

Décret n° 92.026 du 23 juin 1992
Relatif aux procédures de contrôle liées aux
opérations à la surveillance maritime

Article 1er : en application des dispositions de l'article 39, dernier alinéa, de l'ordonnance n° 88-144 du 30 octobre 1988 portant code des pêches maritimes, le présent décret a pour objet de préciser les procédures de contrôle liées aux opérations de surveillance des zones maritimes placées sous souveraineté ou juridiction de la république islamique de Mauritanie.

Article 2 : au cours de l'approche, le navire de surveillance arborant la flamme de contrôle, adopte une vitesse réduite, et prend une route parallèle à celle du navire de pêche, en évitant toutefois de couper la route de ce dernier ou son sillage. Il procède à son identification, établit la liaison VHF canal 16 et la somme de stopper immédiatement, tout en lui donnant toutefois la possibilité de terminer sa manœuvre.

L'ordre de stopper peut être donné par tous les moyens sonores, lumineux, visuels ou radio - électriques à la disposition du navire de surveillance, et en particulier par l'utilisation du pavillon flottant lima de jour et du signal 1 en scott lumineux de nuit. Si plusieurs navires se trouvent dans la zone où opère le navire de surveillance, les signaux émis par ce dernier s'adressent à tous et l'ordre de stopper doit être exécuté par l'ensemble des navires.

Article 3 : dès la vue du navire patrouilleur, le navire doit établir la liaison VHF canal 16 et si l'ordre lui en est donné, il doit prendre les dispositions pour relever le chalut et stopper. Cette opération doit durer au maximum 24 minutes. Une fois la poche de chalut à bord, elle doit être laissée intacte jusqu'à l'arrivée de l'équipe de contrôle.

Le navire arraisonné doit être équipé d'une échelle de coupé convenablement éclairée et une bouée couronne munie d'un système d'allumage spontané doit se trouver à portée de la main et prête à être utilisée en cas de besoin.

les modalités de construction et d'utilisation de l'échelle de coupée seront définies conformément à des normes approuvées par arrêté du ministre chargé des pêches.

Article 4 : le capitaine de navire arraisonné, reçoit le chef de l'équipe de contrôle à l'entrée de la passerelle. Il lui présente la licence de pêche, le certificat de sécurité, le rôle de l'équipage, l'acte de nationalité du navire et le journal de bord de pêche.

L'équipe de contrôle peut procéder à toutes les opérations de contrôle prévues à l'article 39, l'alinéa 1 et 2, ainsi qu'aux mesures conservatoires prévues à l'article 41 de l'ordonnance 88-144 du 20 octobre 1988 portant code des pêches maritimes.

Article 5 : en application des dispositions de l'article 40, alinéa 2, de l'ordonnance du 30 octobre 1988, tout navire arraisonné peut être dérouté vers le port mauritanien le plus proche ou le plus convenable. La décision de déroutement appartient au commandant de navire de surveillance qui peut la communiquer au capitaine du navire

de pêche. Ce dernier est tenu de se conformer à cette décision même s'il estime qu'il n'est pas en infraction.

Article 6 : le contrôle doit avoir de manière à n'entraîner qu'un minimum de perturbation et de gêne pour le navire, ses activités et ses captures. La durée de contrôle est laissée à l'appréciation du chef d'équipe. Si toutefois, pour des raisons exceptionnelles, elle devait dépasser 45 minutes, le chef d'équipe doit adresser un rapport justificatif à l'autorité dont il relève qui sera joint au rapport de visite, ou le cas échéant au procès - verbal prévus aux articles 8 et 9 ci-après.

Article 7 : au sens des dispositions du présent décret, l'équipe de contrôle comprend :

- a. En mer: un officier ou officier marinier, chef d'équipe, un officier marinier et au moins quatre quartier - maîtres ou matelots.
- b. En rade et à quai : un gradé, chef d'équipe, et un adjoint munis d'un ordre de visite signé par l'autorité dont ils relèvent.

Le chef d'équipe doit détenir une trousse de contrôle dont la composition sera déterminée par un arrêté du ministre chargé des pêches.

Article 8 : pour chaque contrôle effectué, le chef d'équipe doit établir et signer un rapport de visite.

La constatation d'une infraction doit donner lieu à un procès - verbal établi conformément aux dispositions de l'article 42 alinéa 1 de l'ordonnance du 30 octobre 1990.

Article 9 : les procès - verbaux d'infraction sont signés, le cas échéant par les agents de contrôle et de constatation au sens des dispositions de l'article 38 de l'ordonnance du 30 novembre 1988.

Aux fins de l'application des dispositions du présent décret, le directeur chargé de la surveillance maritime ainsi que son préposé aux opérations sont habilités à rechercher et à constater les infractions au code des pêches maritimes, conformément à l'article 38, alinéa 1, paragraphe 8 de ce code.

Article 10 : les commandants des navires de surveillance, peuvent, dans l'exercice de leurs fonctions de contrôle, recourir à l'emploi de la force armée à l'encontre des navires dans les conditions ci-après :

- En cas de refus d'exécution d'un ordre de stopper, donné conformément aux indications de l'article 2 ci-dessus, les autorités de surveillance feront tirer un coup de semonce à blanc ou tirer une salve de coup de fusil avec cartouches à blanc

- S'il ne s'ensuit aucun effet, il sera tiré trois coups d'arrêt successifs à obus ou à balles. Ces coups sont dirigés, la première fois à 300 mètres de l'étrave du navire récalcitrant, la deuxième fois à 200 mètres et la troisième fois 100 mètres
- Enfin, si le navire persiste dans son refus d'obtempérer, l'autorité de surveillance pourra faire tirer à balles ou à obus sur ledit navire. Avis en est donné immédiatement au directeur chargé de la surveillance maritime.

Article 11 : le contrôle par les aéronefs affectés à la surveillance maritime obéit aux règles spéciales ci-après :

- a - Au cours de l'approche l'avion de surveillance arborant les couleurs militaires ou la flamme de contrôle, adopte une vitesse réduite et une trajectoire parallèle à celle du navire.
 - il procède à l'identification radio avec lui par HF sur 2182 KHZ.
 - le navire doit faciliter sa manœuvre notamment en réduisant sa vitesse.
- b - L'ordre déroutement est donné au navire par le commandant de l'aéronef, par transmission radio et / ou par l'utilisation des signes conventionnels suivants :
 - Battement des ailes
 - Allumage des phares
 - Traversée, deux à trois fois, de la route du navire
 - Indication de la route à suivre (port de déroutement).
- c - En cas de refus d'obtempérer, et après avoir réitéré deux fois l'ordre de déroutement, le commandant de l'aéronef peut tirer trois coups de semonce successifs à 300, 200 et 100 mètres de l'étrave du navire.
- d - Lorsqu'il ne s'ensuit aucun effet, le commandant fait diriger le tir sur le navire.

Avis en est immédiatement donné au directeur chargé de la surveillance maritime.

- e - A bord des aéronefs de surveillance, l'équipe de contrôle se compose de 2 officiers et d'un sous-officier.
- f - Le procès-verbal doit être obligatoirement étayé par une ou plusieurs photographies indiquant l'identité du navire et sa position au lieu de l'infraction.

Article 12 : les infractions aux dispositions du présent décret seront punies conformément aux dispositions de l'article 54 de l'ordonnance 88 - 144 du 30 octobre 1988.

Article 13 : le décret n°68 - 083 du 14 mars 1968 ainsi que les dispositions antérieures contraires au présent décret sont abrogées.

Article 14 : le ministre de la défense nationale et le ministre des pêches et de l'économie maritime sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal Officiel* et suivant la procédure d'urgence.