

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ISLAMIQUE DE MAURITANIE



**EDITION
SPECIALE**

15 Novembre 2018

59^{ème} année

N° 1425 BIS

SOMMAIRE

I - LOIS & ORDONNANCES

13 Novembre 2018 **Loi n°-2018-040** abrogeant et remplaçant la loi n° 2011 – 020 du 27 février 2011, portant code de l’aviation civile..... **723 Bis**

II- DECRETS, ARRETES, DECISIONS, CIRCULAIRES

10 Octobre 2017 **Arrêté n° 0855** portant adoption du règlement technique aéronautique (RTA PANS-OPS) relatif aux procédures pour les services de navigation aérienne-Exploitation technique des Aéronefs..... **774 Bis**

722 Bis

I – LOIS & ORDONNANCES

Loi n°-2018-040 P.R/ abrogeant et remplaçant la loi n° 2011 – 020 du 27 février 2011, portant code de l'aviation civile

L'Assemblée Nationale a adopté ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

LIVRE PREMIER – GENERALITES**TITRE I – DE L'ADMINISTRATION
DE L'AVIATION CIVILE**

Article premier : Pour l'application et l'interprétation du présent Code, on entend par « Administration de l'aviation civile »

- b) caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage ;
- c) règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne ;
- d) licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien ;
- e) navigabilité des aéronefs ;
- f) immatriculation et identification des aéronefs ;
- g) collecte et échange de renseignements météorologiques ;
- h) livres de bord ;
- i) cartes et plans aéronautiques ;
- j) aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents ; et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne ;

l'établissement public ou l'organisme doté de la personnalité juridique, de l'autonomie financière et de gestion, chargé de l'aviation civile.

Article 2 : L'Administration de l'aviation civile est placée sous la tutelle technique du ministre chargé de l'aviation civile.

Le Ministre chargé de l'aviation civile exécute la politique de l'Etat en matière d'aviation civile. Il a les prérogatives d'introduction, d'adoption et de promulgation subséquente des règlements d'exploitation spécifiques dans les domaines suivants :

- a) systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol ;
- k) sûreté de l'aviation civile ;
- j) facilitation du transport aérien y compris les formalités de douane et d'immigration.

Le Ministre peut octroyer des exemptions et/ou dérogations aux dispositions de la présente loi.

Le ministre chargé de l'aviation peut déléguer une partie de ses pouvoirs au directeur général de l'Administration de l'aviation civile.

Ladite délégation couvre les domaines des licences du personnel aéronautique, de l'exploitation technique des aéronefs, y compris la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, le maintien de la navigabilité des aéronefs, les services de navigation aérienne, les aéroports et aides au sol, la gestion de la sécurité et tout autre domaine de l'aviation civile en cas de nécessité.

Article 3 : Le présent code confère à l'Administration de l'aviation civile les pouvoirs d'élaborer la législation, la réglementation aéronautique, les règlements d'exploitation spécifiques ainsi que les politiques et obligations en matière de l'aviation civile qui soient conformes aux dispositions de toutes les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale et d'assurer la supervision, la surveillance et le contrôle de la mise en œuvre de ces politiques, obligations et de l'application des dispositions législatives réglementaires.

Le présent code confère également à l'Administration de l'aviation civile, les pouvoirs d'initier des actes réglementaires et d'émettre des instruments exécutoires supplémentaires tels que des ordonnances, des directives, des circulaires et des instructions pour appuyer les activités de supervision de la sûreté et de la sécurité ou pour exiger ou forcer la mise en œuvre immédiate de mesures de sûreté et de sécurité afin de garantir la conformité aux politiques et aux obligations nationales de l'aviation civile, dans le cas où des carences ou des non conformités sont décelées.

L'Administration de l'Aviation Civile est aussi chargée de toutes autres missions que les pouvoirs publics lui confient conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Article 4 : Un décret pris en Conseil des ministres fixe le statut de l'Administration de l'aviation civile et en détermine l'organisation, le fonctionnement, les ressources et les compétences dans le respect des dispositions législatives du présent code.

Article 5 : En cas de non-respect des dispositions de la présente loi et de ses textes d'application, l'Administration de l'aviation civile peut émettre des sanctions administratives à l'encontre des contrevenants.

TITRE II – SÛRETÉ,

FACILITATION ET SÉCURITÉ

Article 6 : Le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) comprend l'ensemble des mesures destinées à assurer la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Il est adopté par décret pris en Conseil des ministres.

Le Programme National de Facilitation du Transport Aérien (PNFTA) comprend toutes les mesures destinées à faciliter le mouvement des aéronefs, des équipages, des marchandises, de la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles. Il est adopté par décret pris en Conseil des ministres.

Article 7 : L'objectif fondamental de la sûreté de l'aviation civile est de protéger les passagers, les équipages, le personnel au sol et le public, les aéronefs et les installations et services aéroportuaires dans tout ce qui touche à la prévention des actes d'intervention illicite en aviation civile. La sûreté de l'aviation constitue un objectif fondamental et reste la plus haute des priorités lorsque des décisions s'y rapportant sont prises.

L'objectif de la facilitation est de faciliter et d'accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États partie de la Convention et d'éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, les passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à

l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.

L'Administration de l'aviation civile qui est l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation civile et de facilitation du transport aérien, élabore, met en œuvre et tient à jour le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile (PNSAC) et le Programme National de Facilitation du Transport Aérien (PNFTA) et assure ainsi la coordination entre les différents intervenants en matière de sûreté et de facilitation ainsi qu'avec les services homologues des autres Etats.

Article 8 : Le Programme National de Sécurité (PNS) de l'aviation civile est établi conformément aux exigences fixées par les normes et standards de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en matière de gestion de la sécurité par l'Etat. Il est adopté par décret pris en Conseil des ministres.

L'Administration de l'aviation civile élabore et met en œuvre ce programme. Elle en assure la mise à jour en fonction des évolutions de l'activité aéronautique nationale.

Article 9 : Le Programme National de Contrôle Qualité (PNCQ) de la sûreté a pour objectif :

- de vérifier l'efficacité de la mise en œuvre de mesures de sûreté de l'aviation civile ;
- d'améliorer la mise en œuvre de ces mesures.

Ce programme est adopté par décret pris en Conseil des ministres.

L'Administration de l'aviation civile fixe les règles de gestion opérationnelle, de diffusion et de mise à jour du programme national de contrôle qualité de la sûreté.

Article 10 : Les prestataires de services de la circulation aérienne, les exploitants d'aérodrome, les entreprises de transport aérien public, les organismes de gestion de maintien de navigabilité, les organismes d'entretien des aéronefs, les centres de formation aéronautique détenteurs d'un agrément ou d'une autre forme d'autorisation délivrés par la Mauritanie sont tenus d'établir et de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité au sens de la convention relative à l'aviation civile internationale et de ses annexes.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile fixe les prescriptions et procédures auxquelles doivent se conformer ces systèmes de gestion de la sécurité.

Article 11 : L'Administration de l'aviation civile, les exploitants et prestataires de services aériens sont tenus d'atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

LIVRE II – AÉRONEFS

TITRE I - DISPOSITIONS

GÉNÉRALES

Article 12 : Au sens du présent code et de ses textes d'application, est qualifié d'aéronef, tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que celles de l'air à la surface de la terre. Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de

douane, de police ou affectés exclusivement à une administration publique sont considérés comme aéronefs d'État. Un aéronef civil est un aéronef autre qu'un aéronef d'État.

Article 13 : Le présent code s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État.

Les aéronefs d'Etat ne peuvent être exploités en transport aérien public commercial. Toutefois, les aéronefs d'Etat exceptionnellement affectés à un service de transport public sont soumis à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant sous réserve de la souscription d'une police d'assurance de responsabilité civile conforme aux conventions internationales en la matière. Lorsque les aéronefs d'Etat effectuent des vols autres que ceux correspondant à l'activité qui leur est propre, leurs pilotes sont soumis aux dispositions du présent code relatif à la responsabilité résultant de l'exploitation de l'aéronef.

Les services militaires, de douane, de police ou les administrations publiques sont tenus de prendre dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État.

Article 14 : Un aéronef ne peut circuler que s'il est muni d'un certificat de

navigabilité ou d'un document équivalent. Le certificat de navigabilité d'un aéronef mauritanien est délivré par l'Administration de l'aviation civile dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il doit être tenu un carnet de route dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

TITRE II – IMMATRICULATION, NATIONALITE ET PROPRIETE DES AERONEFS

CHAPITRE I – IMMATRICULATION ET NATIONALITE DES AERONEFS

Article 15 : Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

Article 16 : Il est institué un registre d'immatriculation coté et paraphé, tenu sous la responsabilité de l'Administration de l'aviation civile.

Tout aéronef inscrit au registre mauritanien, dans les conditions fixées par décret, a la nationalité mauritanienne et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation telles qu'elles sont fixées par la réglementation.

Article 17 : Seuls peuvent être immatriculés en Mauritanie :

- les aéronefs civils appartenant à une personne physique de nationalité mauritanienne ;

- les aéronefs civils appartenant à une personne morale de nationalité mauritanienne, constituée régulièrement, et ayant son siège social ou son principal établissement sur le territoire mauritanien.

Par dérogation aux dispositions des alinéas précédents du présent article, peuvent également être immatriculés en Mauritanie, à titre exceptionnel, les aéronefs civils appartenant à une personne physique ou morale de nationalité étrangère et domiciliée en Mauritanie ou dont les aéronefs ont leur port d'attache habituel en Mauritanie. La dérogation est accordée par le ministre chargé de l'aviation civile.

D'autres dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article 18: Un aéronef inscrit au registre d'immatriculation de la Mauritanie perd la nationalité mauritanienne si les conditions prévues à l'article 17 ne sont plus remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer dans un autre Etat.

Article 19: Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre mauritanien qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

Article 20: Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la loi:

- soit de l'Etat au-dessus duquel se trouve l'aéronef ;

- soit de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef toutes les fois que la loi dudit Etat est applicable.

Article 21: L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie conforme dans les conditions fixées par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et des finances.

Article 22: La radiation d'un aéronef du registre d'immatriculation entraîne d'office la perte de nationalité.

Article 23: Les aéronefs constituent des biens meubles. Toutefois, la cession de propriété doit être constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation. Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre d'immatriculation à la requête du nouveau propriétaire.

CHAPITRE II – HYPOTHEQUE ET PRIVILEGES SUR LES AERONEFS

Article 24: Les aéronefs, tels que définis à l'article 12, peuvent faire l'objet d'une hypothèque conventionnelle en garantie du paiement d'une dette, sans préjudice des autres droits susceptibles de grever lesdits aéronefs en vertu de la législation en vigueur.

L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, les hélices, les appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Article 25: L'hypothèque peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte

aérienne appartenant à un même propriétaire, à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

Article 26 : L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Ces pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'article 27 ci-dessous. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

Article 27 : Les pièces de rechange visées à l'article 26 comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipement, garnitures, parties de ces divers éléments et plus généralement tous objets de quelque nature que ce soit conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

Une publicité, effectuée dans un journal d'annonces légales et sur place par voie d'affiches, devra avertir dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionner le registre où l'hypothèque est inscrite, ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

Un inventaire indiquant la nature et le nombre desdites pièces est annexé au document inscrit.

Article 28 : L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des

éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endos emporte translation du droit hypothécaire.

La mention dans l'acte de vente d'un aéronef que tout ou partie du prix reste dû au vendeur entraîne, sauf stipulation contraire, hypothèque à son profit en garantie de la somme indiquée comme restant due à condition que le vendeur requière l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par décret.

Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué que s'il a été préalablement déclaré au service chargé de la tenue du registre d'immatriculation. Cette déclaration indique les principales caractéristiques de l'aéronef en construction ; il en est délivré récépissé.

Article 29 : En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire, à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

Avant tout paiement, l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires. Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état

Article 30 : Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

La radiation ainsi que toute modification de l'hypothèque par convention des parties ou jugement doivent également faire l'objet d'une mention au même registre.

Article 31 : S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence nonobstant la différence des heures de l'inscription.

Article32 : L'inscription au registre d'immatriculation conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Article33 : L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

Article 34 : Les inscriptions hypothécaires sont radiées du registre d'immatriculation au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.

Article 35 : Sauf le cas de vente forcée effectuée conformément aux dispositions définies par décret, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné mainlevée préalable du droit inscrit.

Article 36 : Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs exercent leur droit de suite en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leur inscription et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 37 et 40 ci-après.

Article 37 : Sont seules privilégiées sur les aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

- a) Les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;
- b) Les frais indispensables engagés pour la conservation de l'aéronef ;
- c) Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et

à la distribution de son prix dans l'intérêt commun des créanciers ;

- d) Les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage de conduite et des autres personnes employées au service de bord ;
- e) Les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation aérienne et à l'atterrissage ainsi que les redevances de stationnement.

Article 38 : Les privilèges mentionnés à l'article 37 portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 29. Ils suivent l'aéronef en quelque main qu'il passe.

Les privilèges s'éteignent trois mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait reconnaître amiablement son montant ou, à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet.

Les privilèges s'éteignent également indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges :

- a) Par la vente en justice de l'aéronef, faite dans les formes prévues par la réglementation en vigueur ;
- b) En cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard un mois après publication de la cession dans un journal d'annonces légales à diffusion nationale, à moins que, avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur au domicile élu par lui dans la publication.

Article 39 : Les créances visées à l'article 37 sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

Les créances de même rang viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance.

Toutefois, les créances visées aux alinéas a) et b) de l'article 37 sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Article 40 : Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 37 ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges.

Toutefois, en cas de vente en Mauritanie d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs signée à Genève le **19 juin 1948**, les droits prévus à l'article 1er de ladite Convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article VII-5 de ladite convention.

Article 41 : Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues par décret pris en Conseil des ministres, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires de ces droits.

Tant que cette condition n'est pas satisfaite, l'agent chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit refuser toute radiation.

CHAPITRE III – SAISIE ET VENTE FORCEE DES AERONEFS

Article 42 : Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la convention relative à la

reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'ils ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Toutefois si un aéronef hypothéqué cause un dommage aux tiers à la surface sur le territoire mauritanien, les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef cause du dommage ou tout autre aéronef ayant le même propriétaire.

Article 43 : la saisie vente est ordonnée par une décision de justice devenue exécutoire, elle se traduit par la vente forcée de l'aéronef. Une saisie conservatoire peut être convertie en saisie vente selon les conditions fixées par les lois et règlements en vigueur en Mauritanie.

Les deniers provenant de la réalisation de la vente forcée de l'aéronef sont distribués dans l'ordre suivant :

- Aux créanciers privilégiés, prévus à l'article 37 du présent code ;
- Aux créanciers hypothécaires prévus à l'article 39 du présent code ;
- Aux créanciers chirographaires munis d'un titre exécutoire.

Article 44 : Pour l'application des articles 45 à 48, on entend par saisie conservatoire tout acte, quel que soit son nom, par lequel un aéronef est arrêté, dans un intérêt privé, au profit soit d'un créancier, soit du propriétaire ou du titulaire d'un droit réel grevant l'aéronef, sans que le saisissant puisse invoquer un jugement exécutoire, obtenu préalablement dans la

procédure ordinaire, ou un titre d'exécution équivalent.

La saisie conservatoire, telle que définie au premier alinéa du présent article, est régie par les dispositions de la convention de Rome du **29 mai 1933**, ou de toute convention la modifiant et applicable en Mauritanie.

Article 45 : Sont exempts de saisie conservatoire :

- a) Les aéronefs affectés exclusivement à un service d'Etat ;
- b) Les aéronefs mis effectivement en service sur une ligne de transports publics exploitée régulièrement et les aéronefs de réserve indispensables ;
- c) Tout autre aéronef affecté à des transports de personnes ou de biens contre rémunération, lorsqu'il est prêt à partir pour un tel transport, excepté dans le cas où il s'agit d'une dette contractée pour le voyage qu'il va faire ou d'une créance née au cours du voyage.
- d) Tout aéronef, dont la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l'exploitation de l'aéronef porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle déposé.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la saisie conservatoire exercée par le propriétaire dépossédé de son aéronef par un acte illicite.

Article 46 : Une garantie suffisante empêche la saisie conservatoire et le juge, saisi en procédure d'urgence, doit en ordonner la mainlevée immédiate.

La garantie est suffisante si elle couvre le montant de la dette et les frais et si elle est affectée exclusivement au paiement du créancier, ou si elle couvre la valeur de

l'aéronef lorsque celle-ci est inférieure au montant de la dette et des frais.

Article 47 : Le saisissant est responsable suivant le code des obligations et des contrats du dommage résultant pour l'exploitant ou le propriétaire d'une saisie conservatoire injustifiée.

La saisie conservatoire est injustifiée :

- a) S'il a été procédé à la saisie d'un aéronef insaisissable ou si le débiteur a dû fournir une garantie pour en empêcher la saisie ou pour en obtenir la mainlevée ;
- b) Lorsqu'elle est opérée sans cause réelle et sérieuse.

Article 48 : Les articles **44** à **47** sont applicables aux aéronefs étrangers, sous réserve que l'Etat d'immatriculation de ces aéronefs assure la réciprocité.

Article 49 : Les Officiers de police judiciaire, les services de douane et l'Administration de l'Aviation Civile ont le droit de saisir, à titre conservatoire, tout aéronef qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent code pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction au sens du présent code.

Les procédures de saisie sont déterminées par décret pris en Conseil des Ministres

Article 50 : En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des redevances aéroportuaires, de la redevance de route, de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ou des amendes administratives prononcées par l'autorité compétente en matière de nuisances sonores aéroportuaires, l'exploitant d'aérodrome ou l'Administration de l'aviation civile peut, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire

d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant auprès du juge du lieu d'exécution de la mesure.

L'ordonnance du juge de l'exécution est transmise aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

Le paiement des sommes dues entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

TITRE III –CIRCULATION ET INTERCEPTION DES AERONEFS

CHAPITRE I - DROIT DE CIRCULATION ET AUTORISATION

Article51 : Le droit de circulation obéit aux règles suivantes :

- a) Les aéronefs civils mauritaniens peuvent circuler librement au-dessus du territoire mauritanien ou de la haute mer, sous réserve du respect des dispositions du présent code et des actes pris pour son application.
- b) Les aéronefs civils de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire mauritanien ou de la haute mer que si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation spéciale et temporaire.
- c) La sécurité des aéronefs civils en vol ainsi que la vie des personnes se trouvant à bord en cas d'interception, ne doivent pas être mises en danger par recours à l'emploi des armes nonobstant les droits et obligations de

la Mauritanie en vertu de la Charte des Nations Unies.

- d) L'atterrissage peut être exigé pour tout aéronef civil qui, survole le territoire mauritanien sans autorisation ou à des fins incompatibles avec les buts de la Convention de Chicago du **7 décembre 1944**, relative à l'aviation civile internationale.
- e) Tout aéronef civil doit respecter un ordre donné conformément à l'alinéa d) du présent article.
- f) L'emploi délibéré à des fins incompatibles avec les buts de la Convention de Chicago de tout aéronef civil immatriculé en Mauritanie ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente en Mauritanie est interdit. . Cette disposition ne porte pas atteinte à l'alinéa c) et ne déroge pas aux alinéas d) et e) du présent article.

Article52 : Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire Mauritanien, sauf autorisation spéciale des autorités compétentes conformément aux conditions de celle-ci. Les exploitants et prestataires de service concernés par le vol d'un tel aéronef prendront les dispositions nécessaires pour éviter tout danger pour les aéronefs civils.

Article53 : Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

Article54 : Les documents ci-après doivent se trouver à bord en fonction du type d'aéronef et de la nature du vol :

- le certificat d'immatriculation ;

- le certificat de navigabilité ;
- le certificat de limitation de nuisances ;
- les licences ou certificats de l'équipage ;
- le carnet de route ;
- le manuel d'exploitation ;
- la licence de station d'aéronef ;
- la copie certifiée du permis d'exploitation aérienne ;
- le certificat d'assurance ;
- la liste nominative des passagers, lieu d'embarquement et destination ;
- le manifeste du fret.

Article 55 : Le survol de certaines zones du territoire mauritanien ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble de ce territoire, peut être interdit pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués.

Article 56 : Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite, telle que définie à l'article 55, est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, de donner le signal réglementaire et d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de la zone interdite.

En tout état de cause, l'aéronef en infraction doit, à la première injonction, se conformer aux instructions données par l'autorité avec laquelle il est en contact.

CHAPITRE II – ATTERRISSAGE

Article 57 : Les aéronefs qui effectuent un vol international doivent utiliser au départ et à l'arrivée du territoire mauritanien un aéroport douanier aux fins d'inspections douanières et autres.

Ils doivent, pour franchir la frontière ou la limite des eaux territoriales, suivre la route aérienne qui leur est imposée.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par autorisation administrative délivrée dans les conditions prévues par décret pris en conseil des ministres d'utiliser un aéroport douanier.

CHAPITRE III – DE LA POLICE DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

Article 58 : Sont soumis au contrôle de l'Administration de l'aviation civile les aéronefs, les produits, pièces et équipements, ainsi que les organismes et personnes soumis aux exigences techniques de sécurité et de sûreté fixées soit par le présent livre, soit par les accords internationaux applicables en Mauritanie.

L'Administration de l'aviation civile peut soumettre à autorisation ces aéronefs, produits, pièces et équipements préalablement à leur utilisation ainsi que ces organismes et personnes préalablement à l'exercice de leurs activités.

Article 59 : Le transport d'armes, de munitions de guerre et de matériel de guerre est interdit, sauf autorisation spéciale prévue par les règlements en vigueur.

Les conditions d'usage d'appareils photographiques à bord des aéronefs sont définies par voie réglementaire.

Article 60 : L'Administration de l'aviation civile peut effectuer l'inspection de tout aéronef se trouvant sur un aérodrome mauritanien pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient mauritaniennes ou prises en application de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 61 : Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, des produits ou des matériels mentionnés aux articles 58 et 60 présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes et des biens :

1. L'Administration de l'aviation civile peut :

- a) Prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;
- b) En cas de risque immédiat, ordonner l'interdiction totale ou partielle de l'exercice des activités ou de l'utilisation des produits ou des matériels ;
- c) Procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité ;

2. Le ministre chargé de l'aviation civile peut subordonner à certaines conditions ou interdire l'activité en Mauritanie d'un ou plusieurs exploitants d'aéronef jusqu'à l'adoption des mesures correctives satisfaisantes.

Dans les cas visés au b) du paragraphe 1 et au paragraphe 2, l'exploitant concerné a le droit d'être entendu avant le prononcé des mesures ou, lorsque ces mesures doivent être prises en urgence, immédiatement après.

Les autorisations mentionnées à l'article 58 peuvent être retirées lorsque les méthodes de travail du titulaire, son comportement ou les matériels qu'il utilise créent un risque pour la sécurité.

Article 62 : Les inspecteurs de sécurité et de sûreté et agents de l'Etat, ainsi que les organismes ou personnes habilités par le ministre chargé de l'aviation civile pour la conduite des contrôles, inspections et vérifications de toute nature nécessaires à l'application des dispositions du présent code et ses textes d'application et agissant

dans l'exercice de leurs fonctions ont accès illimité et sans restrictions à tout moment aux aéronefs, aux aéroports ou aérodromes, aux installations des services de navigation aérienne, aux hangars, aux organismes de maintenance agréés, aux ateliers, aux aires de trafic, aux installations des dépôts de carburant, aux bureaux des exploitants, aux zones de manutention du fret, aux installations des organismes de formation aéronautique et aux documents de toute nature en relation avec les opérations qui doivent être examinées tels que les manuels, les certificats, les approbations, les autorisations, les permis, les procédures, les dossiers techniques, les dossiers du personnel et les licences du personnel.

Suite à leur inspection ils peuvent :

- Émettre au besoin des avis de carence, des constatations et des recommandations ;
- Exiger l'application de mesures correctives et exiger la rectification immédiate de toute carence ou faire appliquer des mises en conformité ;

Les inspecteurs nationaux de sûreté de l'aviation sont notamment habilités et autorisés à :

- Entrer sur n'importe quel terrain, n'importe quelle installation ou bâtiment de l'aéroport pour réaliser des activités de contrôle de la qualité, ou pénétrer sur un terrain situé en dehors de l'aéroport et occupé à des fins commerciales liées à l'aéroport ou à l'exploitant d'aéronefs ;
- Inspecter toute partie de n'importe quel aéroport de l'État ou n'importe quel terrain ou zone situés en dehors de l'aéroport et utilisés par des entreprises opérant dans

l'aéroport, ou situés dans des Zones de Sûreté à Accès Réglementé (ZSAR) ;

- Inspecter et tester l'efficacité des mesures et des procédures de sûreté ainsi que les performances des équipements de sûreté ;
- Inspecter tout aéronef immatriculé ou exploité dans l'État afin d'évaluer n'importe quelle procédure de sûreté ;
- Demander à un exploitant d'aéronefs, à un directeur d'aéroport ou à l'occupant d'un terrain situé en dehors de l'aéroport mais utilisé à des fins commerciales liées à l'aéroport de fournir toute information utile en cas d'audit, d'inspection, d'enquête ou de test ;
- Consulter les documents et les registres de sécurité appropriés et s'entretenir avec toute personne qu'ils jugent susceptible de les aider à évaluer la norme de sûreté ou la mise en œuvre des procédures de sûreté.
- Apporter et utiliser dans un aéroport, côté piste ou dans toute ZSAR désignée, tout équipement nécessaire pour mener à bien leurs tâches, y compris des radios, des caméras, des équipements d'enregistrement (audio et vidéo) et des objets spécifiquement autorisés, réglementés ou interdits, comme des armes, des répliques d'armes ou des engins explosifs factices ;
- Exiger la mise en œuvre de toutes les obligations nationales de sûreté de l'aviation.

Par délégation du pouvoir du directeur général de l'Administration de l'aviation

civile, les inspecteurs et agents habilités peuvent effectuer des activités de surveillances telles que des inspections périodiques et inopinées, audits, épreuves, tests, enquêtes ou autres. Ils bénéficient du pouvoir leur permettant de contraindre la mise en conformité, y compris de manière immédiate.

A cet effet, ils peuvent à titre conservatoire, en cas de violation des dispositions du présent code ou de ses textes d'application, empêcher, en temps utile, un aéronef d'effectuer un vol, lorsque c'est justifié, pour des raisons de sécurité et interdire à toute personne physique ou morale, l'exercice des privilèges que lui confèrent la licence, le certificat, l'agrément ou l'autorisation qui lui ont été délivrés.

Article 63 : Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret pris en Conseil des ministres.

CHAPITRE IV – DE LA SECURITE ET DE LA FACILITATION DE LA NAVIGATION AERIENNE

Article 64 : La sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien mauritanien est assurée par l'Etat.

Toutefois, l'Etat peut concéder l'exploitation et la gestion des services de sécurité de la navigation aérienne à des organismes spécialisés.

Article 65 : Les exploitants et prestataires de services aériens œuvrant sur le territoire national sont tenus dans la mesure du possible de :

- a) fournir sur le territoire national, des services aéroportuaires, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale,

conformément aux normes et pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la Convention de Chicago ;

b) adopter et mettre en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui pourraient être recommandés ou établis en vertu de la Convention de Chicago ;

c) collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la Convention de Chicago.

Article 66 : En vue d'œuvrer pour la sécurité en vol des aéronefs évoluant dans la circulation aérienne générale, le ministre chargé de l'aviation civile édicte :

1. Des principes et règlements visant, au minimum, à la mise en application de toutes les normes contenues dans les annexes à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944, et notamment les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants :

- a- Systèmes de communication et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol ;
- b- Caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage ;
- c- Règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne ;
- d- Licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien ;
- e- Navigabilité des aéronefs ;

- f- Immatriculation et identification des aéronefs ;
- g- Collecte et échange de renseignements météorologiques ;
- h- Livres de bord ;
- i- Cartes et plans aéronautiques ;
- j- Sûreté de l'aviation civile ;
- k- Facilitation du transport aérien ;
- l- Aéronefs en détresse et enquête sur les accidents et incidents graves.

2. Tout autre principe, règlement ou norme minimale régissant les autres pratiques intéressant la sécurité, la sûreté, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

3.

Article 67 : Le ministre chargé de l'aviation civile édicte et révisé les normes minimales de sécurité pour l'exploitation des installations de navigation aérienne situées en Mauritanie.

TITRE IV – DOMMAGES ET RESPONSABILITÉS

CHAPITRE I – RESPONSABILITE DES EQUIPAGES ET DES EXPLOITANTS

Article 68 : En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote commandant de bord et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du code des obligations.

Article 69 : La responsabilité pour les dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers est régie par les dispositions de la convention de Rome du

7 octobre 1952, ou de toute convention la modifiant et applicable en Mauritanie.

Les dommages visés au premier alinéa du présent article sont ceux survenus sur le territoire mauritanien et causés par un aéronef immatriculé dans un autre État Partie ou par un aéronef, quelle qu'en soit l'immatriculation, dont l'exploitant a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans un autre État Partie.

Article 70 : L'exploitant de l'aéronef, au sens de la convention de Rome, est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les personnes ou objets qui en tomberaient aux personnes et aux biens situés à la surface.

Les limites de la responsabilité de l'ensemble des personnes responsables sont fixées par la convention de Rome.

Toutefois, cette responsabilité est illimitée :

- a) Pour l'exploitant, si la victime apporte la preuve que le dommage a été causé par un acte ou une omission délibérée de celui-ci ou de ses préposés agissant, pour ces derniers, au cours de l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions, avec l'intention de provoquer un dommage ;
- b) Pour la personne qui s'empare d'un aéronef d'une manière illicite et l'utilise sans le consentement de la personne qui a le droit de l'utiliser.

Article 71 : La responsabilité visée à l'article 70 peut être écartée ou atténuée dans les conditions suivantes :

- a) Écartée, si le dommage n'est pas la conséquence directe du fait qui l'a produit, ou s'il résulte du seul fait du passage de l'aéronef à travers l'espace aérien conformément aux

règles de circulation aérienne applicables ;

- b) Écartée, si le dommage est la conséquence directe d'un conflit armé ou de troubles civils ou si la personne responsable a été privée de l'usage de l'aéronef par un acte de l'autorité publique ;
- c) Atténuée ou écartée par la preuve de la faute de la victime ou de ses préposés, sauf si la victime apporte la preuve que ses préposés ont agi en dehors des limites de leurs attributions.

Article 72 : La responsabilité de l'exploitant d'un aéronef visée à l'article 70 doit être couverte par une assurance ou par une autre garantie à concurrence des limites de responsabilité applicables aux termes de la convention de Rome.

L'exploitant dont l'aéronef survole le territoire mauritanien doit fournir, à la demande des autorités compétentes, la preuve de la garantie accordée.

Article 73 : L'action en responsabilité pour dommage causé à la surface, visé à l'article 69 doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux ans du jour où est survenu le fait qui a produit le dommage.

Article 74 : Hors les cas visés à l'article 69, l'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui en tomberaient aux personnes et aux biens situés à la surface.

Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.

Article 75 : Il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire.

En cas de jet par suite de force majeure ou de jet de lest réglementaire ayant causé un dommage aux personnes et biens à la surface, la responsabilité est réglée conformément aux dispositions de l'article 74.

Article 76 : En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'est responsable desdits dommages que si le tiers établit une faute de sa part.

CHAPITRE II – ASSISTANCE – RECHERCHE ET SAUVETAGE – EPAVES – DISPARITION

Article 77 : Les dispositions de la loi n° 2013-029 du 30 juillet 2013, modifiée par la loi n° 2015-038 du 19 décembre 2015, portant Code de la Marine Marchande, relatives à l'assistance et au sauvetage maritime, sont applicables aux aéronefs en péril et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

Article 78 : Les dispositions du code de la marine marchande, relatives aux épaves maritimes, sont applicables aux épaves d'aéronefs trouvées en mer ou sur le littoral maritime.

Article 79 : Les autorités compétentes en matière de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse prendront les mesures

réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur le territoire national et ce, sous réserve de leur contrôle, en collaboration avec les propriétaires de l'aéronef et les autorités de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Le déclenchement ou l'arrêt des activités de recherche et de sauvetage d'un aéronef incombe à l'Etat.

Le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé de la défense, en coopération avec tout autre ministère et tout autre service intéressés, organisent et coordonnent ces activités de recherche et de sauvetage dans le but d'assister les aéronefs en difficulté ou accidentés ou de retrouver les aéronefs au travers des Centres de Coordination de Recherche et Sauvetage.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent article, notamment les modalités d'organisation du service de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse ainsi que la définition des plans d'intervention et des moyens mis en œuvre.

Article 80 : En cas de disparition sans nouvelles d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois mois après la date de l'envoi des dernières nouvelles.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être déclaré par jugement par application des dispositions du code des obligations et des contrats.

Il appartient au ministre chargé de l'aviation civile de déclarer, le cas échéant, la présomption de disparition et d'adresser au tribunal compétent les réquisitions nécessaires pour la

constatation judiciaire du décès des personnes disparues.

Les ayants droits des victimes peuvent également agir à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès.

TITRE V – DISPOSITIONS PÉNALES

CHAPITRE I – DES INFRACTIONS **AUX REGLES** **D'IMMATRICULATION, DE** **CIRCULATION ET DE CONDUITE** **DES AERONEFS**

Article 81 : Est puni d'une amende de cinq cents milles Ouguiyas (**5 00 000 MRU**) au plus et d'un emprisonnement d'un (**1**) an au plus, ou de l'une de ces deux peines seulement, l'exploitant technique, le propriétaire et, le cas échéant, l'exploitant commercial qui :

- a) Met ou laisse en service un aéronef sans avoir obtenu un certificat d'immatriculation, un certificat de navigabilité ou un certificat de limitation de nuisances lorsque ceux-ci sont exigibles en vertu de la réglementation en vigueur ;
- b) Met ou laisse en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 16 ;
- c) Fait ou laisse circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité, le laissez-passer exceptionnel ou le certificat de limitation de nuisances ont cessé d'être valables ;
- d) Fait ou laisse circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à

la délivrance du certificat de navigabilité ni aux règles relatives au maintien en état de validité de ce certificat ;

- e) Fait ou laisse circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux règles de sécurité édictées par le présent code et ses actes d'application, et relatives à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi.

Est puni des mêmes peines le pilote qui conduit sciemment un aéronef dans les conditions prévues au présent article.

Article 82 : Est puni d'un emprisonnement d'un an au plus et d'une amende de deux millions cinq cents milles Ouguiyas (**2 500 000 MRU**) au plus, le fait d'exploiter un aéronef en l'absence du permis d'exploitation aérienne exigé en application de l'article 174, en cours de validité à la date du transport concerné, ou dans des conditions non conformes à celles fixées par ledit permis.

Article 83 : L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne peuvent pas être produits ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation peut être retenu à la charge de l'exploitant technique ou, le cas échéant, de l'exploitant commercial ou du propriétaire, par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent code.

Article 84 : Est puni d'une amende de cinq cent mille Ouguiya (**5 00 000 MRU**) au plus et d'un emprisonnement d'un (**1**) an au plus, ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui :

- a) Conduit un aéronef sans détenir les titres aéronautiques en état de validité exigés par la réglementation de la circulation aérienne ;
- b) Détruit ou soustrait un document de bord exigé par la réglementation aérienne ou porte sur ce document des indications sciemment inexactes ;
- c) Enfreint les dispositions de la réglementation de la circulation aérienne ;
- d) Conduit un aéronef ou participe à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotiques ou de stupéfiants.

Pour l'infraction mentionnée au c) du présent article, est puni d'une amende d'un million **(1 000 000 MRU)** au plus et d'un emprisonnement de **(03)** trois ans au plus, ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui n'a pas utilisé, sauf cas de force majeure, un aéroport douanier au départ ou à l'arrivée d'un vol international.

Article 85 : Est puni d'une amende de cinq cents milles Ouguiyas **(5 00 000 MRU)** au plus et d'un emprisonnement de **(06)** six mois au plus, ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui, par maladresse ou négligence, a survolé une zone du territoire mauritanien en violation d'une interdiction prononcée dans les conditions prévues à l'article 55.

Est puni des mêmes peines le pilote qui, survole le territoire mauritanien en violation des dispositions de l'article 51.

Est puni d'une amende d'un million cinq cents milles Ouguiyas **(1 500 000 MRU)** et d'un emprisonnement d'un **(1)** an au

plus, ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui s'est sciemment engagé ou maintenu au-dessus d'une zone interdite de survol ou qui ne s'est pas conformé aux prescriptions prévues à l'article 56.

Article 86 : Quiconque appose ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui supprime ou fait supprimer, rend ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, est puni d'une amende d'un million d'Ouguiyas **(1 000 000 MRU)** au plus et d'un emprisonnement de **(5)** cinq ans au plus. Sont punis des mêmes peines, ceux qui apposent ou font apposer sur un aéronef privé les marques distinctives réservées aux aéronefs publics ou qui font usage ou font utiliser un aéronef privé portant lesdites marques.

Article 87 : Les munitions et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire mauritanien à bord d'aéronefs employés à la navigation civile internationale sauf autorisation spéciale délivrée par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Est puni des peines prévues à l'article 81, quiconque :

- a) Transporte par aéronef sans autorisation spéciale, armes et munitions de guerre, des pigeons voyageurs ou des objets de correspondance compris dans le monopole postal ;
- b) Utilise des appareils photographiques dont l'usage a été interdit par les règlements ;
- c) Sans autorisation spéciale, fait usage d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites ;

- d) Fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit ;
- e) Installe et utilise à bord d'un aéronef, sans autorisation :
 - Des appareils de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destinés à assurer les communications du service mobile aéronautique ;
 - Des équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

Article 88 : Est puni d'une amende de deux millions d'Ouguiyas (**2 000 000 MRU**) au plus et d'un emprisonnement d'un (**1**) an au plus, ou de l'une de ces deux peines seulement, l'exploitant, le propriétaire et, le cas échéant, l'exploitant commercial qui transporte intentionnellement des marchandises dangereuses par aéronef sans avoir obtenu une autorisation en vertu de la réglementation en vigueur. Si le transport de ces marchandises dangereuses a occasionné la mort, une maladie sérieuse, des dommages graves ou une destruction substantielle, l'amende sera portée au double de celle prévue au présent article et d'un emprisonnement de deux (**2**) ans au plus ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 89 : Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents commet une autre infraction prévue aux mêmes articles ou la même infraction dans un délai de cinq (**5**) ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines est condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines peuvent être élevées jusqu'au double.

Article 90 : Est puni d'un emprisonnement d'un an au plus et d'une amende de cinq cents milles Ouguiyas (**500.000 MRU**) toute personne qui :

- a- Exécute de la maintenance non autorisée sur un aéronef ;
- b- Effectue une remise en service incomplète ou non signée d'un aéronef ;
- c- Viole délibérément par écriture, reproduction ou altération des documents relatifs à la maintenance d'un aéronef.
- d- Exécute de la maintenance d'un aéronef sous l'emprise de l'alcool, de narcotiques ou de stupéfiants.

Article 91 : Sont punis d'une amende de deux cents cinquante milles Ouguiyas (**250 000 MRU**) au plus et peuvent l'être, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement d'un (1) an au plus ceux qui contreviennent aux dispositions réglementaires relatives à la voltige et à l'acrobatie aériennes, à l'évolution des aéronefs constituant des spectacles publics ou des épreuves sportives.

Article 92 : L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef peut être prononcée par le jugement ou l'arrêt pour une durée de (**3**)trois mois à(**3**) trois ans contre le membre d'équipage condamné, en vertu des dispositions des articles **84, 85** et **86**.

En cas de récidive de l'un des délits prévus par les articles **84, 85** et **86**, la durée de l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef peut être portée au double.

Les brevets, licences et certificats dont seraient porteurs les membres d'équipage restent déposés, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction ayant prononcé l'interdiction.

Les personnes condamnées doivent effectuer les dépôts de ces brevets, licences et certificats soit au greffe visé au troisième alinéa du présent article, soit à celui de leur domicile, dans les cinq jours qui suivent la date à laquelle la condamnation est devenue définitive.

En cas de non-respect des dispositions du quatrième alinéa du présent article, les personnes visées audit alinéa sont punies d'une amende de trois cents milles Ouguiyas (**300 000 MRU**) au plus et d'un (**1**) an d'emprisonnement au plus ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des peines prévues à l'article **84** au cas où elles conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période d'interdiction, et sans possibilité de confusion entre ces deux catégories de peines.

Article 93 : Tous jets volontaires et inutiles d'objets à bord d'un aéronef en évolution susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens de la surface sont punis d'une amende de cent cinquante milles Ouguiyas (**150 000 MRU**) au plus et d'une peine d'emprisonnement de trois (**03**) mois au plus ou de l'une de ces deux peines seulement, même si ces jets n'ont causé aucun dommage.

Article 94 : Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'a pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lequel il pouvait entrer en communication, et a ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale et civile susceptible d'être mise à sa charge, est puni des peines prévues par la législation pénale réprimant le délit de fuite.

CHAPITRE II – INFRACTIONS **PORTANT ATTEINTE AUX DROITS** **DES CREANCIERS ET A LA** **REGLEMENTATION DOUANIERE**

Article 95 : Sans préjudice de peines plus graves, s'il y a lieu, est puni d'une amende d'un million d'Ouguiyas (**1 000 000 MRU**) au plus et d'un emprisonnement de trois (**3**) ans au plus le fait de détruire ou de détourner ou de tenter de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevées d'une hypothèque régulièrement inscrite.

Les personnes physiques coupables de l'un des délits prévus au premier alinéa du présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :

- a) L'interdiction des droits civiques, civils et de famille, suivant les modalités prévues par l'article **36** du code pénal ;
- b) L'interdiction, soit d'exercer une fonction publique ou d'exercer l'activité professionnelle dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, soit d'exercer une profession commerciale ou industrielle, de diriger, d'administrer, de gérer ou de contrôler à un titre quelconque, directement ou indirectement, pour son propre compte ou pour le compte d'autrui, une entreprise commerciale ou industrielle ou une société commerciale. L'interdiction est soit définitive, soit temporaire ; dans ce dernier cas, elle ne peut excéder une durée de cinq ans ;
- c) La fermeture, pour une durée de cinq ans au plus, des établissements ou de l'un ou de plusieurs des établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ;
- d) L'exclusion des marchés publics pour une durée de cinq ans au plus ;

e) La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit, à l'exception des objets susceptibles de restitution ;

f) L'affichage de la décision prononcée dans les conditions prévues par l'article 44 du code pénal.

Sont punies des mêmes peines que celles prévues au présent article toutes manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Article 96 : Les dispositions de loi relatives à la répression des infractions à la réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronef sous un régime douanier quelconque.

Tous déchargements et jets de marchandises non autorisés, autres que ceux indispensables au salut de l'aéronef, sont sanctionnés par les peines édictées par la réglementation douanière en matière de contrebande.

En garantie du paiement de l'amende encourue, l'aéronef peut seulement faire l'objet d'une saisie conservatoire, dont la mainlevée devra être ordonnée s'il est fourni une caution ou versé une consignation jusqu'à concurrence de ladite amende.

CHAPITRE III – CONSTATATION DES INFRACTIONS – SAISIE

Article 97 : Les infractions aux dispositions du présent livre et des règlements pris pour son application sont constatées par des procès-verbaux dressés, outre par les inspecteurs, agents habilités, fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile et les personnels navigants

effectuant des contrôles en vol pour le compte de l'administration de l'aviation civile. Ces agents commissionnés à cet effet et assermentés peuvent faire recours aux forces de l'ordre.

Article 98 : Le procureur de la République, le juge d'instruction, les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les militaires et les agents de l'autorité militaire, commissionnés à cet effet, les gendarmes, les agents des douanes ont le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les appareils de graphie, les clichés et les correspondances postales, ainsi que les appareils radio télégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouvent à bord sans l'autorisation spéciale prévue par les règlements.

Ces mêmes autorités peuvent saisir les pigeons voyageurs, les appareils photographiques et les clichés qui se trouvent à bord d'aéronefs autorisés à transporter ces objets dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus de zones interdites.

La confiscation des objets et appareils régulièrement saisis est prononcée par le tribunal compétent.

Article 99 : Les procès-verbaux constatant les infractions prévues au

présent livre sont transmis sans délai au Procureur de la République.

Copie des procès-verbaux est adressée au directeur de l'Administration de l'aviation civile

LIVRE III – AÉRODROMES

TITRE I - DISPOSITIONS

GENERALES

CHAPITRE I - DEFINITIONS, REGLES GENERALES DE CREATION, D'UTILISATION ET DE CONTROLE

Article 100 : Est considéré comme aéroport toute surface définie sur terre ou sur l'eau destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface y compris, le cas échéant, les bâtiments, les installations et le matériel qu'elle peut comporter pour les besoins de trafic et le service des aéronefs.

Article 101 : Les normes techniques ayant une incidence sur la sécurité, applicables à l'aménagement, à la conception et à l'exploitation des aéroports civils, ainsi que les conditions dans lesquelles des dérogations à ces normes peuvent être accordées, sont définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 102 : L'exploitant d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique ou d'un aéroport à usage restreint est tenu de contracter une assurance couvrant les risques qu'il encourt du fait de l'aménagement et de l'exploitation de l'aéroport.

CHAPITRE II – POLICE DES AÉRODROMES ET DES INSTALLATIONS A USAGE AÉRONAUTIQUE

Article 103 : Les dispositions du présent code relatives à la police des aéroports et des installations à usage aéronautique s'appliquent :

- Aux aéroports ouverts à la circulation aérienne publique ;
- Aux aéroports réservés à l'usage d'administrations de l'Etat ;
- Aux aéroports à usage restreint ;
- Aux lieux où sont implantées des installations
- s destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications
- Aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne et l'assistance météorologique, sans préjudice de l'application aux aéroports militaires et aux zones et installations militaires des aéroports ouverts à la circulation aérienne publique des dispositions du code pénal et de dispositions spéciales.

Article 104 : Sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aéroports, zones d'aéroports et installations relevant de la défense nationale, la police des aéroports et des installations aéronautiques mentionnés à l'article 103 est assurée par le ministre chargé de l'aviation civile.

Les pouvoirs de police exercés par le ministre chargé de l'aviation civile en application du premier alinéa du présent article portent sur le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent article.

Article 105 : Les inspecteurs et agents de l'Administration de l'aviation civile ainsi

que les personnels des entreprises agissant pour le compte et sous le contrôle de cette Administration et habilités à cet effet par l'autorité administrative s'assurent que les organismes ou entreprises implantés sur les aérodromes se conforment à la réglementation et aux mesures de prévention en matière de sécurité et de sûreté du transport aérien.

À cet effet, ils ont accès à tout moment aux locaux, terrains, installations, équipements et documents à usage professionnel. Ils sont également habilités à n'entendre toute personne pouvant leur fournir des informations utiles.

Article 106 : Sous réserve des compétences déléguées par l'Etat au Fournisseur des Services à la Navigation Aérienne, les exploitants d'aérodromes civils sont tenus d'assurer le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs, ainsi que la prévention du péril animalier.

Des décrets pris en Conseil des ministres précisent les modalités d'application du présent article, notamment les catégories d'aérodromes civils qui en relèvent et les moyens mis en œuvre pour assurer le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs ainsi que la prévention du péril animalier.

CHAPITRE III - DISPOSITIONS SANITAIRES

Article 107 : Le contrôle sanitaire aux frontières est régi sur le territoire Mauritanien par les dispositions des règlements sanitaires pris par l'Organisation Mondiale de la Santé, des arrangements internationaux et des lois et règlements nationaux pris en la matière en vue de prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles.

TITRE II – DES AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

Article 108 : Les dispositions des articles 109, 112, 113 et 116 sont applicables aux aérodromes particuliers, hélistations et hydrobases, sous réserve des dispositions législatives spécifiques auxdits aérodromes.

CHAPITRE I – DES REGLES DE CREATION ET D'UTILISATION

Article 109 : Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par ses établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions définies par décret pris en Conseil des ministres.

Article 110 : La création d'un aérodrome destiné à la circulation aérienne publique, lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat, donne lieu à la conclusion d'une convention entre le ministre chargé de l'aviation civile et la personne physique ou morale de droit public ou de droit privé qui crée l'aérodrome.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les modalités d'application du présent article, notamment les obligations respectives des parties devant figurer dans la convention.

Article 111 : Le signataire de la convention prévue à l'article 110 et le tiers exploitant agréé par l'Administration de

l'Aviation Civile sont solidairement responsables à l'égard de l'État.

Article 112 : Nul ne peut exploiter un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, utilisé pour les vols internationaux, s'il n'a obtenu de l'Administration de l'aviation civile un certificat d'aéroport pour cet aéroport. Toutefois, la détention de ce certificat n'est pas obligatoire lorsque la masse maximale au décollage ou le nombre de sièges des avions utilisés est inférieure à une limite fixée par voie réglementaire.

Article 113 : La délivrance du certificat d'aéroport prévu à l'article 112 intervient à l'issue d'une enquête technique portant sur les moyens, conditions et procédures d'exploitation de l'aéroport ainsi que sur les modalités de gestion de sa sécurité.

L'autorité administrative doit notamment vérifier, par tous moyens, que les mesures prises par le demandeur sont à même d'assurer en toute sécurité l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des installations, équipements et services aéroportuaires, conformément aux normes en vigueur, notamment à celles prévues à l'article 101 et au premier alinéa de l'article 106.

L'Administration de l'aviation civile peut retirer ou suspendre le certificat d'aéroport lorsque les manquements constatés de l'exploitant aux obligations afférentes au certificat font apparaître un risque grave pour la sécurité de l'aviation civile.

Article 114 : Un décret pris en Conseil des ministres précise les modalités d'application des articles 112 et 113.

CHAPITRE II – POLICE

Article 115 : En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, en régime intérieur, les officiers de police judiciaire ainsi que, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire, affectés à l'aviation civile, peuvent procéder à la fouille et au contrôle par tous moyens appropriés des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des avions et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones et dépendances des aéroports d'accès limité ou réservé, ou sortant de celles-ci. Les mêmes dispositions sont applicables en régime international, les personnes compétentes pour procéder à la fouille et au contrôle étant, outre celles mentionnées à l'alinéa premier du présent article, les agents des douanes.

Peuvent également être habilités à procéder à ces fouilles et contrôles, tant en régime intérieur qu'international, sous le contrôle des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, les agents de nationalité mauritanienne désignés par les exploitants d'aéroports, les transporteurs aériens ou les entreprises sous contrat avec eux et préalablement agréés par le ministre chargé de l'aviation civile. Ces agents ne procèdent à la fouille des bagages à main qu'avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sécurité qu'avec le consentement de la personne. Dans ce cas, la palpation de sécurité doit être faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet.

Les dispositions du présent article sont applicables aux autres aéroports soumis à la police des aéroports en vertu de l'article 103.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent article.

Article 116 : Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les mesures prescrites en application des dispositions du présent code et de celles prises pour son application relatives à la sûreté de l'aviation civile sont mises en œuvre, lorsqu'elles ne relèvent pas des services de l'Etat, par les exploitants d'aérodromes, les entreprises de transport aérien, les prestataires de service d'assistance en escale, les entreprises ou organismes agréés au sens de l'article 166, les entreprises qui leur sont liées par contrat et les autres personnes autorisées à occuper ou utiliser les zones aéroportuaires d'accès limité ou réservé, chacun dans son domaine d'activité.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent article, et notamment les obligations qui incombent à chacune des catégories de personnes mentionnées au premier alinéa du présent article.

CHAPITRE III – EXPLOITATION ET GESTION

Article 117 : Lorsque le signataire de la convention prévue au premier alinéa de l'article 110 ne se conforme pas aux obligations qui lui incombent du fait de cette convention, le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer la mise en régie de l'exploitation de l'aérodrome aux frais du signataire ou la résiliation de la convention.

Article 118 : Pour des raisons de défense nationale, l'Etat peut se substituer temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome dans des

conditions définies par décret pris en Conseil des ministres.

Article 119 : L'occupation du domaine public aéroportuaire est soumise à une autorisation préalable délivrée par le gestionnaire ou l'exploitant de l'aérodrome concerné.

CHAPITRE IV – SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article 120 : Sur les aéroports, les services d'assistance en escale sont fournis par les transporteurs aériens, les exploitants d'aéroports et les prestataires agréés à cet effet par l'Administration de l'aviation civile.

Les conditions de délivrance de l'agrément doivent être objectives, transparentes et non discriminatoires.

Un décret pris en Conseil des ministres précise les conditions d'application du présent article, notamment les conditions de délivrance de l'agrément ainsi que les conditions dans lesquelles l'administration peut limiter le nombre de prestataires ou de transporteurs aériens autorisés à fournir des services d'assistance en escale.

CHAPITRE V – REDEVANCES

Article 121 : Les services publics aéroportuaires donnent lieu à une rémunération sous forme de redevances pour services rendus.

Pour la détermination des redevances, peuvent être prises en compte, outre les dépenses correspondant à des investissements déjà réalisés, les dépenses engagées voire futures liées à la construction d'infrastructures ou

d'installations nouvelles avant leur mise en service.

Le montant des redevances peut faire l'objet de modulations limitées, à la hausse ou à la baisse, pour des motifs d'intérêt général au nombre desquels figurent l'amélioration de l'utilisation des infrastructures, la création de nouvelles liaisons ou la réduction ou la compensation des atteintes à l'environnement. La modulation des redevances doit être fondée sur des critères pertinents, objectifs et transparents.

Le montant total de ces redevances ne peut excéder l'ensemble des coûts des services rendus sur l'aéroport.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les modalités d'application du présent article, notamment les conditions dans lesquelles les dépenses engagées ou futures peuvent être prises en compte pour la détermination des redevances, les règles relatives au champ, à l'assiette et aux modulations des redevances, ainsi que les principes et les modalités de fixation de leurs tarifs.

Article 122 : L'occupation ou l'utilisation du domaine public d'un aérodrome par un tiers autorisé à cet effet donne lieu à la perception d'une redevance au profit de l'exploitant de l'aérodrome concerné.

Pour les aérodromes n'appartenant pas à l'Etat, la perception de cette redevance est subordonnée à l'accord du signataire de la convention prévue au premier alinéa de l'article 110.

Le montant de la redevance peut tenir compte des différents avantages retirés de l'occupation du domaine public.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les modalités d'application du présent article, notamment les principes et

les modalités de fixation de la redevance d'occupation ou d'utilisation.

CHAPITRE VI – ENVIRONNEMENT DES AERODROMES

Article 123 : Les travaux de construction, d'installation, d'extension ou de modernisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et des installations à usage aéronautique sont soumis aux conditions prévues par la loi n° **2000-045** du **26 juillet 2000**, portant code de l'environnement et les décrets pris pour son application.

En application de l'article 18 dudit code, lorsque ces travaux sont susceptibles d'avoir des effets sensibles sur l'environnement, ils font préalablement l'objet d'une étude d'impact environnemental et d'une enquête publique réalisées dans les conditions prévues par le code et ses décrets d'application. Sur la base de l'étude d'impact sur l'environnement, le ministère de l'environnement délivre l'autorisation de réaliser lesdits travaux.

L'étude d'impact environnemental mentionnée au deuxième alinéa du présent article prend en compte les normes environnementales définies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 124 : Sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, l'Administration de l'aviation civile peut imposer des restrictions d'exploitation liées au bruit des aéronefs dans des conditions définies par décret pris en Conseil des ministres.

Article 125 : Les exploitants d'aérodromes et d'installations à usage aéronautique, les transporteurs aériens, les prestataires de

service d'assistance en escale, ainsi que tout autre organisme ou entreprise autorisé à occuper ou utiliser l'emprise d'un aérodrome se conforment, pour la gestion des déchets, rejets, émissions, nuisances sonores des aéronefs, et nuisances de toute nature issus de leurs activités, aux dispositions du code de l'environnement et des décrets pris pour son application.

Les mêmes personnes et organismes se conforment aux prescriptions sanitaires particulières adoptées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile au titre des pouvoirs de police qu'il tient de l'article 104.

Article 126 : Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires en matière d'environnement sont poursuivies et réprimées dans les conditions prévues au Titre V du code de l'environnement.

Conformément à l'article 9 dudit code, toute personne physique ou morale, publique ou privée, responsable d'un dommage causé à l'environnement est tenue de réparer ce dommage en d'en supprimer les effets.

Article 127 : La fonction de contrôle et de surveillance de la protection de l'environnement aéroportuaire peut être assurée par un organisme indépendant institué par décret pris en Conseil des ministres sur rapport conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de l'environnement. Cet organisme exerce, entre autres, un contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

À cette fin, il peut notamment :

- Formuler des recommandations sur toute question relative à la mesure du bruit et à la maîtrise des

nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire ;

- Le cas échéant, pour certaines catégories d'aérodromes, définir des indicateurs de mesure de bruit, des prescriptions techniques concernant les dispositifs de mesure du bruit et s'assurer du respect de ces prescriptions ;
- Prononcer des amendes administratives à l'encontre des personnes physiques ou morales dont les aéronefs ne respectent pas les mesures prises par l'Administration de l'aviation civile pour limiter les nuisances sonores des aéronefs sur un aérodrome.

TITRE III – AERODROMES NON

OUVERTS A

LA CIRCULATION AERIENNE

PUBLIQUE

Article 128 : L'aménagement et l'exploitation des aérodromes à usage restreint et des aérodromes à usage privé doivent être conformes aux normes techniques ayant une incidence sur la sécurité prévue à l'article 101, sauf si des dérogations à une ou plusieurs de ces normes sont accordées.

Article 129 : L'exploitant d'un aérodrome à usage restreint, les entreprises ou organismes implantés sur cet aérodrome sont tenus de se conformer, chacun dans son domaine d'activité, aux règlements et mesures de police adoptés en vue d'y assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité.

Article 130 : Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions de

création, d'utilisation, d'exploitation et de contrôle des aérodromes à usage restreint et des aérodromes à usage privé.

Article 131 : Les articles 123, 125 et 126 relatifs à l'environnement des aérodromes sont applicables aux aérodromes à usage restreint.

L'article 123, le premier alinéa de l'article 125 et l'article 126 sont applicables aux aérodromes à usage privé.

TITRE IV – SERVITUDES

AERONAUTIQUES

CHAPITRE UNIQUE

Article 132 : Les servitudes aéronautiques assurent à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent article, notamment les types de servitudes ainsi que les conditions et modalités de leur établissement.

TITRE V - DISPOSITIONS PÉNALES

CHAPITRE I – SERVITUDES

AERONAUTIQUES

Article 133 : Les infractions aux dispositions réglementaires relatives aux servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de cinq cents milles Ouguiyas (500 000 MRU) au plus.

En cas de récidive, les infractions sont punies d'une amende portée au double de celle prévue au premier alinéa du présent article et d'un emprisonnement de trois (3) mois au plus ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 134 : Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre chargé de la défense, le tribunal saisi aux fins de poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions de l'article 133 un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage, sous peine d'une astreinte de mille cinq cents 1500 à trois milles Ouguiyas 3 000 MRU par jour de retard.

S'il y a lieu, l'astreinte court à compter de l'expiration du délai impartit par le tribunal et jusqu'au jour où la situation est régularisée. Au-delà de six mois après l'expiration du délai, le tribunal, sur réquisition du ministère public, peut relever le montant de l'astreinte même au-delà du montant maximum prévu au présent article. En outre, si à l'expiration du délai impartit par le tribunal, la situation n'a pas été régularisée, l'administration peut faire procéder d'office à la réalisation des travaux aux frais et risques des personnes civilement responsables.

CHAPITRE II – PROTECTION DES AERODROMES, DES AERONEFS AU SOL OU EN VOLET DES INSTALLATIONS A USAGE AERONAUTIQUE

Article 135 : Conformément aux dispositions des articles 247 à 249, 271 à 274 et 278 du Code Pénal, les actes d'intervention illicite contre l'aviation

civile suivants sont considérés comme des crimes :

- a. La capture ainsi que la tentative de capture illicite d'un aéronef au sol ou en vol ;
- b. La prise d'otage ou tentative de prise d'otage à bord d'un aéronef au sol ou en vol ou sur un aérodrome ;
- c. Un acte de violence à l'encontre d'une personne à bord d'un aéronef au sol ou en vol, si cet acte est susceptible de compromettre la sécurité de cet aéronef ;
- d. Un acte de violence commis au moyen de n'importe quel engin, matière ou arme à l'encontre d'une personne à un aéroport ouvert à l'aviation civile internationale, dans la mesure où cet acte entraînerait, ou serait susceptible d'entraîner, une grave blessure ou la mort, ou compromettrait, ou serait susceptible de compromettre, la sécurité à cet aéroport ;
- e. La destruction ou la détérioration importante d'installations et de services d'un aéroport ouvert à l'aviation civile internationale, ou d'un aéronef qui s'y trouverait sans qu'il soit en service, ou bien la perturbation des services de cet aéroport, si cet acte compromet, ou est susceptible de compromettre, la sécurité à cet aéroport ;
- f. Le fait de placer, ou de faire placer, à bord d'un aéronef en service, par quelques moyens que ce soit, un engin ou une matière susceptible de détruire cet aéronef ou de l'endommager au point de le

rendre incapable de voler, ou encore de compromettre la sécurité de son vol;

- g. La destruction ou la détérioration d'installations de navigation aérienne ou la perturbation de leur fonctionnement, si cet acte est susceptible de compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;
- h. La communication par une personne d'informations qu'elle sait être fausses, compromettant ainsi la sécurité d'un aéronef en vol.

Pour les infractions prévues aux a) et b) du présent article, le crime ou la tentative de crime ainsi que la complicité du crime ou tentative de crime sont punis de la réclusion de dix **(10)** ans au moins et vingt **(20)** ans au plus.

Pour les infractions prévues de c) à h) du présent article, le crime ou la tentative de crime ainsi que la complicité du crime ou tentative de crime sont punis de la réclusion de cinq **(05)** ans au moins et dix **(10)** ans au plus et d'une amende de cent milles Ouguiyas **100 000 MRU** aux moins et de six cents milles Ouguiyas **(600 000 MRU)** au plus. S'il résulte de ces actes des blessures ou maladies graves, la peine est celle de la réclusion de dix **(10)** à vingt **(20)** ans.

S'il résulte de tous ces actes d'intervention illicite contre l'aviation civile la mort d'une ou de plusieurs personnes, la peine est celle de la réclusion à perpétuité.

Aux fins de la présente loi, un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont

été fermées jusqu'au moment où l'une de ses portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, le vol est présumé se poursuivre jusqu'à ce que les autorités compétentes reprennent la responsabilité de l'aéronef et des personnes et biens à bord.

Article 136 : Sur un aérodrome ou dans l'un des lieux mentionnés à l'article 103, lorsqu'un procès-verbal est dressé pour constater que des dégradations ou des travaux sont susceptibles d'entraver ou de porter atteinte à la sécurité de la navigation aérienne ou des services aéronautiques, le gestionnaire de l'aérodrome ou l'autorité compétente mentionnée à l'article 140 peut adresser une mise en demeure aux contrevenants leur enjoignant de cesser les travaux et, le cas échéant, de rétablir les lieux dans leur état initial.

Si la mise en demeure n'est pas suivie d'effet, l'autorité compétente ou le gestionnaire de l'aérodrome peut faire procéder d'office à l'exécution des travaux de remise en état des lieux aux frais des contrevenants.

Article 137 : Quiconque fait pénétrer ou laisse séjourner sur l'emprise d'un aérodrome affecté à un service public, des bestiaux, bêtes de trait, de charge ou de monture, est passible d'une amende de cinquante milles (50 000 MRU) à cent milles Ouguiyas (100 000 MRU) et d'un emprisonnement de quinze (15) jours à (1) un mois ou de l'une de ces deux peines seulement. Il peut, en outre, être déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

La brigade de gendarmerie des transports aériens est habilitée à procéder à l'abattage de tout animal divaguant sur l'emprise d'un aérodrome affecté à un service public.

Article 138 : L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelque cause que ce soit, une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements doit être effectué par le propriétaire ou par l'exploitant de l'aéronef sur l'ordre qu'il reçoit des autorités aéroportuaires.

Article 139 : Dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement prévues à l'article 138, le gestionnaire de l'aérodrome ou l'autorité compétente mentionnée à l'article 140 peut prendre d'office toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes, voies de circulation ou aires ainsi que leurs dégagements, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef.

Les mêmes dispositions peuvent être prises par le gestionnaire de l'aérodrome ou l'autorité compétente dans le cas où le propriétaire ou le gardien d'un véhicule, d'un animal ou de tous objets encombrants ou constituant un obstacle ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement. L'enlèvement a lieu aux frais et risques dudit propriétaire ou gardien.

Article 140 : Les procès-verbaux établis pour constater les infractions prévues au présent chapitre sont transmis sans délai à l'autorité compétente pour engager les poursuites. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

Copie desdits procès-verbaux est transmise au directeur de l'Administration de l'aviation civile, qui peut adresser au ministère public son avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites.

Article 141 : La réparation des atteintes portées au domaine public par les

infractions mentionnées au présent chapitre est assurée par le tribunal territorialement compétent, saisi à cet effet par l'autorité prévue à l'article 140.

CHAPITRE III – DISPOSITIONS COMMUNES

Article 142 : Les infractions prévues aux chapitres I et II du présent titre peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés, outre par les officiers et agents de police judiciaire, par les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, commissionnés à cet effet et assermentés.

Article 143 : Sans préjudice de la compétence reconnue à d'autres fonctionnaires par les dispositions de l'article 142, les infractions mentionnées aux chapitres I et II du présent titre peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par tous agents civils ou militaires habilités à cet effet et assermentés dans les conditions prévues par décret pris en Conseil des ministres.

Article 144 : Les infractions mentionnées aux chapitres I et II du présent titre sont poursuivies devant les juridictions judiciaires de droit commun, sous réserve de la compétence des juridictions militaires.

Copie des jugements rendus par ces tribunaux est adressée par les parquets compétents à l'Administration de l'aviation civile.

CHAPITRE IV – INFRACTIONS AU CONTROLE SANITAIRE AUX FRONTIERES

Article 145 : Tout fonctionnaire, tout responsable ou officier d'un aéronef, tout

médecin qui, dans un document ou une déclaration, altère ou dissimule sciemment les faits ou qui omet d'informer l'autorité sanitaire de faits à sa connaissance qu'il était dans l'obligation de révéler en application des règlements sanitaires, est puni d'une peine⁶ six mois à 2 deux ans d'emprisonnement, et d'une amende de trois milles 3 000MRU à quatre-vingt milles ouguiyas 80 000 MRU, ou de l'une de ces deux peines seulement.

LIVRE IV – SERVICES AÉRIENS

TITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 146 : Aux termes du présent Code, les services aériens s'entendent des services suivants :

- a- Transport aérien ;
- b- Travail aérien ;
- c- Vols privés.

TITRE II – TRANSPORT AÉRIEN

CHAPITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 147 : Le transport aérien public est toute opération consistant à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, des marchandises ou de la poste, à titre onéreux.

CHAPITRE II – CONTRAT DE TRANSPORT

Article 148 : Les règles relatives au contrat de transport prévues au titre VI du livre IV du code de commerce sont applicables au transport par air sous réserve des dispositions du présent chapitre.

SECTION 1 – TRANSPORT DE PERSONNES

Article 149 : Le contrat de transport des passagers doit être constaté par la délivrance d'un titre de transport. Ce contrat court de l'enregistrement avec la remise du ticket d'embarquement à la fin des formalités de débarquement.

En cas de transports successifs chaque transporteur répond de l'exécution de ses obligations pour son propre parcours.

Article 150 : Pour les transports internationaux, le transporteur ne peut embarquer les voyageurs qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues.

Article 151 : La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la convention de Varsovie du **12 octobre 1929**, ou de la convention de Montréal du **28 mai 1999**, ou de toute convention les modifiant et applicable en Mauritanie.

Lorsque le transport n'est pas international au sens de ces conventions, la responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la convention de Varsovie du **12 octobre 1929**, ou de toute convention la modifiant et applicable en Mauritanie.

Article 152 : Le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions de la convention de Varsovie qui excluent ou limitent sa responsabilité lorsque le dommage résulte de son dol ou d'une faute inexcusable commise par lui-même ou un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation sans raison valable.

A défaut de protestation dans les délais prévus, toute action contre le transporteur est irrecevable, sauf si la personne susceptible d'engager une telle action a été empêchée de formuler ses protestations par un cas de force majeure ou par le transporteur ou lorsque celui-ci a dissimulé des faits pouvant donner lieu à une telle action.

Article 153 : L'action en responsabilité contre le transporteur de personnes doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux ans du jour où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination, ou de l'arrêt du transport aérien.

Article 154 : Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de décès ou de blessure d'un passager du seul fait que l'accident qui a causé le décès ou la blessure s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute opération d'embarquement ou de débarquement.

Article 155 : En cas d'application de la convention de Varsovie, la limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est fixée à **16 600** droits de tirage spéciaux.

Article 156 : En cas d'application de la convention de Montréal, pour tout dommage visé à l'article 154 à concurrence de **100 000** droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

Toutefois, dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne.

En cas d'application de la convention de Montréal, pour tout dommage visé à l'article **154** au-delà de **100 000** droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve :

- a) Que le dommage n'est pas dû à sa négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable de sa part, de ses préposés ou de ses mandataires, ou
- b) Que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

Article 157 : Le commandant de bord a la faculté d'imposer les mesures de contrainte nécessaires à toute personne parmi les passagers qui peut présenter un danger pour la sécurité ou le bon ordre à bord d'un aéronef. Il peut débarquer ces personnes.

Article 158 : Les violences commises dans un aéronef ou dans un lieu destiné à l'accès à un aéronef sont punies dans les conditions prévues au code pénal.

Article 159 : Est puni d'une amende de cent milles Ouguiyas (**100 000 MRU**) au plus et d'un emprisonnement de (**06**) six mois au plus, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque se trouve à bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord.

Article 160 : Est punie d'une amende de deux cents cinquante milles Ouguiyas (**250 000 MRU**) au plus et d'un emprisonnement de cinq (**5**) ans au plus, ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- a) Refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant de bord, ou par un membre d'équipage au nom du commandant de bord, aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de maintenir l'ordre et la discipline à bord ;
- b) Le fait de fumer dans les toilettes, ou de fumer ailleurs dans des conditions susceptibles de compromettre la sécurité de l'aéronef ;
- c) Détérioration d'un détecteur de fumée ou de tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
- d) Utilisation d'un dispositif électronique
- e) portatif, lorsque cela est interdit.

SECTION 2 – TRANSPORT DES MARCHANDISES

Article 161 : Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une lettre de transport aérien (LTA) ou un récépissé délivré par le transporteur.

Article 162 : La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie par les dispositions de la convention de Varsovie ou de la convention de Montréal comme prévu aux articles **151**, **152** et **153**.

Article 163 : Les dispositions des paragraphes **1** et **2** de l'article **22** de la convention de Montréal qui limitent la responsabilité du transporteur ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de celui-ci ou de l'un de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de ses fonctions, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit

témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

Article 164 : Le jet de marchandises indispensable à la sécurité de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises, sauf s'il est établi que la faute du transporteur est à l'origine de la situation dans laquelle se trouve ledit aéronef.

Article 165 : Toute action en responsabilité relative au contrat de transport de marchandise est prescrite si elle n'a été intentée dans un délai de 2 ans à compter du jour où l'aéronef devait arriver à destination.

Sauf fraude ou faute de sa part, la responsabilité du transporteur aérien peut être limitée à un montant fixé par décret.

L'expéditeur et le destinataire sont responsables chacun en ce qui le concerne de leurs fautes personnelles.

En cas de transports successifs, le dernier transporteur répond de tout dommage survenu ou faute commise, sauf recours contre le transporteur responsable du dommage qui peut être appelé en garantie

Article 166 : Afin d'assurer la sûreté des vols, le transporteur aérien met en œuvre des mesures de sûreté sur le fret et les colis postaux avant leur embarquement dans les aéronefs.

Le transporteur aérien :

- Soit, effectue des contrôles de sûreté mentionnées à l'article 115 du fret et des colis postaux qui lui sont remis ;
- Soit, s'assure que ce fret ou ces colis postaux lui sont remis par un « agent habilité ».

Peut être agréé en qualité d'« agent habilité » par l'Administration de l'aviation civile, l'agent, le transitaire ou toute autre entreprise ou organisme qui applique au fret et au courrier les procédures et les contrôles de sûreté requis par la réglementation ou l'autorité compétente.

Le fret et les colis postaux qui, de par leurs caractéristiques, ne peuvent pas être contrôlés après leur conditionnement, doivent être remis à l'« agent habilité » ou, à défaut, au transporteur aérien, exclusivement par un « expéditeur connu ». Peut être agréé en qualité d'« expéditeur connu », l'entreprise ou l'organisme qui expédie du fret et des colis postaux à son propre compte, met en œuvre des procédures appropriées pendant le conditionnement de ce fret et de ces colis postaux et préserve leur intégrité jusqu'à leur remise à un « agent habilité » ou, à défaut, au transporteur aérien.

Les fonctionnaires de l'Administration de l'aviation civile habilités à cet effet ainsi que les organismes techniques habilités à cet effet vérifient que « l'agent habilité » se conforme aux conditions de délivrance de l'agrément. Ces fonctionnaires et organismes ont accès à tout moment aux locaux, terrains, installations et documents à usage professionnel des titulaires ou des demandeurs de l'agrément. Ils peuvent en outre, dans la mesure où cela est nécessaire à l'accomplissement de leurs missions, exiger l'ouverture de tout colis, bagages et véhicules professionnels en présence de l'agent ou d'un représentant de l'entreprise ou de l'organisme.

Les fonctionnaires et les organismes visés à l'alinéa précédent du présent article

vérifient que les titulaires ou les demandeurs de l'agrément en qualité d'« expéditeur connu » se conforment aux conditions de délivrance de cet agrément. Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent article.

SECTION 3 – DE LA LOCATION ET AFFRETEMENT D'AÉRONEFS

Article 167 : La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage.

Article 168 : L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. L'équipage reste sous la direction du fréteur, sauf convention contraire.

Article 169 : Toute entreprise frétant un aéronef à titre onéreux, pour une opération de transport, est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public.

Article 170 : Afin d'assurer le respect des normes de sécurité, des règles en matière de responsabilité et des conditions économiques applicables, les contrats de location et d'affrètement sont soumis à une autorisation préalable de l'Administration de l'aviation civile dans des conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Article 171 : En application de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, lorsqu'un aéronef immatriculé en Mauritanie est exploité, en vertu d'un contrat de location, d'affrètement ou de tout autre arrangement similaire, par une

personne physique ou morale ayant son siège ou son principal établissement, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l'État mauritanien peut, en sa qualité d'État d'immatriculation, par accord avec cet État, lui transférer tout ou partie des fonctions et obligations que lui confèrent la Convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago.

Dans des conditions identiques à celles prévues au premier alinéa du présent article, lorsque l'État mauritanien est l'État de l'exploitant d'un aéronef immatriculé dans un autre État contractant, l'État mauritanien peut accepter, par accord avec cet État, que lui soit transféré tout ou partie des fonctions et obligations que la convention confère à cet État, à l'égard de cet aéronef.

L'État d'immatriculation est dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées. L'accord de transfert des fonctions et obligations sera enregistré auprès de l'OACI.

En vertu de l'article 83 bis de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944, la Mauritanie reconnaît les licences du personnel, les certificats de navigabilité, les licences de station radio délivrés et /ou renouvelés par l'État de l'exploitant conformément à un accord signé entre deux États tiers.

SECTION 4 – PRIX DE MONOPOLE ET PRIX

ABUSIFS EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN

Article 172 : Le fait pour un transporteur aérien ou un prestataire de services de transport aérien de ne pas se conformer à

une décision administrative prononçant le refus ou la suspension d'un tarif de monopole ou d'un tarif abusif, prise en application du dernier alinéa de l'article 181 est puni d'une amende de cinq cent mille Ouguiyas (**500 000 MRU**) au plus. Les infractions sont recherchées et constatées dans les conditions prévues par le titre IV du livre V du code de commerce.

CHAPITRE III – ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

Article 173 : Les entreprises de transport aérien détenteurs d'un permis d'exploitation aérienne délivrée par la Mauritanie et les autres entreprises exerçant des activités de transport aérien en Mauritanie, communiquent à l'Administration de l'aviation civile les rapports statistiques sur leur trafic conformément aux règles établies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Article 174 : L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'un agrément de transporteur aérien et d'un permis d'exploitation aérienne délivrés par l'Administration de l'aviation civile dans des conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Article 175 : L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national est soumise à autorisation préalable de l'Administration de l'aviation civile, dans des conditions fixées par un décret pris en Conseil des ministres.

Article 176 : L'exploitation de services de transport aérien public de passagers et de fret entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national est réservée aux transporteurs nationaux, sauf dérogations spéciales et temporaires accordées par l'autorité compétente.

Article 177 : Lorsqu'une activité de transport aérien est exercée par une entreprise non régulièrement autorisée, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider, après mise en demeure adressée à cette entreprise, la mise sous séquestre des aéronefs utilisés.

Article 178 : En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant des amendes administratives prononcées par le ministre chargé de l'aviation civile à l'encontre de toute entreprise qui exerce une activité de transport aérien sans autorisation ou en infraction aux conditions prescrites par les autorisations qui lui ont été délivrées, le ministre peut, après avoir mis le redevable en demeure de régulariser sa situation, requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant dans les conditions prévues à l'article 50.

Article 179 : En vue d'assurer la sécurité aérienne, les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique exercé par l'Administration de l'aviation civile dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles 51, 55 et 56.

Les dépenses entraînées par ce contrôle sont à la charge des entreprises de transport aérien.

Article 180 : L'Administration de l'aviation civile peut déléguer certaines de ses attributions de contrôle à un organisme technique habilité à cet effet.

Article 181 : Les tarifs aériens de passagers, de fret et de poste peuvent être fixés librement par les transporteurs aériens en fonction du marché et soumis à dépôt préalable ou faire l'objet d'une homologation par l'Administration de l'aviation civile, dans des conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Les conditions de transport des services de transport aérien public sont soumises à la même procédure que celle prévue au premier alinéa du présent article.

Les tarifs aériens et les conditions de transport de passagers, de fret et de poste établis en application d'obligations de service public sont soumis à homologation. L'Administration de l'aviation civile se réserve la possibilité de refuser ou de suspendre un tarif de monopole ou un tarif abusif, au sens du droit de la concurrence, établi sur une liaison donnée.

Article 182 : Tous les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs qui utilisent l'espace aérien à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire de l'État mauritanien sont tenus, indépendamment de leur nationalité, de contracter une assurance couvrant en tout temps leur responsabilité civile, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales, de la législation et de la réglementation en vigueur en Mauritanie.

Les transporteurs aériens et, lorsqu'il y a lieu, les exploitants d'aéronefs apportent la preuve qu'ils satisfont aux exigences d'assurance en déposant auprès des autorités compétentes mauritaniennes un certificat d'assurance ou une autre preuve d'assurance valable. Les autorités mauritaniennes s'assurent que les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs respectent les règles en matière d'assurance, notamment en demandant, si cela est nécessaire, des preuves supplémentaires de la part du transporteur aérien, de l'exploitant d'aéronefs ou de l'assureur concerné.

Le défaut d'assurance ou l'assurance inappropriée au type de risque à couvrir fait l'objet de sanctions proportionnées et dissuasives.

Article 183 : Outre les officiers et agents de police judiciaire, peuvent être chargés de la constatation des infractions et manquements aux dispositions du présent livre et des décrets pris pour son application les agents énumérés à l'article 97, commissionnés à cet effet et assermentés.

Article 184 : Les conditions d'application des articles 176, 177, 179 et 181 sont déterminées par décret pris en Conseil des ministres.

CHAPITRE IV – DROITS DES PASSAGERS AERIENS

Article 185 : Les passagers aériens ont le droit d'être informé de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs qui assurent le ou les vols concernés.

Article 186 : Les passagers aériens bénéficient, en cas de refus

d'embarquement contre leur volonté, d'annulation de leur vol ou de vol retardé, d'une information, d'une indemnisation et d'une assistance adaptées aux inconvénients résultant de ces situations.

Article 187 : Sans préjudice de la disposition prévue à l'article 186, une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite ne peut se voir refuser une réservation pour un vol ou l'embarquement dans un aéroport en raison de son handicap ou de sa mobilité réduite. Toutefois, cette réservation ou cet embarquement peut lui être refusé ou peut être assorti de conditions lorsqu'un motif légitime, tenant notamment au respect des exigences de sécurité applicables, le justifie. En outre, une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite bénéficie, lorsqu'elle arrive dans un aéroport pour un voyage aérien, d'une assistance lui permettant de prendre le vol pour lequel elle possède une réservation.

Article 188 : Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent chapitre.

TITRE III – TRAVAIL AERIEN

CHAPITRE UNIQUE

Article 189 : Le travail aérien se définit comme toute activité au cours de laquelle l'aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne.

Article 190 : L'activité d'entreprise de travail aérien est subordonnée à la

détention d'un agrément délivré par l'Administration de l'aviation civile.

Article 191 : Avant toute utilisation, les aéronefs et leurs équipements destinés à un travail aérien doivent obtenir une licence d'exploitation délivrée par l'autorité compétente.

La durée et les conditions de validité de la licence d'exploitation sont fixées par voie réglementaire.

Article 192 : Lorsqu'une activité de travail aérien est exercée par une entreprise non régulièrement autorisée, le ministre chargé de l'aviation civile peut décider, après mise en demeure adressée à cette entreprise, la mise sous séquestre des appareils utilisés.

Article 193 : Sans préjudice des dispositions de l'article 191, les dispositions des articles 179 et 180 relatives au contrôle technique des entreprises de transport aérien en vue d'assurer la sécurité aérienne sont applicables aux entreprises de travail aérien.

Article 194 : La responsabilité des exploitants de services de travail aérien peut être engagée pour les dommages causés aux personnes et aux biens à la surface du fait de ces services.

Article 195 : Un décret pris en Conseil des ministres détermine les conditions d'application du présent chapitre.

LIVRE V – PERSONNELS DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

TITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

CHAPITRE I – CATEGORIES DE PERSONNELS

Article 196 : Aux termes des dispositions du présent Code, les personnels de l'aéronautique civile sont regroupés dans les catégories de personnels spécialisés ci-après :

- Les personnels navigants professionnels ;
- Les personnels navigants non professionnels ;
- Les autres personnels aéronautiques.

CHAPITRE II – TITRES ET QUALIFICATIONS

Article 197 : Le personnel navigant d'un aéronef et les autres personnels aéronautiques doivent détenir les titres aéronautiques et/ou les qualifications requis par les dispositions du présent code et celles prises pour son application.

Article 198 : Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation de licences ou certificats attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent le droit à leurs titulaires de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement, à une procédure ou aux conditions de vol et de l'aptitude médicale requise correspondante.

Les licences, les certificats et les qualifications sont délivrés par l'Administration de l'aviation civile après examen et sont soit acquis définitivement, soit valables pour une période limitée. Dans ce dernier cas, le maintien de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises.

Article 199 : Les licences, certificats ou qualifications délivrés par un État

contractant peuvent être reconnus comme équivalents aux licences, certificats ou qualifications délivrés en Mauritanie dans des conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres.

Article 200 : Tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé.

Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être muni de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ou la licence a été annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'Etat ou des Etats sur le territoire desquels il pénètre.

CHAPITRE III – FORMATION POUR L'OBTENTION DE TITRES ET QUALIFICATIONS

Article 201 : Les organismes dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des titres aéronautiques du personnel navigant professionnel et du personnel assurant les services du contrôle de la circulation aérienne, ainsi que les organismes ou, le cas échéant, les personnes physiques dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des qualifications doivent être agréés par l'Administration de l'aviation civile dans des conditions fixées par arrêté ministériel. Ces conditions portent sur l'organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières ainsi

que sur les programmes de formation et d'opérations.

Article 202 : Les examinateurs et instructeurs qui font passer les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications peuvent être habilités par l'Administration de l'aviation civile, dans des conditions fixées par arrêté ministériel, à procéder eux-mêmes au renouvellement des qualifications.

Les conditions d'habilitation portent notamment sur la détention des titres aéronautiques et des qualifications requis.

Article 203 : L'agrément des organismes de formation, ainsi que l'habilitation des examinateurs et des instructeurs prévus aux articles 201 et 202 peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité. Le retrait ne peut avoir lieu qu'après que la personne concernée ait pu présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

Ces organismes de formation, ces examinateurs et instructeurs sont soumis au contrôle de l'Administration de l'aviation civile dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles 58, 61 et 62.

CHAPITRE IV – MEDECINE AERONAUTIQUE

Article 204: Pour exercer leurs fonctions, les personnels navigants ainsi que les

personnels assurant les services du contrôle de la circulation aérienne doivent détenir un certificat médical en cours de validité.

Article 205 : Ces certificats médicaux sont délivrés, après examen, par des médecins examinateurs ou des organismes de médecine aéronautique agréés par l'Administration de l'aviation civile dans des conditions fixées par décret pris en Conseil des ministres. Celles-ci portent notamment sur les moyens matériels spécifiques mis en œuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

Les décisions prises par les organismes de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs peuvent faire l'objet d'un recours administratif intenté par l'autorité compétente pour la délivrance du titre aéronautique, l'intéressé ou son employeur dans des conditions définies par décret pris en Conseil des ministres.

Article 206 : L'agrément des organismes de médecine aéronautique et des médecins examinateurs peut être retiré ou suspendu dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article 203.

Ces organismes et ces médecins sont soumis au contrôle de l'Administration de l'aviation civile dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles 58, 61 et 62.

CHAPITRE V – DISCIPLINE

Article 207 : Tout personnel de l'aéronautique civile peut faire l'objet de sanctions disciplinaires en cas de

manquements aux règles édictées par le présent code et par les dispositions prises pour son application en vue d'assurer la sécurité.

Article 208 : Un organe de discipline, rattaché à l'Administration de l'aviation civile, propose au ministre chargé de l'aviation civile les sanctions à appliquer en vertu de l'article 207.

Cet organe de discipline comprend trois sections correspondant aux trois catégories de personnels de l'aéronautique civile définies à l'article 196.

La procédure disciplinaire doit être contradictoire et les sanctions proportionnées aux manquements relevés. La composition et le fonctionnement de cet organe de discipline, les sanctions et la procédure applicables sont déterminés par décret pris en Conseil des ministres.

TITRE II – PERSONNEL NAVIGANT

PROFESSIONNEL

CHPITRE I - DISPOSITIONS

GENERALES

Article 209 : La qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif :

- Le commandement et la conduite des aéronefs ;
- Le service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la marche et à la navigation de l'aéronef ;
- Les services complémentaires de bord comprennent, notamment, le personnel de cabine du transport aérien ;

- Le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, et notamment les appareils photographiques et météorologiques,
- les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes.

Article 210 : Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile appartient à l'une des deux catégories suivantes :

- Transport aérien.
- Travail aérien.

Article 211 : Les personnes qui n'ont pas la nationalité mauritanienne peuvent être autorisées à exercer, temporairement, les activités réservées par l'article 209 au personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile dans les conditions prévues par un décret pris en Conseil des ministres.

CHAPITR II – DES

REGISTRES

Article 212 : Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile s'il n'est inscrit sur le registre spécial correspondant à sa catégorie.

Toutefois, le personnel des services complémentaires de bord recruté pour une durée inférieure à six mois n'est pas soumis à cette procédure d'inscription.

Article 213 : Pour être inscrit sur un des registres mentionnés à l'article 212, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

- a) Être de nationalité mauritanienne ;

- b) Être titulaire des certificats requis ainsi que, suivant le cas, des licences en état de validité correspondant au registre considéré ;
- c) N'avoir encouru aucune condamnation à
- d) L'emprisonnement ou à une peine plus grave soit pour crime, soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

CHPITRE III – COMMANDANT DE BORD ET DE L'EQUIPAGE

Article 214 : L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

Article 215 : Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef.

Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer éventuellement de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et sous réserve d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision.

Article 216 : Le commandant de bord assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission.

Il a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en

combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant en lui fournissant les motifs de sa décision.

Article 217 : Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit, sans mandat spécial :

- a) D'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;
- b) De faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;
- c) De prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
- d) D'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier ;
- e) D'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents.

S'il en résulte un litige, celui-ci est porté devant le tribunal compétent en matière commerciale.

CHPITRE IV – CONDITIONS DE TRAVAIL

Article 218 : Les dispositions du code du travail et des textes pris pour son application sont applicables aux conditions de travail du personnel navigant professionnel, sous réserve des dispositions du présent chapitre et de celles prises pour leur application.

Article 219 : Pour des raisons de sécurité, la durée du temps de service et du temps de vol des salariés qui exercent l'une des fonctions énumérées à l'article 209 ne peut excéder une limite définie par décret pris en Conseil des ministres.

Le même décret fixe, pour les salariés mentionnés au premier alinéa du présent article, le nombre de jours par mois et par année civile qui, outre les périodes de congé légal définies par le code du travail, doivent être libres de tout service et de toute astreinte.

Article 220 : L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit et validé par l'Administration de l'aviation civile.

Ce contrat doit notamment préciser :

- a) Le salaire minimum mensuel garanti ;
- b) L'indemnité de licenciement qui sera allouée, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate ;
- c) Les conditions dans lesquelles le contrat est résilié en cas de maladie, invalidité ou disparition ;
- d) Le lieu de destination final et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une mission déterminée ;
- e) Le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties et pendant lequel le travail aérien mensuel demandé aux navigants doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du personnel navigant de l'entreprise considérée.

Article 221 : Le contrat de travail à durée déterminée et dont le terme survient au

cours d'une mission est prorogé jusqu'à l'achèvement de la mission.

Le contrat de travail à durée indéterminée résilié au cours d'une mission prend fin à l'expiration du délai de préavis, qui commence à courir du jour de l'achèvement de la mission.

Tout membre du personnel navigant débarqué pour quelque cause que ce soit en cours de mission est rapatrié aux frais de l'exploitant jusqu'au lieu d'engagement.

Article 222 : L'interruption de la mission décidée par le commandant de bord pour un motif de sécurité ne constitue pas un cas de rupture de contrat de travail.

Tous les frais résultant de cette interruption sont supportés par l'exploitant, y compris ceux qui sont précisés à l'article 221.

Article 223 : En cas d'internement, détention ou captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service et qui ne serait pas manifestement la conséquence d'un délit de droit commun, le contrat de travail est prorogé de plein droit jusqu'à la fin de l'internement, de la détention ou de la captivité.

Sauf dispositions plus favorables, l'exploitant verse mensuellement, pendant toute la durée de la prorogation du contrat, aux ayants droit ou, à leur défaut, à la personne désignée par le membre de l'équipage visé au premier alinéa du présent article, **60 %** du salaire global mensuel moyen des douze mois précédents.

Article 224 : Aucun membre du personnel navigant de l'aéronautique civile n'est tenu de remplir des fonctions autres que celles qui ont été spécifiées dans son contrat de travail, sauf en vol, sur l'ordre

du commandant de bord. Toutefois, lorsque les moyens techniques sont insuffisants, l'équipage participe à terre aux opérations de dépannage et de remise en état des aéronefs.

Article 225 : Outre les biens qui, aux termes du code de procédure civile ou des lois spéciales, ne peuvent faire l'objet ni d'une saisie ni d'une mise en gage, ne peuvent être ni saisis ni mis en gage pour quelque cause que ce soit : l'équipement, les instruments et autres objets appartenant aux membres du personnel navigant et affectés à l'exercice de leur profession.

Les sommes dues aux intéressés pour frais médicaux ou pharmaceutiques, frais de logement et de subsistance et frais de rapatriement au lieu d'engagement sont incessibles et insaisissables.

Article 226: Sous réserve de dispositions plus favorables prévues par le code du travail, en cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution du contrat, l'exploitant est tenu de lui assurer jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à la décision d'un médecin habilité ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite :

- Son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité, et pendant les trois mois suivants ;
- La moitié de ce salaire pendant les trois mois suivant cette première période.

Article 227: Sous réserve de dispositions plus favorables prévues par le code du travail, en cas d'incapacité résultant d'un

accident du travail ou d'une maladie imputable au service et constatée comme telle par un médecin habilité à cet effet, l'intéressé a droit à percevoir jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à la décision d'un médecin habilité ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite :

- Son salaire global mensuel pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité, et pendant les trois mois suivants ;
- Le salaire minimum garanti pendant les trois mois suivant cette première période.

En cas d'accords plus favorables conclus entre les exploitants et leur personnel, ceux-ci prévalent sur les dispositions du présent article.

Les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation résultant des cas d'incapacité prévus au présent article sont, en l'absence de prise en charge par l'Etat, supportés par l'exploitant.

Article 228 : Les entreprises de transport aérien sont tenues de prendre toutes les dispositions permettant de réserver certains emplois aux membres du personnel navigant atteints, avant l'âge fixé pour la retraite, d'une incapacité résultant de leurs services et les rendant inaptes au travail en vol.

Article 229 : L'employeur est tenu de souscrire une police d'assurance risques professionnels pour les personnels navigants.

CHAPITRE V – DISPOSITIONS

PENALES

Article 230 : Est punie d'une amende de trois cent mille Ouguiyas (**300 000 MRU**) au plus et d'un emprisonnement de (**06**) six mois au plus, ou de l'une de ces deux

peines seulement, toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux licences et qualifications du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en infraction avec les dispositions du présent titre.

Est puni de la même peine le responsable de toute entreprise qui aura confié un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées au présent titre.

TITRE III - PERSONNEL
NAVIGANT NON
PROFESSIONNEL
CHAPITRE UNIQUE

Article 231: La qualité de personnel navigant non professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant sans rémunération les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote d'un aéronef.

LIVRE VI – DISPOSITIONS
PARTICULIERES AUX DROITS
DE DOUANE ET FRANCHISE

TITRE UNIQUE

Article 232 : Les aéro-clubs régulièrement constitués et agréés bénéficient de subventions, d'avantages et d'exemptions, notamment de taxes et redevances sur les aérodromes, dans des conditions définies par décret pris en Conseil des ministres.

Article 233 : Ne sont soumis à aucune taxe d'importation les aéronefs, moteurs, équipements, pièces de rechange, combustibles et lubrifiants destinés à l'usage exclusif des aéro-clubs agréés.

Article 234 : Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et des finances détermine les conditions

dans lesquelles des jeunes de nationalité mauritanienne de moins de vingt-cinq ans, qui pratiquent une activité d'aviation au sein d'un aéro-club, peuvent bénéficier d'avantages financiers ou d'une autre nature en vue de leur perfectionnement. Ces avantages sont attribués par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article 235 : Sans préjudice des règlements douaniers en vigueur en Mauritanie, sont exonérés de droits de douanes tout aéronef au cours d'un vol à destination, en provenance ou en transit sur le territoire Mauritanien.

Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans un aéronef immatriculé en Mauritanie ou dans un État contractant à son arrivée sur le territoire Mauritanien et 'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, sont exempts des droits de douane Frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'État mauritanien. Cette exemption ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers de l'État, qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

Les pièces de rechange et le matériel importés dans le territoire Mauritanien pour être installés ou utilisés sur un aéronef d'un autre État contractant employé à la navigation aérienne internationale ont admis en franchise de droits de douane, sous réserve de l'observation des règlements nationaux, qui peuvent disposer que ces objets sont placés sous la surveillance et le contrôle de la douane.

LIVRE VII – ENQUÊTES
TECHNIQUES SUR LES
ACCIDENTS ET INCIDENTS
D’AVIATION CIVILE

TITRE I - DISPOSITIONS
GENERALES
CHAPITRE UNIQUE

Article 236 : Pour l’application du présent livre, constituent un accident, un incident grave ou un incident d’aviation civile, un accident, un incident grave ou un incident, entendus au sens de l’annexe 13 à la Convention relative à l’aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, survenus à un aéronef civil.

Article 237 : L’enquête technique menée à la suite d’un accident ou d’un incident d’aviation civile a pour seul objet de collecter et d’analyser des renseignements utiles, de déterminer les circonstances et les causes de cet accident ou incident, d’exposer des conclusions et, s’il y a lieu, d’établir des recommandations de sécurité dans le but de prévenir de futurs accidents ou incidents.

L’enquête technique ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

Article 238 : Tout accident ou incident grave d’aviation civile fait l’objet d’une enquête.

Tout autre incident d’aviation civile peut faire l’objet d’une enquête si l’organisme d’enquête ou le ministre chargé de l’aviation civile estime pouvoir en tirer des enseignements en matière de sécurité aérienne.

Article 239 : L’enquête technique relève de la compétence des autorités

mauritaniennes pour les accidents et incidents d’aviation civile survenus sur le territoire ou dans l’espace aérien mauritanien.

La compétence des autorités mauritaniennes en matière d’enquête technique s’exerce également en dehors du territoire ou de l’espace aérien mauritanien lorsque :

- a) Un accident ou un incident survenu sur le territoire ou dans l’espace aérien d’un autre Etat implique un aéronef immatriculé en Mauritanie ou exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement en Mauritanie et si cet Etat n’ouvre pas d’enquête technique ;
- b) Un accident ou un incident survenu en dehors de tout territoire ou espace aérien d’un Etat quelconque implique un aéronef immatriculé en Mauritanie ou un aéronef dont l’Etat d’immatriculation n’ouvre pas d’enquête technique si cet aéronef est exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement en Mauritanie.

Article 240 : Les autorités mauritaniennes peuvent déléguer à un Etat étranger la réalisation de tout ou partie d’une enquête technique qui relève de leur compétence.

Les autorités mauritaniennes peuvent accepter la délégation par un Etat étranger de la réalisation de tout ou partie d’une enquête technique qui relève de la compétence de cet Etat.

Article 241 : Tout accident ou incident grave d’aviation civile survenu à un aéronef sur le territoire ou dans l’espace aérien mauritanien fait l’objet d’une notification dans les plus brefs délais et par les moyens les plus rapides aux Etats concernés et, le cas échéant, aux

organismes régionaux et internationaux concourant à la sécurité de l'aviation civile dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

TITRE II – ORGANISME D'ENQUETE

CHAPITRE UNIQUE

Article 242 : L'enquête technique est effectuée par un organisme permanent ou ad hoc fonctionnellement indépendant en fonction de l'événement.

Les membres de l'organisme d'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité, ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

L'organisme d'enquête est seul compétent pour déterminer l'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour effectuer celle-ci.

Article 243 : Les attributions des enquêteurs techniques prévues au présent livre sont exercées par les seuls agents de l'organisme d'enquête désignés par le responsable de l'organisme et commissionnés à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile.

Cependant, des agents habilités à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile peuvent effectuer les actes d'enquête prévus aux articles 250 et 251 sous l'autorité du responsable de l'organisme d'enquête. Ces agents sont dénommés enquêteurs de première information.

Article 244 : L'organisme d'enquête peut faire appel à des experts de nationalité étrangère pour l'assister dans l'enquête technique.

Article 245 : Les Etats concernés par un accident ou un incident peuvent désigner un représentant qui participe à l'enquête technique.

Article 246 : Un décret pris en Conseil des ministres détermine les modalités d'application du présent chapitre, notamment la nature de l'organisme d'enquête, les conditions de nomination de ses membres, le mode de financement des enquêtes techniques, les conditions de commissionnement des enquêteurs techniques et d'habilitation des agents pouvant effectuer certains actes d'enquête ainsi que les cas et les conditions dans lesquels des experts de nationalité étrangère et des représentants d'autres Etats peuvent participer à l'enquête technique.

TITRE III – L'ENQUETE TECHNIQUE

CHAPITRE I – OBLIGATION D'INFORMATION ET PRESERVATION DES ELEMENTS DE L'ENQUETE

Article 247 : Toute personne physique ou morale qui, de par ses fonctions ou son activité, est appelée à connaître d'un accident ou d'un incident d'aviation civile, est tenue d'en rendre compte sans délai au ministre chargé de l'aviation civile, à l'organisme d'enquête lorsque celui-ci a un caractère permanent ou, le cas échéant, pour une personne physique, à son employeur dans des conditions définies par décret pris en Conseil des ministres.

La même obligation s'applique à l'égard de la connaissance d'un « événement ».

Est considéré comme un « événement » tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef tels qu'ils sont définis à l'annexe 13 à la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944. Une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un « événement », dans les conditions prévues aux premier et deuxième alinéas du présent article, ne peut faire l'objet d'aucune sanction disciplinaire ou administrative, sauf en cas de manquement manifeste de sa part aux règles de sécurité.

Les sources d'informations des comptes rendu obligatoires et volontaires sont entièrement protégées.

Article 248 : Sur les lieux où est survenu un accident, nul ne peut, de quelque façon que ce soit, modifier ou déplacer les éléments de l'enquête ou procéder à des prélèvements de ou sur ces éléments, qu'il s'agisse des lieux proprement dits, de l'aéronef ou de son épave, sauf si des exigences de sécurité ou la nécessité de porter assistance aux victimes le commandent.

Article 249 : Le personnel navigant ainsi que les organismes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident prennent les mesures de nature à préserver les éléments et les informations pouvant être utiles à l'enquête, notamment les enregistrements de toute nature.

Article 250 : Si nécessaire, lors de leur intervention sur le lieu de l'accident ou de

l'incident, telle que définie à l'article 251, les enquêteurs techniques ou, à défaut, les enquêteurs de première information prennent les mesures propres à pour assurer la préservation des indices.

La préservation des indices comprend des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès à l'aéronef aux personnes non autorisées et à en empêcher les pillages et la détérioration.

CHAPITRE II – POUVOIRS DES ENQUÊTEURS

Article 251 : Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information ont accès immédiatement et librement au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu pour procéder aux constatations utiles et de leur contrôle.

L'autorité judiciaire est informée de leur intervention sur le lieu d'un accident.

Les enquêteurs techniques, les enquêteurs de première information et toute personne autorisée à participer à l'enquête technique en vertu des dispositions du présent livre et du décret pris pour son application doivent être munis, dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions ou de leur participation à l'enquête, d'une pièce d'identité ainsi que des documents officiels attestant de leurs prérogatives.

Article 252 : Les enquêteurs techniques ou, sur instruction du responsable de l'organisme d'enquête, les enquêteurs de première information peuvent procéder, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, au prélèvement sans retard, aux fins d'examen détaillé ou d'analyse, de débris, pièces ou de tout élément

qu'ils estiment susceptibles de contribuer à la détermination des causes de l'accident ou de l'incident.

Lorsque l'accident ou l'incident a entraîné l'ouverture d'une enquête judiciaire, les enquêteurs techniques ne peuvent procéder au prélèvement prévu au premier alinéa du présent article qu'avec l'accord du procureur de la République ou du juge d'instruction. À défaut d'accord, ils sont informés de la tenue de l'expertise judiciaire, ont le droit d'y assister et d'en exploiter les résultats pour les besoins de l'enquête technique.

Article 253 : Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des enregistreurs de bord et à tout autre enregistrement jugé utile et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions suivantes :

- Les enquêteurs techniques ou, sur instruction du responsable de l'organisme d'enquête, les enquêteurs de première information peuvent procéder, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, au prélèvement des enregistreurs de bord et des supports d'enregistrement.
- En cas d'ouverture d'une enquête judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement sont, selon les modalités prévues à l'article 87 du code de procédure pénale, préalablement saisis par l'autorité judiciaire puis mis à la disposition des enquêteurs techniques, à leur demande, qui prennent copie des enregistrements sous le contrôle d'un officier de police judiciaire.
- Le contenu des enregistrements est exploité par les enquêteurs

techniques, en vertu des alinéas précédents du présent article, exclusivement aux fins de l'enquête technique.

Article 254 : Les enquêteurs techniques entendent les représentants des entreprises ou organismes ainsi que le personnel navigant en relation avec l'accident ou l'incident. Ils peuvent également entendre toute autre personne dont ils estiment l'audition utile.

Les enquêteurs techniques peuvent obtenir, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, la communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, personnes, entreprises ou organismes et matériels en relation avec l'accident ou l'incident.

Lorsque les informations ou documents mentionnés au deuxième alinéa du présent article sont détenus par l'autorité judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent en obtenir copie. Toutefois, les dossiers médicaux ou les données médicales ne peuvent être communiqués qu'à un médecin rattaché à l'organisme d'enquête.

Article 255 : Les enquêteurs techniques ont accès aux résultats des examens ou prélèvements effectués sur les personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle de l'aéronef et sur le corps des victimes.

Article 256 : Tous les actes d'enquête prévus au présent chapitre sont consignés dans un registre d'enquête comportant la date et l'heure de l'intervention, le nom et la signature du ou des enquêteurs y ayant procédé.

TITRE IV – DIFFUSION ET
TRAITEMENT DES
INFORMATIONS
ET RAPPORTS D'ENQUETE

CHAPITRE UNIQUE

Article 257 : Tous les membres de l'organisme d'enquête ainsi que tous les experts et représentants participant à l'enquête sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues à l'article 350 du code pénal. Par dérogation aux dispositions du premier alinéa du présent article, le responsable de l'organisme d'enquête peut rendre publiques des informations sur le déroulement de l'enquête technique et ses éventuelles conclusions provisoires et, afin de prévenir un accident ou un incident grave, transmettre des informations résultant de l'enquête technique à l'Administration de l'aviation civile et aux personnes physiques et morales dont l'action concourt à la sécurité du transport aérien.

Article 258 : L'Etat Mauritanien s'assurera de la non-divulgence au public des enregistrements des conversations dans le poste de pilotage (CVR), des enregistrements d'images du poste de pilotage et d'autres à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident.

Article 259 : En cours d'enquête, l'organisme d'enquête peut formuler des recommandations de sécurité lorsqu'il estime que la prévention d'un accident ou d'un incident grave nécessite l'adoption et la mise en œuvre dans les délais les plus brefs de mesures correctrices résultant de ces recommandations.

Article 260 : À l'issue de l'enquête technique, l'organisme d'enquête rend public un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident.

Ce rapport préserve l'anonymat des personnes concernées. Il ne comporte que des informations résultant de l'enquête technique nécessaires à la détermination des causes de l'accident ou de l'incident et, le cas échéant, des recommandations de sécurité.

Article 261 : Avant la remise du rapport prévu à l'article 260, l'organisme d'enquête peut recueillir les observations des autorités, organismes, entreprises et personnels intéressés qui sont tenus au secret professionnel quant à la teneur de cette consultation.

Article 262 : Les autorités mauritaniennes adoptent dans les plus brefs délais les mesures correctrices résultant des recommandations de sécurité émises par

l'organisme d'enquête. Toute différence avec ces recommandations doit être justifiée.

Les mesures correctrices, leurs éventuelles différences avec les recommandations de sécurité et la justification de ces différences font l'objet d'une publication annuelle.

TITRE V – DISPOSITIONS PENALES

CHAPITRE UNIQUE

Article 263 : Est puni d'un **(01)** an d'emprisonnement au plus et de cinq cent mille Ouguiyas **(500 000 MRU)** d'amende au plus le fait, pour les personnes qui, de par leurs fonctions, sont appelées à connaître d'un accident ou d'un incident, de ne pas en rendre compte dans les conditions définies au premier alinéa de l'article 247.

Article 264 : Est puni d'un **(01)** an d'emprisonnement au plus et de cinq cent mille Ouguiyas **(500 000 MRU)** d'amende au plus le fait d'entraver l'action de l'organisme d'enquête :

- a) Soit en s'opposant à l'exercice des fonctions dont sont chargés les enquêteurs techniques ;
- b) Soit en refusant de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les renseignements et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.

Article 265 : Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement des infractions définies au présent titre.

Les peines encourues par les personnes morales sont :

- a) Une amende de deux millions cinq cent mille Ouguiyas **(2 500 000 MRU)** au plus ;
- b) Une ou plusieurs des peines suivantes :
 - L'interdiction, à titre définitif ou pour une durée de 5 ans au plus, d'exercer directement une ou plusieurs activités professionnelles dans le cadre de laquelle ou desquelles l'infraction a été commise ;
 - La fermeture définitive ou pour une durée de 5 ans au plus des établissements ou de l'un ou de plusieurs des établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ;
 - L'exclusion des marchés publics à titre définitif ou pour une durée de 5 ans au plus ;
 - L'affichage de la décision prononcée dans les conditions prévues par l'article 44 du code pénal ou la diffusion de celle-ci par voie de presse.

TITRE VI -**DISPOSITION FINALE**

Article 266 : Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires à la présente loi, notamment celles de la loi n° 2011-020 du 27 février 2011 portant Code de l'Aviation Civile.

Article 267 : La présente loi sera exécutée comme loi d'Etat et publiée au journal officiel de la République Islamique de Mauritanie.

Fait à Nouakchott, le 13 Novembre 2018

Mohamed OULD ABDEL AZIZ

Le Premier Ministre

Mohamed Salem OULD BECHIR

**La Ministre de l'Equipeement et des
Transports**

Amal MINT MAOULOU

**II- DECRETS, ARRETES,
DECISIONS, CIRCULAIRES**

**Ministère de l'Equipeement et des
Transports**

Actes Réglementaires

**Arrêté n° 0855 du 10 Octobre
2017/MET portant adoption du**

règlement technique aéronautique (RTA PANS-OPS) relatif aux procédures pour les services de navigation aérienne-Exploitation Technique des Aéronefs.

Article Premier :

Le présent arrêté adopte et rend applicable les dispositions réglementaires contenues dans le règlement technique aéronautique relatif aux procédures pour les services de navigation aérienne-Operations.

Article 2 :

Les procédures techniques relatives à la mise en œuvre du présent règlement technique aéronautique (RTA PANS-OPS) seront fixées par décision du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

Article 3 :

L'annexe au présent arrêté constitue le règlement technique aéronautique (RTA PANS-OPS).

Article 4 :

Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile est chargé de l'application du présent arrêté qui sera publié au journal officiel de la République Islamique de Mauritanie.