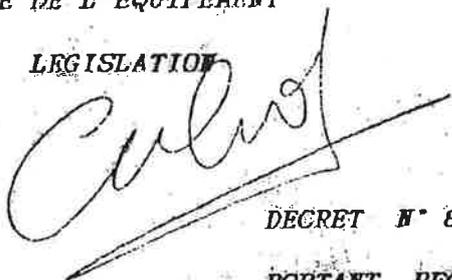


REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE
Honneur - Fraternité - Justice

MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT

VISA : LEGISLATION



DECRET N° 87.300

PORTANT REGLEMENT DE POLICE ET D'EXPLOI-
TATION DANS LE DOMAINE PORTUAIRE DU PORT
AUTONOME DE NOUAKCHOTT dit PORT DE L'AMITIE

(P. A. N. P. A.).

LE PRESIDENT DU COMITE MILITAIRE DE SALUT NATIONAL, CHEF DE L'ETAT,

Sur le Rapport du Ministre de l'Equipelement ;

- VU La Charte Constitutionnelle du Comité Militaire de Salut National en date du 09 Février 1985 ;
- VU Le Décret n° 157.84 du 29 Décembre 1984 portant règlement organique relatif aux attributions des Ministres ;
- VU Le Décret n° 73.86 du 10 Août 1986 portant nomination de certains membres du Gouvernement et ses textes modificatifs ;
- VU Le Décret n° 72.86 du 31 Juillet 1986 fixant les attributions du Ministre de l'Equipelement et l'Organisation de l'Administration Centrale de son Département ;
- VU Le Décret n° 94.87 du 15 Août 1987 portant nomination du Ministre de l'Equipelement ;
- VU Le Décret n° 25.86 du 05 Mars 1986, fixant les attributions du Ministre de l'Economie et des Finances et l'Organisation Centrale de son Département ;
- VU La Loi 78.043 du 28 Février 1978 portant Code de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes ;
- VU Le Décret n° 87.253 en date du 15 Octobre 1987 portant création et organisation d'un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial dénommé "PORT AUTONOME DE NOUAKCHOTT dit PORT DE L'AMITIE" (P. A. N. P. A.).

LE CONSEIL DES MINISTRES ENTENDU EN SA SEANCE DU
25 Novembre 1987

D E C R E T E

TITRE 1er - OBJET CHAMP D'APPLICATION DEFINITIONS

CHAPITRE I. OBJET : CHAMP D'APPLICATION DEFINITIONS

ARTICLE 1 - OBJET

Le présent Décret porte règlement de Police dans le domaine portuaire de Nouakchott.

ARTICLE 2 - CHAMP D'APPLICATION

Les présentes dispositions sont applicables sur toute l'étude du domaine portuaire de Nouakchott.

ARTICLE 3 - DEFINITIONS

Dans le présent Décret :

NAVIRE :

désigne tout bâtiment, bateau, chaland, barge, radeau, drague, péniche, hydravion et autres engins, flottants effectuant une navigation quelconque dans les limites définies à l'Article 2 ci-dessus soit par ses moyens, soit à la remorque d'un autre navire.

CAPITAINE :

désigne toute personne qui assure le commandement ou la Direction nautique d'un navire.

ARMATEUR :

désigne toute personne physique ou morale propriétaire de navire.

AFFRETEUR :

désigne le locataire du navire.

CONSIGNATAIRE :

désigne tout représentant local de l'Affrèteur et/ou de l'Armateur d'un navire.

POSTE D'AMARRAGE :

désigne un emplacement où un navire peut être amarré avec ou sans ancre.

RELACHE :

désigne une escale dans un Port qui n'a pas été prévue dans le voyage.

ZONE DE MOUILLAGE :

désigne un emplacement favorable où un navire peut rester à l'ancre.

AUTORITE PORTUAIRE :

s'entend du Directeur Général du Port Autonome de Kouakchott dit Port de l'Amitié ou de son Représentant.

PLAN D'EAU :

étendue d'eau située dans le domaine portuaire.

ZONE PORTUAIRE :

s'entend de tout ou partie du domaine portuaire.

TITRE D'ACCES :

désigne le document ou la marque délivrée par l'autorité portuaire donnant droit à l'accès dans le Port.

DEE. SHORE :

désigne la zone d'activité située en mer, au large des côtes.

POLLUTION :

désigne l'action de souiller, salir, obstruer, rendre dangereux l'environnement naturel.

ACCOMIER :

désigne l'agent agréé pour la manutention, la garde des marchandises dans le domaine portuaire.

NETTOYAGE :

signifie le raclage et le brossage de la coque du navire.

DERALAGE :

signifie le mouvement d'un navire le long du quai d'un emplacement à un autre.

TITRE II - REGLEMENT DE POLICE ET D'EXPLOITATION PORTUAIRES

CHAPITRE 1er - ROLE DES SERVICES PORTUAIRES

SECTION 1 - GENERALITES

ARTICLE 4 :

L'autorité portuaire est chargée de l'exploitation du domaine portuaire.

Dans ce cadre elle est seule responsable de la navigation dans la zone de mouillage et de l'utilisation des installations portuaires.

Elle définit à cet égard les normes de sécurité et veille à leur observation.

Elle s'assure en particulier que ces normes sont respectées en matière :

- de manutention et d'entreposage des marchandises.
- de prévention et de lutte contre les incendies
- de pollution du domaine maritime.

ARTICLE 5 :

L'autorité portuaire est responsable du bon déroulement des activités portuaires.

Dans ce cadre l'ensemble des utilisateurs de services portuaires sont tenus de se conformer aux instructions qu'elle serait amenée à leur donner.

SECTION 2 DU COMITE DE SECURITE DU PORT

ARTICLE 6 :

Le Comité de Sécurité du Port est un organe consultatif chargé d'éclairer l'autorité portuaire sur toutes les mesures de nature à préserver la sécurité du Port.

Il est composé ainsi qu'il suit :

- Le Directeur Général du Port de l'Amitié Président ;
- Le Représentant du Délégué du Gouvernement du District de Nouakchott Membre ;
- Le Représentant du Commandant de la Marine Nationale, Membre ;
- Le Commandant de la Brigade de la Gendarmerie du Port Membre ;

- Le Commissaire de Police du Port Membre ;
- Le Chef du Bureau de la Douane Membre ;
- Le Chef de Service de la Santé du Port Membre.

Le Directeur Général du Port fait assurer le Secrétariat du Comité.

Le Comité se réunit sur convocation de son Président chaque fois que les circonstances l'exigent.

Les frais de fonctionnement du Comité sont à la charge du Port de l'Amitié (PANPA).

ARTICLE 7 :

L'autorité portuaire est responsable de la sécurité des installations portuaires et de leur dépendance. Elle est en outre chargée de veiller à l'application de la réglementation relative au domaine portuaire et à son utilisation.

A ce titre les forces de sécurité en service au Port Autonome de Novakchott sont placées sous son autorité, sans préjudice de leurs rapports de service avec leur Administration d'origine.

A ce titre l'autorité portuaire assure la coordination entre ces différents services d'une part, et entre eux et les autres services du Port Autonome d'autre part.

SECTION 3 : DES OFFICIERS ET MAITRES DE PORT

ARTICLE 8 :

Les Officiers et Maîtres de Port sont les auxiliaires du Directeur Général du Port chargés de faire respecter les règlements généraux concernant la Police, l'exploitation du Port, les voies de circulation portuaires, les prescriptions auxquelles sont soumises les concessions, permissions d'outillage et occupations temporaires du domaine portuaire et les règlements spécifiques à certains outillages et terminaux portuaires.

A cet effet :

- ils dirigent les équipes de l'amarage pendant l'accostage, le déhalage ou l'appareillage des navires ;

- ils sont chargés de la surveillance des terre-pleins, du plan d'eau et de la sécurité technique notamment en ce qui concerne les marchandises dangereuses et l'application de la réglementation maritime ;
- ils tiennent à jour en collaboration avec les services spécialisés toutes les informations sur l'état du balisage, des profondeurs d'eau du chenal et des quais, sur la protection cathodique; ils doivent communiquer ces informations à la Direction du Port et aux usagers pour les cas qui les concernent.

En cas d'évènement imprévu, notamment d'incendie, ils prennent en l'absence du responsable concerné les premières mesures d'urgence qui s'imposent.

- ils veillent à la propreté du Port et à la bonne conservation des bâtiments du Port.
- ils sont chargés du contrôle du pilotage et de la Police de la navigation dans la zone portuaire en collaboration avec le service de la marine.

Les Officiers du Port doivent aviser par les voies les plus rapides le Directeur Général du Port de tous les faits parvenus à leur connaissance et donnant à penser qu'un navire ne peut appareiller sans dangers ou qu'il se livre à des opérations illicites.

Ils peuvent interdire le départ de ce navire jusqu'à l'intervention du service compétent.

Quand un navire est en détresse dans le Port, dans la passe ou en rade, les Officiers du Port donnent les premiers ordres en vue du sauvetage et rendent compte immédiatement à leurs supérieurs.

Ils peuvent couper en cas de nécessité, les amarres que les Capitaines, patrons ou autres refusent de larguer après injonctions verbales réitérées.

SECTION 4 : DES SERVICES DE SECURITE

ARTICLE 9 :

Un Arrêté conjoint pris par les Ministres de la Défense et de l'Intérieur arrêtera la Mission du Commissariat Spécial du Port et de la Brigade Maritime de Gendarmerie.

SECTION 5 : BUDGET DES SERVICES DE SECURITE

ARTICLE 10 :

Les budgets de fonctionnement des services de sécurité affectés au Port à l'exclusion des équipements spéciaux sont préparés par le Port de l'Amitié en collaboration avec les responsables locaux de l'Etat Major de la Gendarmerie et de la Direction Nationale de la Sécurité.

Le Port de l'Amitié supporte 50% de ces budgets, les 50% restant étant à la charge de l'Etat Major de la Gendarmerie Nationale et de la Direction de la Sécurité Nationale.

SECTION 6 : DU SERVICE DE SANTE DU PORT

ARTICLE 11 :

Le Service de Santé en plus des premiers soins d'urgence qu'il donne, assure l'application des lois et règlements sur la Police Sanitaire aux frontières.

Les charges de fonctionnement sont entièrement prises par le Port Autonome de Nouakchott.

CHAPITRE II - ACCES DES NAVIRES A LA ZONE DE MOUILLAGE DU PORT DE

L'AMITIE ET OBLIGATIONS DES CAPITAINES DE NAVIRES

SECTION 1 : ACCES DES NAVIRES A LA ZONE DE MOUILLAGE

ARTICLE 12 :

Aucun navire exception faite des navires de la Marine Nationale et des servitudes portuaires ne peut accéder à la zone de mouillage du Port de l'Amitié sans autorisation de l'Autorité Portuaire.

ARTICLE 13 - RELACHE :

Toute relache de navire doit faire l'objet d'une demande spéciale au Directeur Général du Port précisant le motif de la relache.

Les navires en relache au Port peuvent bénéficier d'un poste à quai dans la mesure où l'exploitation commerciale du Port le permet.

Dans tous les cas, la durée de séjour à quai ne peut excéder vingt quatre heures sauf autorisation exceptionnelle accordée par l'autorité portuaire.

X

ARTICLE 14 - PILOTAGE :

Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux Capitaines de navires par un Pilote commissionné par l'autorité portuaire.

Il est interdit aux pilotes de prendre le Commandant du Navire, les Capitaines demeurant chargés dudit Commandement et de toutes les responsabilités qu'il comporte pour eux et pour leurs armateurs.

Dans les limites du domaine portuaire, le pilotage est obligatoire pour les navires à l'entrée et à la sortie à l'exception :

- des navires de guerre;
- des navires de servitude portuaire.

Il est interdit aux navires d'entrer, de sortir ou de faire mouvement à l'intérieur de la zone portuaire sans la présence d'un pilote à bord sauf exception prévue par la réglementation.

ARTICLE 15 - RENORQUAGE ET AMARRAGE :

Le pilotage est obligatoire pour tous les navires exception faite aux navires cités à l'Article précédent.

Les Capitaines doivent obéir aux cours des manœuvres aux injonctions des Officiers et Maîtres de Port et prendre d'eux-mêmes les mesures nécessaires pour prévenir les accidents. Ils doivent notamment poser les ballons aux cours de l'accostage.

Il est interdit aux chaloupes et pilotines, sauf assistance aux personnes en danger, de transporter des passagers autres que le personnel en service. Il leur est également interdit de transporter du courrier ou quelques autres marchandises n'appartenant pas à l'autorité portuaire.

SECTION 2 - OBLIGATIONS DES CAPITAINES DES NAVIRES

ARTICLE 16 :

Tout Capitaine de Navire du seul fait qu'il entre dans les limites du domaine portuaire, s'engage à se conformer aux dispositions du présent Décret, ainsi qu'aux mesures exceptionnelles de sécurité que l'autorité portuaire peut être amenée à prendre dans certaines circonstances.

ARTICLE 17 :

De vingt heures à six heures, en dehors des cas de nécessité absolue, il est interdit au Capitaine de Navire de faire usage des signaux phoniques autres que ceux prévus par le règlement pour prévenir les abordages en mer.

ARTICLE 18 - GARDIENNAGE :

Tout navire au mouillage ou à quai doit assurer un service de garde permanent.

De nuit, si le navire ne travaille pas, la coupée doit être renouvelée.

Tout élément favorisant, l'accès à bord est interdit le long de la coque.

ARTICLE 19 :

Pour des raisons de sécurité, les amarres doivent être garnies de garde-rat. Les filets et autres objets permettant aux rats de quitter ou de gagner le bord seront retirés la nuit ou garnis de garde-rat.

ARTICLE 20 :

Tout moyen d'accès à bord doit présenter les garanties de sécurité et les caractéristiques techniques requises par la réglementation en vigueur.

CHAPITRE III - SECURITE DE LA NAVIGATION ET CONTROLE SANITAIRE

SECTION 1 : SECURITE DE LA NAVIGATION

ARTICLE 21 : VEILLE RADIO :

Le Port assure une veille permanente V. H. F. sur un canal qui est communiqué aux navigateurs par avis aux navigateurs.

Les navires sont tenus d'assurer une veille permanente sur ledit canal pour recevoir, le cas échéant, les instructions de la Capitainerie du Port.

A l'entrée comme à la sortie pour tout début de mouvement à l'intérieur du Port, le navire non astreint à l'obligation de pilotage doit informer la Capitainerie de son intention.

Il est interdit aux navires d'utiliser les ondes portuaires pour des transmissions autres que celles concernant les mouvements des navires. Les communications doivent être réduites au strict nécessaire.

Tous les navires touchant le Port sont tenus d'avoir une V.H.F en bon état de marche. En cas de panne, le Capitaine du Navire concerné est tenu d'en informer par tous les moyens le Directeur Général du Port de l'Amitié (PAAPA) qui est en droit d'exiger la réparation avant que le navire quitte le Port à charge pour lui d'en informer l'autorité maritime.

ARTICLE 22 - MOUILLAGE :

Au cours de leurs manœuvres d'accostage, les navires peuvent en cas de nécessité utiliser leurs ancres mais celles-ci doivent être obligatoirement relevées une fois le navire à son poste d'amarrage à l'exception:

- des pétroliers ;
- des navires "Roll on Roll-Off" amarrés sur Ducs d'Albe ;
- des navires amarrés sur coffres et sur autorisation spéciale du Directeur Général du Port.

Si d'aventure une ligne de mouillage et/ou une ancre sont laissées et aux épaves de toute nature.

Il est formellement interdit de mouiller, l'ancre à l'intérieur des darses réservées.

Au mouillage et dans le chenal d'accès au Port, les navires doivent se conformer aux règlements internationaux, en particulier ceux concernant les règles de barre et de route.

ARTICLE 23 - MOUVEMENT :

Le Capitaine est responsable de la bonne exécution des ordres de mouvements de son navire.

A cet effet :

- tout navire doit avoir sa machine en état de fonctionnement ;
- les démontages sont subordonnés à l'autorisation préalable du Directeur Général du Port.

Le Capitaine du Navire en avarie doit en informer le Directeur Général du Port dès son arrivée au Port.

Dans tous les cas, l'immobilisation de la machine ne dispense pas le Capitaine de l'obligation de débiter son navire si les nécessités de l'exploitation et de la sécurité du Port l'exigent.

ARTICLE 24 :

L'absence à bord du Capitaine du navire, ou d'un équipage suffisant ne constitue pas une excuse à la violation de la réglementation en vigueur, notamment en ce qui concerne les mouvements du navire.

Il doit notamment :

- obéir au cours des manoeuvres aux injonctions des Officiers et Maîtres du Port ;
- prendre lui même les mesures nécessaires pour prévenir les abordages ;
- Poser les ballons au cours de l'accostage.

ARTICLE 25 :

Le Capitaine est responsable des avaries que son navire occasionne au balisage et aux ouvrages portuaires. Il est notamment interdit aux navires de s'amarrer à des organes autres que ceux spécialement prévus à cet effet.

ARTICLE 26 :

Lorsqu'un navire est échoué ou a coulé dans le Port son propriétaire, après exécution des prescriptions de l'Article 21 ci-dessus, est tenu de le faire relever ou dépecer sans délai, faute de quoi l'autorité portuaire après mise en demeure restée sans effet, y pourvoira aux frais dudit propriétaire.

Il sera exigé du consignataire de tout navire étranger échoué dans le domaine portuaire et dès la production de l'événement, une caution bancaire destinée à garantir le retrait. Le montant de cette caution est fixé par l'autorité portuaire.

ARTICLE 27 :

Tout désarmement de navire devra être au préalable porté à la connaissance de l'autorité portuaire. Dans tous les cas et quelque soit son état, tout navire désarmé devra être mis à sec une fois l'an en vue de vérifier l'étanchéité de coque.

Les navires désarmés devront être entretenus et soigneusement amarrés par des aussières en bon état. Un gardiennage effectif devra être assuré. Dans le cas où le Directeur Général du Port, après mise en demeure restée sans effet, juge que le navire désarmé est insuffisamment entretenu et risque de constituer une gêne ou un danger pour l'exploitation du Port, il prend toutes mesures utiles soit pour le mouiller en dehors des limites portuaires soit pour le faire vendre ou le faire déplacer au frais du propriétaire sans préjudice des sanctions pénales prévues par la Loi.

Toutefois, un délai maximum d'enlèvement et de ferrailage des trois mois pourra être accordé par le Directeur Général du Port, compte tenu des circonstances et sur la demande expresse du propriétaire.

A l'expiration du délai consenti et si le navire n'a pas été remis en état de navigabilité, l'autorité portuaire réquera l'autorité maritime pour une visite de contrôle à l'issue de laquelle et, en tant que de besoin, l'autorité maritime pourra accorder un sursis pour réparation ne pouvant excéder deux mois. A l'expiration de ce sursis, le navire devra quitter le Port ou être frappé de démolition.

Au cas où la visite détermine que le navire constitue une épave, il n'est point admis de sursis.

Une caution à déterminer par le Port de l'Amitié (PANPA) est alors immédiatement versée par l'armateur en vue de servir de provision au relèvement éventuel de l'épave au cas où celle-ci venait à couler avant son enlèvement.

SECTION 2 : CONTROLE SANITAIRE

ARTICLE 28 :

Le Capitaine du Navire est tenu de fournir aux représentants portuaires du médecin chef de la police sanitaire aux frontières les documents suivants :

- la déclaration maritime de santé ;
- le certificat d'intention ou l'exemption ;
- les certificats de vaccination de l'équipage et des passagers ;
- la liste des Ports d'Escale.

Ces représentants sont seuls habilités à donner la libre pratique aux navires. En cas de maladie contagieuse à bord d'un navire, le capitaine avertit le médecin-chef de la police sanitaire aux frontières par l'intermédiaire de son consignataire et en informe la Capitainerie du Port.

Les pilotes peuvent effectuer les contrôles sanitaires aux frontières sur instruction du médecin chef de ce service.

CHAPITRE IV : OBLIGATION DES USAGERS DU PORT

AUTRES QUE LES CAPITAINES DE NAVIRE

SECTION 1 : OBLIGATIONS DES CONSIGNATAIRES DES NAVIRES

ARTICLE 29 :

1. ARRIVÉE DU NAVIRE

Viugt quatre heures au moins avant l'arrivée du navire au Port, le consignataire remet à l'autorité portuaire un avis d'arrivée indiquant :

- le poste demandé
- la date et l'heure prévues d'arrivée à la bouée de base
- la nature, la quantité et l'emplacement des marchandises dangereuses à débarquer et à embarquer
- la date du départ.

Six heures avant l'arrivée du navire à la bouée de base, le consignataire doit :

- confirmer l'avis d'arrivée par une demande de pilote
- indiquer le poste souhaité
- préciser le bord à qual si nécessaire
- fournir les plans de chargement et de déchargement des marchandises.

a) Pour les arrivées de navires entre 16 heures et 10 heures, la demande de pilote doit être remise avant 16 heures ;

b) Dans le cas où le navire doit rester au mouillage d'attente à la bouée de base sur demande du consignataire ce dernier doit en donner les raisons par écrit l'autorité portuaire.

Pour faciliter les opérations commerciales, les consignataires sont autorisés à demander le déhalage d'un ou plusieurs navires.

La décision de déhalage est prise par le Directeur Général du Port. Elle doit être communiquée aux capitaines des navires en temps utile par les consignataires concernés.

2. DEPART DU NAVIRE

a) Le consignataire du navire doit adresser deux heures au moins avant la conférence du Port un avis du départ valant demande de pilote et indiquant :

- le nom du navire
- le tirant d'eau maximum
- l'heure de départ souhaitée.

b) Pour les départs entre 16 heures et 10 heures, l'avis de départ doit être déposé avant 16 heures.

Tout changement dans l'heure du départ doit être immédiatement signalé à la capitainerie.

Tout navire ayant terminé ses opérations commerciales à l'heure fixée pour le départ doit appareiller au plus tard à l'heure prévue pour permettre l'accostage d'un autre navire à ce poste.

ARTICLE 30 : CONFERENCES DE PILOTAGE :

La Conférence de pilotage comprend l'autorité portuaire ou son représentant, les armateurs ou leurs représentants se tient selon une périodicité définie par l'autorité portuaire et émet un avis sur l'ordre et l'horaire des mouvements des navires.

L'ordre et les mouvements des navires sont fixés par le Directeur Général du Port ou son représentant.

Les décisions du Directeur Général du Port prises en dernier ressort sont sans appel. Les Officiers Maîtres de Port et Pilotes sont chargés d'exécuter ses ordres et agissent en son nom. Les consignataires des navires à quai, sur coffre ou au mouillage sont tenus d'assister à ses conférences et de respecter les horaires sous peine de voir demander des mouvements différés ; ils doivent être accompagnés de leurs accouiers.

Le Directeur Général du Port est en mesure d'exclure tout participant dont le comportement serait nuisible à la bonne marche de la conférence.

ARTICLE 31 :

Le Consignataire du navire remet à la capitainerie dans les vingt quatre heures suivant l'arrivée et le départ :

- un manifeste d'entrée ;
- un manifeste de sortie ;

- un manifeste de passagers embarquant et débarquant ;
- un plan de déchargement et de prévision de chargement ;
- et un time-sheet pour les opérations de manutention.

Toute modification dans les plans de chargement ou de déchargement doit impérativement et sans délai être notifiée au Directeur Général du Port.

En règle générale, le navire est tenu de respecter l'heure de départ fixée à la conférence du Port.

Le Directeur Général du Port peut :

- refuser l'accostage d'un navire dont le consignataire aurait omis de remettre les plans de chargement ou de déchargement en temps voulu ;
- exiger l'appareillage d'un navire qui ne respecte pas les cadences de manutention et dont les opérations commerciales ne sont pas terminées à la date prévue ;
- exiger l'appareillage d'un navire qui a terminé ses opérations commerciales avant les délais prévus.

Il reste seul juge des circonstances pouvant motiver une dérogation à ces règles.

X ARTICLE 32 :

L'agrément par le Port de l'Amitié (PANPA) à l'exercice de la profession de consignataire de navire est soumis au versement à l'agent comptable du Port d'une caution de 5.000.000 UM (Cinq millions d'ouguiyas), garantissant les frais et actes dommageables qui seraient occasionnés par le navire dont le consignataire est civilement et solidairement responsable avec l'armateur.

SECTION 2 : OBLIGATIONS DES ACCOSSIERS

ARTICLE 33 :

La présence des filets est obligatoire entre le navire et le quai à l'aplomb des planquées.

Les accossiers doivent prendre toutes dispositions pour éviter la chute des marchandises dans les eaux du Port.

Si malgré les précautions prises, les marchandises tombent à l'eau, les accossiers doivent en informer le Directeur Général du Port et procéder au repêchage immédiat.

En cas de défaillance, le Directeur Général du Port se réserve le droit de faire exécuter le repêchage au frais du consignataire du navire sans préjudice des sanctions prévues par la Loi.

ARTICLE 34 :

Il est interdit :

- de lancer une marchandise du bord d'un navire à l'eau
- d'embarquer ou de débarquer des marchandises pouvant dégrader le quai d'un fardage ;
- d'embarquer ou de débarquer des matières friables ou susceptibles de souiller les quais ou les eaux du Port ;
- de laisser obstruer les rails et caniveaux d'écoulement;
- de laisser les billes de bois à la dérive.

Les chalands amarrés le long du bord doivent être, avant l'appareillage ou le déhalage du navire, dégagés par les soins de l'acconier.

ARTICLE 35 :

Les acconiers sont responsables des dégâts causés aux quais, installations portuaires et au plan d'eau au cours des opérations de chargement ou de déchargement des marchandises.

ARTICLE 36 :

Les marchandises ne peuvent être stockées que dans les hangars ou sur les terre-pleins prévus et donnés en location à cet effet par l'autorité portuaire.

ARTICLE 37 :

Durant la période d'entreposage au port, les marchandises sont sous la responsabilité des acconiers lorsqu'elles sont sur les quais, terre-pleins et dans les hangars.

L'autorité portuaire ne peut en aucun cas répondre des avaries, vols ou incendies causés à la marchandise ou par les marchandises pendant cette période.

Aucune marchandise ne doit être placée à moins de deux mètres de l'aplomb du quai.

ARTICLE 38 :

La sortie des marchandises du port est soumise au contrôle de la douane et de la gendarmerie.

ARTICLE 39 :

Il est interdit à quiconque de prélever pour ses besoins personnels et autres, des marchandises ou produit même avariés.

Les prélèvements pour expertise, analyse etc... ne peuvent être effectués qu'après une autorisation délivrée et visée par la douane.

SECTION 8 : OBLIGATION DES PROPRIETAIRES DES MARCHANDISES.

ARTICLE 40 :

Les marchandises avariées ou détériorées, les matériaux cassés et les déchets restant sur les quais ou terre-pleins doivent être enlevés sans délais par les propriétaires ou leurs représentants

Après miss en demeure restée sans effet après un délai d'un mois, ces marchandises sont réputées, abandonnées au profit de l'autorité portuaire.

Passé ce délai l'autorité portuaire pourra les enlever aux frais du propriétaire ou de son représentant sans préjudice des sanctions prévues par la réglementation.

Un constat en sera fait en présence des services d'hygiène public et de la douane.

ARTICLE 41 :

Les marchandises autres que celles visées à l'article 42 ne peuvent séjourner dans le port plus de onze jours francs à l'importation à partir du lendemain de leur entrée dans le port. Passé ce délai, elles doivent être enlevées des magasins ou des aires de stockage appartenant au Port de l'Amitié (PANPA) et transférées soit dans les zones d'entreposage, soit dans les aires de stockage appartenant à la douane aux frais et aux risques du propriétaire.

En cas de non transfert audit dépôt ces marchandises seront frappées de pénalités conformément aux tarifs en vigueur. Cette pénalité sera perçue par l'acconier et partagée à raison de 50% pour le port et 50% pour l'acconier qui en aura assuré le gardiennage jusqu'à l'enlèvement.

ARTICLE 42 :

Passé le délai de prescription douanière, les marchandises abandonnées ayant encore une valeur marchande sont vendues par la douane.

Lors de la vente aux enchères publique, le montant de la mise à prix devra être au moins égal à celui des charges normalement dues avant leur mise à la consommation.

Le produit de la vente sera réparti entre la douane, l'autorité portuaire et l'acconier concerné au prorata du manque à gagner justifié par chacun avant la vente.

TITRE II - REGLEMENT DE PROPRIETE ET DE SECURITE

CHAPITRE I - PROPRIETE ET POLLUTION

SECTION 1 - PROPRIETE

ARTICLE 43 :

Les acconiers, les locataires de terre-pleins, les entreprises travaillant dans le port sont responsables de la propreté des surfaces qu'ils occupent, et sont tenus au respect de la réglementation en vigueur en matière de sécurité, de propreté, de lutte contre la pollution et sont également tenus au respect des instructions des autorités portuaires à cet égard.

En cas de défaillance, l'autorité portuaire pourra se substituer aux contrevenants et à leur frais sans préjudice des sanctions prévues par les textes en vigueur.

ARTICLE 44 :

Les Sociétés de manutention de navires de vrac doivent immédiatement après le départ du navire, procéder au raclage et au brassage du quai.

ARTICLE 45 :

Les fruits refusés sont stockés au fur et à mesure des opérations de chargement.

Après le départ du navire, les fruits refusés doivent être enlevés et acheminés à un dépôt vente hors du port.

SECTION 2 - POLLUTION

ARTICLE 46 :

Les usagers du port sont responsables des conséquences dommageables de la pollution qui serait le fait de leurs activités.

ARTICLE 47 :

Toute usine ou toute exploitation désireuse de s'implanter dans le domaine portuaire et ayant rejet sur le plan d'eau est soumise à une autorisation délivrée par le Ministre assurant la Tutelle Technique du Port et après avis préalable pour l'autorité portuaire.

ARTICLE 48 :

Il est interdit :

- De rejeter dans la zone portuaire maritime des liquides insalubres ou hydrocarbures, de déposer dans la zone de mouillage des matières de quelque nature que se soit ;
- de pomper les eaux insalubres dans la zone portuaire et à l'océan ;
- de jeter dans le port des matières de quelque nature que ce soit, des liquides insalubres ou des hydrocarbures ;
- de faire des dépôts sur les surfaces de stockage non louées ou sur les terre-pleins qui n'auraient pas reçu d'affectation ;
- de déposer sur les terre-pleins et les bandes bord à quai des objets des épaves ou des marchandises non destinées à être chargées ;
- d'établir sur les quais des chantiers sans autorisation écrite du Directeur Général du Port ;
- de procéder au nettoyage des navires, à leur piquage ou peinture ;
- de laisser circuler les animaux en divagation.

CHAPITRE II - POLICE DE NAVIGATION

ARTICLE 49 :

La circulation des pirogues, hors bord, engins de sport, bateau et embarcation de plaisance est interdite le long des quais et des navires à quai, sur coffres ou au mouillage dans la zone comprise entre les bouées et le Port.

ARTICLE 50 :

La pratique du ski nautique et celle de la plongée sous marine sont interdites dans le port et dans le chenal.

ARTICLE 51 :

Les pirogues ainsi que les bateaux et les engins du sport et de la plaisance doivent dégager le chenal et la zone de manoeuvre.

Pour des raisons de sécurité, le Directeur Général du Port peut édicter toutes restrictions temporaires de circulation ou d'amarrage.

En cas d'accident survenu à un engin de sport ou à un bateau de plaisance dans les limites du port et du chenal d'accès, la responsabilité des navires de commerce, de guerre, de surveillance, de pêche, de servitude du port, ne peut être engagée pour quelque cause que ce soit, sauf faute lourde dont l'appréciation est laissée à l'autorité maritime.

Les chalutiers, les engins de servitudes portuaires et les engins de servitudes off shore doivent observer les règles internationales de navigation maritime pour prévenir les abordages.

CHAPITRE III - ACCES DES PERSONNES

ARTICLE 52 :

Le port est ouvert en permanence. Le Directeur Général du Port désigne les portes par lesquelles s'effectue le trafic de jour comme de nuit, il peut ordonner la fermeture des autres portes.

Il informe les autorités douanières et les services de sécurité des mesures prises à cet égard.

ARTICLE 53 :

Le libre accès dans l'enceinte portuaire est interdit au public. L'accès dans l'enceinte portuaire se fait exclusivement par les portes prévues à cet effet.

Tout autre accès notamment par les portes réservées au passage des véhicules est interdit.

Pour pouvoir pénétrer et circuler dans le port, toute personne devra être munie d'une autorisation réglementaire délivrée par l'autorité portuaire. Les cartes d'accès au port et les autorisations permanentes d'accès aux navires ne sont délivrées qu'aux personnes dont l'activité professionnelle justifie leur présence aux quais ou à bord.

ARTICLE 54 :

Tous les agents non énumérés à l'Article précédent sont des usagers occasionnels. Ils ont accès au port dans les conditions suivantes :

- les passagers des navires sur présentation de leur permis d'escale ;
- les visiteurs sur présentation d'un laissez-passer individuel "visiteur" délivré par l'autorité portuaire ;
- les marins de commerce sur présentation de leur livret maritime et d'un passe privé visé par le Commissaire Spécial au Port ;
- les Etats Majors et équipages des navires de guerre sans formalité lorsqu'ils sont en uniforme, et sur présentation de leur carte d'identité ;
- les autres usagers occasionnels sur présentation d'un laissez-passer individuel à durée limitée délivré par l'autorité portuaire.

ARTICLE 55 :

La détention d'un titre d'accès n'exclut pas la fouille systématique qui peut être opérée à l'entrée comme à la sortie du port.

ARTICLE 56 :

Les ventes ambulantes sont interdites à l'intérieur du port.

Les paquets clos apportés par des personnes entrant dans le port ou en sortant pourront être visités au poste de contrôle et devront être ouverts à toute requisition des agents chargés de la police des quais et des terre-pleins.

CHAPITRE IV - ACCES AUX NAVIRES

ARTICLE 57 :

L'accès aux navires est autorisé par le Capitaine du Navire après l'accomplissement des formalités d'immigration et de santé.

Les usagers permanents doivent être munis d'une carte portant la mention : "accès aux navires autorisés".

Les passagers embarquent au vu d'une carte d'embarquement visée par le Commissaire de Port.

ARTICLE 58 :

Les responsables du Port de l'Amitié (PANPA), les agents des services de la Marine Marchande, les Pilotes, les Officiers et Maîtres de Port, les titulaires de la carte de navigation maritime, les agents des Douanes, les agents de la Police Spéciale du Port, de la Gendarmerie, les Marins Pompiers et les agents du Service Sanitaire du Port ont accès à tous les navires dans l'exercice de leurs fonctions.

ARTICLE 59 :

Le débarquement des passagers marins et des passagers quelles qu'en soient les causes, devra être signalé sans délai par les capitaines, armateurs ou consignataires au Commissariat Spécial du Port.

Tout marin étranger en retard à l'appareillage devra se présenter au Commissariat Spécial du Port pour procéder à son rapatriement.

CHAPITRE V - ACCES ET CIRCULATION DES VEHICULES

ARTICLE 60 :

L'accès des véhicules au port est subordonné à la présentation d'un laissez-passer permanent ou temporaire délivré dans les mêmes conditions que celles fixées aux Articles 54 à 57 ci-dessus.

Toute personne accompagnant le chauffeur du véhicule est tenue d'avoir un laissez-passer individuel.

ARTICLE 61 :

La circulation ou le stationnement le long des navires en opérations commerciales sans autorisation spéciale est interdit, sauf lorsqu'il s'agit d'engins de manutention. La vitesse autorisée des véhicules dans le port est de 20km/h pour les voitures de tourisme.

Tout véhicule utilitaire ou de tourisme, tout engin de manutention doit être pourvu:

- d'un éclairage normal à l'avant et à l'arrière;
- d'un avertisseur sonore émettant un son parfaitement audible;
- tout véhicule utilitaire doit être en plus muni d'un d'un dispositif (catadioptre non triangulaire)

réfléchissant vers l'arrière une lumière rouge visible de nuit à 150 mètres.

En outre tout engin de manutention doit être pourvu:

- d'une plaque du constructeur portant l'indication du poids total autorisé en charge, le nom, la marque, l'adresse du constructeur;
- d'une plaque d'exploitation mentionnant, le nom, l'adresse du propriétaire et, si possible les données relatives à l'entretien.

ARTICLE 62 :

Outre les zones de stockage, la surface non bâtie du port est divisée en voie de circulation (bretelle d'accès au quai, voies de desserts intérieures) parc de stationnement.

Il est interdit de stationner sur les voies de circulation.

La circulation sur la bande bord à quai est interdite aux véhicules exception faite des véhicules utilitaires en cours d'opérations commerciales.

Aucune marchandise ne séjourne sur la bande bord à quai.

A la fin du travail tous les engins mobiles servant à l'embarquement et au débarquement sont rangés de manière à ne pas gêner la circulation.

Le Directeur Général du Port interdit temporairement, si les circonstances l'exigent, l'emploi de telles voies de circulation.

ARTICLE 63 :

Il est interdit d'encombrer les voies de circulation. Une servitude de 1,50 mètres de chaque côté de la chaussée doit être observée.

CHAPITRE VI - PRECAUTION CONTRE LES INCENDIES

ARTICLE 64 :

Il est interdit d'allumer du feu sur les quais, les voies de circulation et sur les aires d'entreposage, d'y procéder à des travaux de carénage et à tous autres travaux nécessitant d'une façon générale des précautions contre les incendies sans autorisation préalable de l'autorité portuaire.

Il est interdit de fumer dans les magasins, parcs à matières dangereuses et sur tous les terres-pleins à proximité des matières dangereuses. Des panneaux mentionnant cette interdiction seront placés sur les lieux par les soins des occupants.

Des extincteurs d'incendie sont placés à l'intérieur et à l'extérieur des magasins.

Les appareils de lutte contre les incendies (extincteurs, armoires à incendie) placés à l'intérieur ou à l'extérieur des magasins ainsi que des fermetures par chaîne et cadenas de l'extérieur des postes dans ces magasins doivent être libre d'accès pour le personnel de lutte contre l'incendie. L'accès du port sera formellement interdit à tout camion qui ne sera pas muni d'un extincteur en bon état de fonctionnement.

Entre le bord à quai et les marchandises, entre les lots de marchandises sur les terres-pleins et dans les hangars, il sera toujours laissé un espace suffisant pour permettre une circulation aisée des pompiers et de leur matériel.

ARTICLE 65 :

Les feux nus sont interdits à bord des navires désarmés. L'usage d'appareil de chauffage, d'éclairage, de soudure ou de découpage est soumis à l'autorisation préalable de l'autorité portuaire qui peut au frais du navire ou de l'entreprise, placer une équipe chargée d'en surveiller l'emploi et de faire observer les consignes de sécurité.

ARTICLE 66 :

La déconnection des flexibles au poste pétrolier se fait en présence d'un agent de la capitainerie du Port.

Chaque Société de manutention doit avoir un emplacement agréé par l'autorité portuaire pour le ravitaillement en carburant, huile, graisse etc... de ses engins de manutention.

ARTICLE 67 :

En cas d'incendie sur les quais ou dans les quartiers urbains voisins du port, les navires prennent les mesures de sécurité édictées par l'autorité portuaire.

En cas d'incendie à bord d'un navire, le capitaine doit immédiatement avvertir l'autorité portuaire qui peut pour les besoins de la lutte, réquerir toute personne présente au Port.

CHAPITRE VII - PRECAUTION CONCERNANT LES MATIERES DANGEREUSES

SECTION 1 - DES MATIERES DANGEREUSES

ARTICLE 68 :

Vingt quatre heures au moins avant l'arrivée du navire, le consignataire doit remettre à l'autorité portuaire, la liste complète des matières dangereuses à débarquer ou en transit.

A l'arrivée à quai, le navire, par l'intermédiaire de son consignataire, doit remettre un plan indiquant l'emplacement des matières dangereuses à bord.

Les matières dangereuses à embarquer, doivent être déclarées à l'autorité portuaire par l'expéditeur ou son mandataire quarante huit heures avant leur arrivée.

ARTICLE 69 :

Tout navire chargé de matières dangereuses est signalé de jour par le pavillon "B" et de nuit par un feu rouge.

ARTICLE 70 :

La nomenclature, la classification et les normes de transports et d'emballage des matières dangereuses sont celles du code international maritime des marchandises dangereuses de l'OMI (Organisation Maritime Internationale).

Sont considérées comme matières dangereuses aux termes du présent décret :

- Classe 1 : Explosif
- Classe 2 : Gaz comprimés liquéfiés ou dissous sous pression
- Classe 3 : Liquides inflammables
- Classe 4a : Matières solides inflammables
- Classe 4b : Matières solides inflammables et autres substances susceptibles de s'enflammer spontanément
- Classe 4c : Matières solides inflammables et autres substances qui, au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables
- Classe 5a : Matières comburantes
- Classe 5b : Peroxydes organiques
- Classe 6a : Matières toxiques
- Classe 6b : Matières infectieuses
- Classe 7 : Matières radioactives
- Classe 8 : Matières corrosives
- Classe 9 : De manière générale toutes les marchandises non classées ci-dessus et présentant un danger pour la sécurité des biens et des personnes sont enlevées directement sous palan et doivent quitter le Port sans délai.

En cas de force majeure et après accord de l'autorité portuaire, les matières dangereuses peuvent être déposées dans un emplacement du domaine portuaire réservé à cet usage, et dénommé parc à matières dangereuses.

ARTICLE 71 :

Sauf dispositions particulières, tous les frais engagés pour assurer la sécurité du port ou du navire, tous ceux afférents aux risques encourus par l'Etat ou par les tiers sont à la charge du navire transporteur de matières dangereuses.

SECTION 2 : MANUTENION ET CONDITIONNEMENT DES MATIERES DANGEREUSES

ARTICLE 72 :

Les opérations de chargement et de déchargement des matières dangereuses ne peuvent avoir lieu que sur les quais désignés à cet effet par l'autorité portuaire qui autorise leur déclenchement et fixe les heures auxquelles elles peuvent avoir lieu.

Elles sont poursuivies sans désenparer avec la plus grande célérité de telle sorte qu'aucun colis ne reste sur les quais pendant la nuit.

ARTICLE 73 :

La manipulation et les transports des matières dangereuses s'effectuent sous la surveillance des agents chargés de la sécurité. Toutefois l'autorité portuaire est juge du renforcement des règles énoncées ci-dessus.

Elle peut en particulier, appliquer aux navires transportant des matières dangereuses autre que les hydrocarbures, les dispositions des articles 75 et 76 ci-dessus chaque fois que la quantité ou la nature des matières en question justifie cette mesure.

ARTICLE 74 :

Le gardiennage est obligatoire pour les navires transportant des matières dangereuses des classes 1,2,3,4b,6a, tel que définie au règlement international pour le transport par mer des marchandises:

1° Gardiennage simple :

Une équipe de pompiers sera à la disposition du navire pour toute manipulation de matières sus-indiquées portant sur les quantités inférieures à cinq tonnes ou pour toute manipulation de marchandises à bord de navires ayant en transit (en pontée ou dans un cale où l'on travaille) des matières dangereuses d'un tonnage inférieur à cinq tonnes.

2° Gardiennage double :

Une équipe de gendarmes et de pompiers est mise à la disposition du navire pour toute manipulation de matières dangereuses portant sur des quantités de marchandises à bord du navire ayant en transit (en pontée ou dans une cale où l'on travaille) des marchandises dangereuses d'un tonnage supérieur à cinq tonnes.

3° Veille auto-pompe :

La veille auto-pompe est obligatoire pour toute manipulation de matières dangereuses portant sur des quantités supérieures à seize tonnes ou pour toute manipulations de marchandises à bord de navires ayant en transit (en pontée ou dans une cale où l'on travaille) des matières dangereuses d'un tonnage supérieur à seize tonnes.

4° Veille remorqueur :

La veille remorqueur est obligatoire pour tout navire à quai transportant hors soute ou de fortune plus de 50 tonnes de matières dangereuses ou plus de 40 tonnes de liquide inflammable dont le point éclair est inférieur à 55°.

Dans tous cas, les frais de gardiennage sont à la charge du navire transporteur.

L'accès du port est interdit aux navires transportant de la nitroglycerine non absorbée, des fulminantes autres que les fulminantes de mercure et de nitrate d'ammonium renfermant des matières étrangères combustibles dans une proportion supérieure à 4/1.000°.

ARTICLE 75 :

Les matières dangereuses doivent être contenues dans des récipients et emballages en bon état de conditionnement et munis de marques conformément à la réglementation en vigueur.

Les colis ne doivent être ni projetés ni exposés à la chaleurs, ni être en contact avec des matières combustibles ou pouvant s'échauffer spontanément, ou susceptibles de provoquer des réactions dangereuses avec le contenu, ni être placés à côte des matières facilement explosibles.

ARTICLE 76 :

Sauf pour des opérations en vrac aux postes spécialisés, les essences doivent être contenues dans les récipients métalliques.

ARTICLE 77 :

Les colis destinés à être broyettés ou transportés à bras et dont le poids dépasse 25 kg doivent être munis d'organes de préhension tels que tasseaux ou poignets en corde, en métal ou en bois permettant d'effectuer une manipulation facile et sans choc.

Les caisses en carton ne doivent être utilisées comme emballage extérieur que pour les colis dont le poids brut est inférieur à 50 kg. Au-delà de cette limite, les emballages rigides et résistants en bois, en métal ou en matières plastiques sont exigés.

Les fûts et autres colis pouvant rouler ne doivent pas excéder un poids de 800 kg chaque fois que le poids excèdera 400 kg, un tel colis devra être entouré d'au moins de deux cerceaux en bois ou en métal permettant de la rouler sans que cette opération s'effectue sur la paroi extérieure de l'enveloppe dont le côté intérieur est en contact avec le produit.

Les conteneurs et autres emballages spéciaux doivent être munis de roulettes ou déposés sur des plateaux de roulement comportant des systèmes amortisseurs ou alors les roulettes devront être munies de bandage en caoutchouc afin de limiter les effets de chocs de roulage.

Du fait de leur vulnérabilité au choc, les récipients en verre doivent être protégés par un emballage extérieur résistant avec interposition de matériaux de rembourrage absorbant.

SECTION 3 : AUTRES MESURES DE SECURITE CONCERNANT LES MATIERES

DANGEREUSES

ARTICLE 78 :

Des précautions particulières doivent être prises lorsqu'il y'a risque de fuite ou d'épandage de matières dangereuses en liquide ou en poudre etc... à partir des emballages. L'acconier concerné est tenu de fournir immédiatement des informations claires et précises sur les soins à donner aux personnes atteintes et sur les risques de propagation de cette contamination à d'autres zones, personnes ou marchandises.

Sans préjudice de réparation des dommages causés aux personnes et aux biens toutes infractions aux dispositions qui précèdent sont punies conformément à la législation en vigueur.

ARTICLE 79 :

Le chargement ou le déchargement par chaland ou citerne flottants ne pourra avoir lieu qu'au moyen d'engins dont le certificat de navigabilité établis qu'ils sont propres à cet usage.

Le tonnage transporté n'excèdera pas la quantité de matières dangereuses qui peut être évalués du port en une journée.

ARTICLE 80 :

Le personnel des navires et les équipes de quai employés à la manutention des matières dangereuses doivent être munis du matériel de protection adapté au genre de produit et de manutention.

Lorsqu'il y'a eu risque ou contact avec des matières dangereuses le personnel du navire et les équipes de quai doivent être soumis à des mesures spéciales d'hygiène et le cas échéant, à une surveillance médicale immédiate.

ARTICLE 81 :

Sauf autorisation spéciale il n'est admis au Port qu'un seul pétrolier.

Les navires citernes sont autorisés à accéder au Port sous réserve de la présentation d'une attestation indiquant le compte tenu de leur cargaison.

L'autorité portuaire se réserve le droit de faire la vérification des câles à l'aide d'appareils détecteurs des gaz dangereux ou toxiques aux frais du navire.

ARTICLE 82 :

Les navires chargés d'hydrocarbures ou d'autres liquides inflammables en vrac sortent du port dès que les opérations commerciales sont terminées.

Pendant toute la durée de leur séjour à quai, les panneaux des citernes des pétroliers devront rester hermétiquement fermés à l'exception des trous d'aération prévus à cet effet.

Les dalots et autres ouvertures sur le pont doivent être condamnés.

Tout branchement de flexible pour produits pétroliers doit être pourvu d'un bac de récupération.

Les personnes montant à bord ne doivent avoir ni briquets, ni allumettes.

Il est interdit d'accoster le navire en cours de déchargement.

A la fin du déchargement, une chasse d'air ou l'eau dans la ligne doit être effectuée avant la déconnection.

ARTICLE 83 :

Dans tous les cas, le dégage et le ballesage des citernes ne peuvent s'effectuer, ni dans la zone portuaire, ni dans les eaux territoriales mauritaniennes.

ARTICLE 84 :

Les navires définis à l'Article 74 & 4° sont soumis à une veille remorqueur qui pourra, en cas d'alarme, intervenir rapidement pour le conduire hors du port.

Tous les engins de servitude des diverses sociétés pourront être requis, le cas échéant, pour assister le navire et auront à se conformer aux directives de l'autorité portuaire et aux ordres du pilote.

Des remorques en fil d'acier brossé à l'avant comme à l'arrière sont affalées le long du bord pour être prises par les remorqueurs sans aucun secours de l'équipage. Les brosses brisées sous la traction des remorqueurs devront laisser filer une longueur d'environ cent mètres de remorque.

L'ancre de côté du large sera amenée à la flottaison. Le signal d'alarme consistera en des coups de sirène prolongés du pétrolier, de la chaloupe de service ou de tout autre navire.

Les amarres devront être facilitées à larguer et ne seront constituées que par des filins de façon à pouvoir être coupées en cas de besoin.

TITRE IV : DISPOSITIONS DIVERSES

CHAPITRE I : LOCATION D'IMMUEBLES ET POLICE DE LA CONSERVATION

ARTICLE 85 :

Toute location à des tiers de parcelle du domaine public portuaire bâtie ou non bâtie fait l'objet d'un Cahier des Charges qui précise les conditions particulières de cette location.

En règle générale, la location est faite pour une année à compter du 1er Janvier de chaque année.

ARTICLE 86 :

Toute personne physique ou morale qui aura porté atteinte aux installations devra sans préjudice des poursuites judiciaires qui peuvent être engagées contre elle, procéder, sur requisitions à la réparation des dommages causés

ARTICLE 87 :

Il est interdit :

- de s'amarrer sur un feu flottant, sur une balise ou sur bouée qui ne serait pas destinée à cet usage ;
- de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un feu flottant ou d'une bouée.

ARTICLE 88 :

Le capitaine ou patron de tout navire qui même en danger de perdition et par suite d'un amarrage, d'un abordage ou de toute autre cause accidentelle ou coulé, déplacé ou détérioré une bouée ou une balise est tenu de signaler le fait à la capitainerie par les moyens les plus rapides dont il dispose et doit au plus tard en faire la déclaration dans les vingt quatre heures de son arrivée au premier port où il fait escale.

Le propriétaire du navire ou son représentant est tenu de payer à l'autorité portuaire le montant nécessaire pour réparer les installations endommagées.

CHAPITRE II - PENALITES

ARTICLE 89 :

Les infractions aux dispositions du présent décret autres que celles prévues et punies par la loi n° 78.043 du 28 Février 1978 portant code de la marine marchande et de la pêche maritime sont des contraventions de simple police. Elles sont constatées sur procès-verbal dont une expédition est adressée au Procureur de la République.

ARTICLE 90 :

Le montant de l'amende encourue sera versé au Trésor Public. Les sommes ainsi perçues, seront réparties suivant les pourcentages prévus par les lois et règlements en vigueur.

CHAPITRE III - TRANSACTION ET DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 91 :

Le contrevenant qui désire transiger doit dans les quarante huit heures suivant la notification de l'infraction en informer l'autorité portuaire qui, à son tour doit dans un délai de vingt quatre heures accepter ou rejeter cette demande de transaction ; passé ce délai, la demande de transaction est réputée acceptée.

ARTICLE 92 :

En cas d'acceptation de la demande l'autorité portuaire fixe le montant de la transaction qui ne saurait être supérieur au maximum de l'amende encourue, ni inférieur au double du minimum de ladite amende.

A ce montant s'ajoutent, le cas échéant, les frais et réparations civiles.

La transaction donne lieu à la signature d'un procès-verbal adressé au Ministre de l'Équipement, au Ministre chargé des Finances et au Procureur de la République territorialement compétent.

Elle est exécutée dans les quinze jours qui suivent la signature du procès-verbal par versement du montant de la transaction dans les caisses du Port. Passé ce délai, l'autorité portuaire est habilitée, en cas de non exécution de la transaction, à saisir la justice aux fins de poursuites pénales.

ARTICLE 03 :

Le Ministre de l'Equipeement, le Ministre de l'Intérieur, des Postes et Télécommunications et le Ministre de la Défense sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'application du présent décret qui sera publié suivant la procédure d'urgence et au Journal Officiel./-

Nouakchott, le 25 Novembre 1987

COLONEL MAAOUYA OULD SID' AHMED TAYA

P. C. C. C.

LE SECRETAIRE GENERAL DU GOUVERNEMENT

BARO ABDOULAYE

Le Ministre de l'Equipeement

Absent

Le Ministre de l'Information

Le Ministre de l'Intérieur,
des Postes et Télécommuni-
cations.

MOHAMED HAIBETNA OULD SIDI HAIRA

COLONEL DJIBRIL OULD ABDELLAHI

Ampliations :

- PG ----- 4
- JO ----- 3
- Tous MINT--17
- Arch. Nles--3