية أحمدو ولد عبد الله بواسطة هذه الوثيقة للأشخاص المعنيين أدناه وصلا بالإعلان عن الجمعية المذكورة أعلاه. تخضع هذه الجمعية للقانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 و النصوص اللاحقة و خصوصا القانون رقم 007.73 الصادر بتاريخ 23 يناير 1973 و القانون رقم 157.73 الصادر بتاريخ 02 يوليو 1973. يجب أن يصرح لوزارة الداخلية بكل التعديلات المدخلة على النظام الأساسي للجمعية المذكورة وبكل تغيير في إدارتها في الأشهر الثلاثة الموالية وذلك حسب مقتضيات المادة 14 من القانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 المتعلق بالجمعيات. أهداف الجمعية: بيئية - إجتماعية

مدة صلاحية الجمعية: غير محدودة

مقر الجمعية: اتويركه

تشكلت الجمعية التنفيذية:

الرئيس: كيلاله محمد سالم أوديكه

الأمين العام: إبراهيم محمد محمود

أمين المالية: مريم محمد سالم أوديكه

وصل رقم 0256 بتاريخ 08 نوفمبر 2018 يقضي بالإعلان عن منظمة تسمى: الجمعية الموريتانية للشؤون الإجتماعية و رعاية الأطفال

يسلم وزير الداخلية و اللامركزية أحمدو ولد عبد الله بواسطة هذه الوثيقة للأشخاص المعنيين أدناه وصلا بالإعلان عن الجمعية المذكورة أعلاه. تخضع هذه الجمعية للقانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 و النصوص اللاحقة و خصوصا القانون رقم 007.73 الصادر بتاريخ 23 يناير 1973 و القانون رقم 157.73 الصادر بتاريخ 02 يوليو 1973. يجب أن يصرح لوزارة الداخلية بكل التعديلات المدخلة على النظام الأساسي للجمعية المذكورة وبكل تغيير في إدارتها في الأشهر الثلاثة الموالية وذلك حسب مقتضيات المادة 14 من القانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 المتعلق بالجمعيات. أهداف الجمعية: إجتماعية

مدة صلاحية الجمعية: غير محدودة

مقر الجمعية: لكصر - انواكشوط

تشكلت الهيئة التنفيذية:

الرئيس: عبد العزيز دحمان زين

الأمين العام: محمد محمدين باباه

أمين الخزينة: إبراهيم السالك محمود

وصل رقم 0260 بتاريخ 09 نوفمبر 2018 يقضي بالإعلان عن جمعية تسمى: جمعية العمل من أجل التنمية المستدامة بكيدي ماغا

يسلم وزير الداخلية و اللامركزية أحمدو ولد عبد الله بواسطة هذه الوثيقة للأشخاص المعنيين أدناه وصلا بالإعلان عن الجمعية المذكورة أعلاه. تخضع هذه الجمعية للقانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 و النصوص اللاحقة و خصوصا القانون رقم 007.73 الصادر بتاريخ 23 يناير 1973 و القانون رقم 157.73 الصادر بتاريخ 02 يوليو 1973. يجب أن يصرح لوزارة الداخلية بكل التعديلات المدخلة على النظام الأساسي للجمعية المذكورة وبكل تغيير في إدارتها في الأشهر الثلاثة الموالية وذلك حسب مقتضيات المادة 14 من القانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 المتعلق بالجمعيات.

بتاريخ 23 يناير 1973 و القانون رقم 157.73 الصادر بتاريخ 02 يوليو 1973.

يجب أن يصرح لوزارة الداخلية بكل التعديلات المدخلة على النظام الأساسي للجمعية المذكورة وبكل تغيير في إدارتها في الأشهر الثلاثة المالية وذلك حسب مقتضيات المادة 14 من القانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 المتعلق بالجمعيات.

أهداف الجمعية: إجتماعية

مدة صلاحية الجمعية: غير محدودة

مقر الجمعية: انواكشوط

تشكلت الهيئة التنفيذية:

الرئيسة: السالكة سيد محمد

الأمين العام: عبد الرحمن سيدي

أمينة الخزينة: زينب أميده

وصل رقم 0266 بتاريخ 15 نوفمبر 2018 يقضي بالإعلان عن جمعية تسمى: منظمة العمل من أجل المحتاجين

يسلم وزير الداخلية و اللامركزية أحمدو ولد عبد الله بواسطة هذه الوثيقة للأشخاص المعنيين أدناه وصلا بالإعلان عن الجمعية المذكورة أعلاه.

تخضع هذه الجمعية للقانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 و النصوص اللاحقة و خصوصا القانون رقم 007.73 الصادر بتاريخ 23 يناير 1973 و القانون رقم 157.73 الصادر بتاريخ 02 يوليو 1973.

يجب أن يصرح لوزارة الداخلية بكل التعديلات المدخلة على النظام الأساسي للجمعية المذكورة وبكل تغيير في إدارتها في الأشهر الثلاثة المالية وذلك حسب مقتضيات المادة 14 من القانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 المتعلق بالجمعيات.

أهداف الجمعية: إجتماعية

مدة صلاحية الجمعية: غير محدودة

مقر الجمعية: انواكشوط - عرفات

تشكلت الهيئة التنفيذية:

الرئيسة: الزهرة أحمد محمود

الأمينة العامة: عيشة عبد البوكر

أمينة المالية: زينب عبد الله وسلو

وصل رقم 0267 بتاريخ 23 نوفمبر 2018 يقضي بالإعلان عن جمعية تسمى: جمعية إنفاق للعمل الخيري و التطوعي

يسلم وزير الداخلية و اللامركزية أحمدو ولد عبد الله بواسطة هذه الوثيقة للأشخاص المعنيين أدناه وصلا بالإعلان عن الجمعية المذكورة أعلاه.

تخضع هذه الجمعية للقانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 و النصوص اللاحقة و خصوصا القانون رقم 007.73 الصادر بتاريخ 23 يناير 1973 و القانون رقم 157.73 الصادر بتاريخ 02 يوليو 1973.

يجب أن يصرح لوزارة الداخلية بكل التعديلات المدخلة على النظام الأساسي للجمعية المذكورة وبكل تغيير في إدارتها في الأشهر الثلاثة المالية وذلك حسب مقتضيات المادة 14 من القانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 المتعلق بالجمعيات.

أهداف الجمعية: إجتماعية

مدة صلاحية الجمعية: غير محدودة

مقر الجمعية: تيارت - انواكشوط الشمالية

تشكلت الهيئة التنفيذية:

الرئيسة: توت محمود سيد المختار

الأمينة العامة: مريم المختار السالم

أمينة المالية: محجوبة عبد الله حبيبي

أهداف الجمعية: إجتماعية

مدة صلاحية الجمعية: غير محدودة

مقر الجمعية: سيلبابي

تشكلت الهيئة التنفيذية:

الرئيس: أمادو عبد الله انجاي

الأمين العام: الألمان أمادو با

أمين الخزينة: موسى دمبا جلو

وصل رقم 0261 بتاريخ 12 نوفمبر 2018 يقضي بالإعلان عن جمعية تسمى: جمعية الفتح للكراتي

يسلم وزير الداخلية و اللامركزية أحمدو ولد عبد الله بواسطة هذه الوثيقة للأشخاص المعنيين أدناه وصلا بالإعلان عن الجمعية المذكورة أعلاه.

تخضع هذه الجمعية للقانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 و النصوص اللاحقة و خصوصا القانون رقم 007.73 الصادر بتاريخ 23 يناير 1973 و القانون رقم 157.73 الصادر بتاريخ 02 يوليو 1973.

يجب أن يصرح لوزارة الداخلية بكل التعديلات المدخلة على النظام الأساسي للجمعية المذكورة وبكل تغيير في إدارتها في الأشهر الثلاثة المالية وذلك حسب مقتضيات المادة 14 من القانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 المتعلق بالجمعيات.

أهداف الجمعية: رياضية

مدة صلاحية الجمعية: غير محدودة

مقر الجمعية: انواكشوط

تشكلت الهيئة التنفيذية:

الرئيس: سعيد سيدي

الأمين العام: فلاني بابا

أمين المالية: خبار إبراهيم

وصل رقم 0262 بتاريخ 14 نوفمبر 2018 يقضي بالإعلان عن جمعية تسمى: الجمعية الإستشفائية بوادان

يسلم وزير الداخلية و اللامركزية أحمدو ولد عبد الله بواسطة هذه الوثيقة للأشخاص المعنيين أدناه وصلا بالإعلان عن الجمعية المذكورة أعلاه.

تخضع هذه الجمعية للقانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 و النصوص اللاحقة و خصوصا القانون رقم 007.73 الصادر بتاريخ 23 يناير 1973 و القانون رقم 157.73 الصادر بتاريخ 02 يوليو 1973.

يجب أن يصرح لوزارة الداخلية بكل التعديلات المدخلة على النظام الأساسي للجمعية المذكورة وبكل تغيير في إدارتها في الأشهر الثلاثة المالية وذلك حسب مقتضيات المادة 14 من القانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 المتعلق بالجمعيات.

أهداف الجمعية: صحية

مدة صلاحية الجمعية: غير محدودة

مقر الجمعية: ولاية آرار

تشكلت الهيئة التنفيذية:

الرئيس: الإمام ولد أبنو

عضو: أحمد محمود بابو

عضو: الدكتور: محمد ولد بابو

وصل رقم 0265 بتاريخ 14 نوفمبر 2018 يقضي بالإعلان عن منظمة تسمى: جمعية التقدم الشبابية لرفاه المجتمع

يسلم وزير الداخلية و اللامركزية أحمدو ولد عبد الله بواسطة هذه الوثيقة للأشخاص المعنيين أدناه وصلا بالإعلان عن الجمعية المذكورة أعلاه.

تخضع هذه الجمعية للقانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 و النصوص اللاحقة و خصوصا القانون رقم 007.73 الصادر

أهداف الجمعية: بينية
 مدة صلاحية الجمعية: غير محدودة
 مقر الجمعية: شمال انواكشوط – تيارت
 تشكيلة الهيئة التنفيذية:
 الرئيس: المختار أحمد الهيبة
 الأمانة العامة: ملم بمب السنوسي
 أمين الخزينة: محمد الامين المختار الهيبة

وصل رقم 0270 بتاريخ 27 نوفمبر 2018 يقضي بالإعلان عن
 جمعية تسمى: جمعية حماية المحيط البيئي
 يسلم وزير الداخلية و اللامركزية أحمدو ولد عبد الله بواسطة هذه
 الوثيقة للأشخاص المعنيين أدناه وصلا بالإعلان عن الجمعية
 المذكورة أعلاه.
 تخضع هذه الجمعية للقانون رقم 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو
 1964 و النصوص اللاحقة و خصوصا القانون رقم 007.73 الصادر
 بتاريخ 23 يناير 1973 و القانون رقم 157.73 الصادر بتاريخ 02 يوليو
 1973.
 يجب أن يصرح لوزارة الداخلية بكل التعديلات المدخلة على النظام
 الأساسي للجمعية المذكورة وبكل تغيير في إدارتها في الأشهر
 الثلاثة الموالية وذلك حسب مقتضيات المادة 14 من القانون رقم
 098.64 الصادر بتاريخ 09 يونيو 1964 المتعلق بالجمعيات.

إعلانات وإشعارات مختلفة	نشرة نصف شهرية تصدر يومي 15 و 30 من كل شهر للاشتراكات و شراء الأعداد، الرجاء الاتصال بمديرية نشر الجريدة الرسمية jo@primature.gov.mr تم الاشتراكات وجوبا عينا أو عن طريق صك أو تحويل مصرفي. رقم الحساب البريدي 391- انواكشوط	الاشتراكات وشراء الأعداد الاشتراكات العادية اشترك الشركات: 3000 أوقية جديدة الإدارات: 2000 أوقية جديدة الأشخاص الطبيعيين: 1000 أوقية جديدة ثمن النسخة : 50 أوقية جديدة
-------------------------	--	--

نشر مديرية الجريدة الرسمية
 الوزارة الأولى