

préalable de l'exercice de certaines activités industrielles.

ART.12 : Les Ministres des Affaires Economiques et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel.

**Ministère des Pêches et de l'Economie
Maritime**

Actes Réglementaires

*Décret n° 99 - 146 du 29 novembre 1999
relatif aux Gens de mer.*

TITRE I

Fixation des effectifs

ARTICLE PREMIER - La fixation des effectifs à bord de tout navire mauritanien est régie par les dispositions de la loi portant Code de la Marine Marchande et des règlements pris pour son application.

ART. 2 -

1 - L'effectif de tout navire est fixé par l'armateur s'il n'a pas été déterminé au préalable, par voie d'accord entre les parties intéressées ou leurs représentants.

2 - il est soumis, par l'armateur au visa de l'autorité maritime territorialement compétente.

Celle - ci apprécie sa conformité aux règles relatives à la sécurité de la navigation et à la durée du travail.

ART. 3 - Si les conditions réelles d'exploitation ne permettent pas d'assurer le respect des règles mentionnées au paragraphe 2 de l'article 2 ci - dessus, le visa est refusé ou retiré.

ART. 4 -

1 - Le refus ou le retrait du visa entraîne l'interdiction d'appareiller.

2 - il en est de même si l'effectif embarqué est inférieur en nombre ou en qualité à celui qui a obtenu le visa.

ART. 5 -

1 - Les décisions prises par l'autorité maritime doivent être motivées.

2 - Elles peuvent faire l'objet d'un recours devant le directeur de la Marine marchande présenté par :

- l'armateur,

- les délégués du personnel du navire en cause, ou

- les organisations professionnelles représentatives des armateurs ou des marins.

3 - Le directeur de la Marine Marchande doit statuer dans les deux jours suivant la réception de la demande en recours.

ART. 6 -

1 - La décision prise par le directeur de la Marine Marchande peut faire l'objet d'un recours dans les quinze jours suivant sa notification, par les personnes ou organisations professionnelles mentionnées au paragraphe 2 de l'article 5 ci - dessus, devant le ministre chargé de la Marine Marchande.

2 - Celui - ci statue en dernier ressort, dans un délai de sept jours, après avis d'une commission à laquelle sont associées les organisations professionnelles d'armateurs et de marins.

La composition et les modalités de fonctionnement de cette commission sont fixées par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande.

TITRE II

Rémunération des marins

ART. 7 - En dehors des périodes d'essai prévues à l'article 298 de la loi n° 95.009 du 31 janvier 1995 portant code de la Marine Marchande, les salaires à la pêche sont constitués par :

- un salaire de base mensuel, déterminé par accord collectif ou par contrat et qui ne peut être inférieur au salaire de base minimum fixé par voie réglementaire.

- Une indemnité de nourriture pour les trois principaux repas de la journée ; une prime de panier s'ajoutant le cas échéant à l'indemnité de nourriture.

- Une prime de pêche dont le montant varie selon les résultats de la pêche et en fonction des pourcentages répartis au sein de l'équipage ;

- une prime de froid ;

- une prime de rendement.

ART. 8 - Le bulletin de salaire doit mentionner :

- le détail du salaire ;
- le montant des cotisations sociales à la charge de l'armateur et du marin ;
- le mode de paiement du salaire ;
- le cas échéant les détails des délégations, acomptes et avances.

ART. 9 - Ne peuvent être portés à la charge du marin, les éléments de dépenses suivants :

- les taxes afférentes à l'exploitation du navire ;
- les frais de déchargement ;
- les cotisations sociales patronales ;
- les frais d'escale ;
- le carburant et les lubrifiants ;
- la glace et les vivres ;
- le matériel nécessaire à la pêche pour les navires de pêche.

ART. 10 - Les dispositions des articles 7 à 9 ne font pas obstacles aux clauses des accords collectifs concernant les salaires. En tout état de cause, le salaire ne peut être inférieur au salaire de base mensuel minimum.

TITRE III

Les délégués de bord

ART. 11 -

1 - Le nombre des délégués de bord est fixé comme suit :

- de onze à trente marins : un délégué
- de trente - et - un à cinquante marins : deux délégués
- plus de cinquante marins : trois délégués.

2 - Toutefois, lorsque le nombre de marins est égal ou inférieur à trente mais que huit officiers au moins sont régulièrement embarqués, le nombre de délégués de bord est fixé à deux.

ART. 12 -

1 - Sont électeurs, les marins âgés de plus de 16 ans justifiant de 3 mois d'embarquement effectif et continu dans l'armement et n'ayant encouru aucune condamnation pénale pour crime ou délit.

2 - Sont éligibles, à l'exception des conjoints ascendants, descendants, frères et

alliés et du capitaine, les électeurs âgés de plus de 18 ans et justifiant de 6 mois au moins de services continus dans l'armement dont 2 mois d'embarquement effectif et continu.

3 - il n'y a pas d'incompatibilité entre les fonctions de délégué de bord et celles de membre du comité d'entreprise.

ART. 13 -

1 - Les délégués de bord sont élus parmi les membres de l'équipage sur présentation, au premier tour, des organisations syndicales.

2 - les conventions collectives ou les accords passés entre l'armateur et l'équipage peuvent prévoir la création de collèges électoraux distincts, leur nombre, leur composition et la répartition des sièges.

ART.14 :

1 - L'élection a lieu à bord au scrutin secret sous enveloppe. IL est procédé, le cas échéant, à des votes séparés dans chacun des collèges distincts.

2 - lorsqu'il n'y a qu'un seul délégué à élire, le scrutin est uninominal majoritaire à deux tours.

3 - Lorsqu'il y a plusieurs délégués à élire, le scrutin est de liste à deux tours avec représentation proportionnelle.

4 - Au premier tour, chaque candidat ou chaque liste est présenté par les organisations syndicales.

Si le nombre de votants est inférieur à la moitié des électeurs inscrits, il est procédé, dans un délai de deux jours francs, à un second tour de scrutin pour lequel les électeurs peuvent voter pour des candidats ou des listes autres que ceux présentés par les organisations syndicales.

ART. 15 -

1 - Les délégués de bord sont élus pour la durée de leur inscription au rôle d'équipage. Ils sont rééligibles.

2 - leurs fonctions prennent fin par décès, démission, résiliation du contrat de travail ou perte des conditions requises pour l'éligibilité.

3 - Tout délégué peut - être révoqué en cours de mandat sur proposition de l'organisation syndicale qui l'a présenté.

Cette révocation est approuvée au scrutin secret par la majorité du collège électoral auquel il appartient.

4 - Si l'équipage est renouvelé de moitié, il est procédé à de nouvelles élections.

ART. 16 -

1 - Les contestations relatives à l'électorat et à la régularité des opérations électorales sont portées devant le Tribunal du travail par voie de simple déclaration au greffe ou sous forme de lettre recommandée.

2 - le retour n'est recevable que s'il est introduit :

- dans les trois jours qui suivent la publication de la liste électorale en cas de contestation sur l'électorat et

- dans les trois les quinze jours qui suivent l'élection en cas de contestation sur la régularité de l'élection.

3 - le Tribunal du Travail statue d'urgence, sans frais ni forme de procédure, sur simple avertissement donné à l'avance à toutes les parties intéressées par le greffier.

4 - la décision du juge est transmise à l'autorité maritime de la circonscription dans laquelle se trouve le tribunal à chargé pour celle - ci de la notifier aux parties concernées dans un délai de cinq jours francs.

ART. 17 :

1 - Sous réserve des nécessités de service ou de circonstances mettant en jeu la sécurité du navire, des personnes ou des biens transportés, le capitaine est tenu de laisser aux délégués de bord le temps nécessaire à l'exercice de leurs fonctions dans la limite de quinze heures par mois.

2 - Ce temps est payé comme temps de travail.

3 - un affichage doit être prévu à bord pour les renseignements que les déléguées on à faire connaître.

ART. 18 :

1 - les délégués sont reçus par l'armateur ou le capitaine, sur leur demande,

individuellement ou collectivement selon les questions qu'ils traitent.

2 - au port, ils peuvent se faire assister d'un représentant syndical de la profession.

3 - sauf circonstances exceptionnelles, toute réclamation écrite faite par le délégué de bord est remise au capitaine et transcrite sur un registre spécial tenu à bord du navire. La suite réservée à cette requête est mentionnée sur le registre.

Ce registre spécial est à la disposition de l'équipage ainsi qu'à celle de l'autorité maritime.

ART. 19 :

1 - Tout licenciement d'un délégué de bord, d'un candidat déclaré à ces fonctions après la convocation du collège électoral ou d'un ancien délégué dans la limite de 6 mois suivant la fin de leurs mandats doit être soumis pour avis à l'autorité maritime locale compétente.

Il ne peut intervenir qu'après autorisation du directeur de la Marine Marchande.

2 - l'autorisation de licenciement doit être motivée et notifiée à l'armateur et au marin.

ART. 20 -

1 - l'armateur ne peut refuser au marin candidat aux fonctions de délégué, délégué ou ancien délégué le renouvellement de son contrat d'engagement maritime à durée déterminée que pour un motif sérieux et légitime.

2 - Dans le cas contraire, les dispositions de l'article 19 ci - dessus sont applicables.

ART. 21 :

Le ministre chargé de la Marine Marchande peut annuler ou modifier la décision prise par le directeur de la marine marchande si un recours est introduit par l'armateur, le marin où l'organisation syndicale que ce marin représente dans un délai d'un mois à compter de la notification de la décision prise.

ART. 22 :

Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle aux clauses d'accords collectifs

concernant la désignation et les attributions des délégués de bord.

TITRE IV

Organisation du travail à bord des navires et horaires de travail

Chapitre 1 - Dispositions générales

ART. 23 :

L'organisation du travail à bord des navires est régie conformément aux dispositions du Code de la Marine Marchande et des règlements pris pour son application ainsi qu'aux accords collectifs et accords d'entreprise susceptibles d'être pris.

ART. 24 :

1 - Sous réserve des dispositions prévues par les règlements et accords collectifs, le tableau réglant l'organisation du travail est dressé par le capitaine, visé par l'autorité maritime, annexé au journal de bord et affiché dans les locaux réservés à l'équipage.

IL est également tenu à la disposition des délégués de bord.

2 - IL en est de même pour les modifications apportées en cours de voyage qui devront être présentées à l'autorité maritime à la fin de celui - ci.

ART. 25 :

1 - Les dispositions législatives et réglementaires relatives à la durée maximale du travail ne sont pas applicables dans les cas suivants :

- 1.1 sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison en cas de brume, échouage, incendie ou toutes autres circonstances intéressant la sécurité du navire, de sa cargaison et des personnes présentes à bord.
- 1.2 débarquement en cours de voyage d'un marin qui ne peut être remplacé immédiatement
- 1.3 exemption de service causant une insuffisance de personnel.

2 - il en est de même lorsque le personnel qui n'est pas de quart ou de veille est appelé, selon que le capitaine le juge utile, à seconder la bordée en service pour les appareillages et les mouillages.

Chapitre 2 : Navires autres que de pêche

section 1 : dispositions générales

ART. 26 :

1 - sous réserve des dispositions de l'article 33, le travail à bord des navires autres que de pêche est organisé sur la base de huit heures par jour.

2 - est considéré comme temps de travail effectif, le temps pendant lequel le marin est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine, hors de ses locaux d'habitation.

3 - est considéré comme temps de repos, le temps pendant lequel le marin peut séjourner dans ses locaux d'habitation.

4 - Toutefois, chaque heure de présence à bord à la disposition du capitaine est considérée comme heure de travail effectif lorsque le marin est de service au port.

5 - A bord des remorqueurs portuaires et des engins employés aux travaux maritimes, toute heure de présence à bord est considérée comme heure de travail effectif, sauf dispositions particulières des accords collectifs déterminant dans quelles conditions des repos ininterrompus en seront déduits.

ART. 27 :

1 - Sauf dans les cas prévus au paragraphe 2 ci - dessous, la durée totale du travail effectif accompli par un marin embarqué à bord d'un navire autre que de pêche ne peut excéder 2240 heures par an.

2 - Cette durée ne peut excéder 2500 heures sur les navires armés au cabotage national et à la navigation côtière.

ART. 28 :

Les durées maximales quotidiennes de travail effectif peuvent être dépassées, conventionnellement ou par accord collectif, pour les raisons ci - dessous :
exécution des opérations commerciales dans les ports, et

assurer la continuité du service des navires dans les ports.

ART. 29 - Sauf dans le cas prévu à l'article 25-1 ci - dessus, l'application des articles 25 et 28 ne peut avoir pour effet de porter la durée du travail au cours de deux semaines consécutives à plus de 125 heures ou de 150 heures sur les navires armés à deux bordées de navigation.

ART. 30 - Le repos hebdomadaire qui n'a pu être donné à sa date normale doit être remplacé par un repos de 24 heures accordé.

- Soit au cours du voyage dans un port d'escale avec l'accord du marin ;
- soit à l'issue du débarquement.

ART. 31 -

1 - les règles du service à la mer s'appliquent :

- en mer ;
- sur rade ;
- lorsque le séjour du navire sur rade ou dans le port d'escale est inférieur à 24 heures.
- En cas d'arrivée, de départ ou de passage des navires dans les ports durant le temps nécessaire à l'exécution des travaux de sécurité, de mise en route et d'arrêt des machines et pour le fonctionnement du service des personnes embarquées.

2 - le service à la mer ne peut être conservé plus de 24 heures après l'arrivée du navire, ou repris plus de 24 heures avant son départ, sauf nécessité tenant à la sécurité du navire, de la cargaison ou des personnes embarquées.

3 - les règles du service au port s'appliquent

- chaque fois que le navire séjourne plus de 24 heures sur rade ou au port d'escale
- dans tous les cas où le navire passe tout ou partie de la nuit au port d'attache, au port d'armement ou au port de retour habituel.

Section 2 : le service à la mer

ART. 32 :

1 - le service à la mer doit être assuré en permanence, sans interruption, pour assurer la marche, la conduite et la sécurité du navire ainsi que les services de la cargaison et des personnes embarquées.

2 - la veille, la conduite et l'entretien du navire et des machines sont assurés conformément aux dispositions du présent décret sur les navires dotés de dispositifs de nature à simplifier les conditions techniques de la navigation et de l'exploitation.

3 - sur les autres navires armés au long cours et au cabotage interafricain.

3.1 la veille et la conduite du navire sont assurées par bordées composées d'un officier et de deux hommes d'équipage.

3.2 - la conduite et l'entretien des machines sont assurés par quarts commandés par un officier mécanicien.

4 - toutefois, sur les navires armés au cabotage national ou à la navigation côtière, la décision d'effectif peut prévoir l'organisation de bordées comprenant moins de deux hommes d'équipage dans la mesure compatible avec la sécurité de la navigation et les dispositions relatives à la durée du travail.

ART. 33 :

1 - En service à la mer, la veille et la conduite du navire sont organisées à trois bordées de navigation au moins.

2 - toutefois, sur les cargos armés au long cours et au cabotage interafricain, elles peuvent être organisées à deux bordées jusqu'à ce qu'intervienne une convention internationale relative à la réglementation du service à la mer.

3 - la conduite et l'entretien des machines sont organisés à trois quarts.

4 - sur les cargos armés au cabotage national ou à la navigation côtière, le service peut être réduit à deux bordées et deux quarts.

4.1 - si le séjours à la mer sont inférieurs à 24 heures, ou

4.2 - si la jauge brute est inférieure à 500JB.

5 - le service à la machine peut être organisé à raison d'un seul quart à bord des navires d'une jauge brute inférieure à 500JB s'ils sont munis d'un dispositif de commande directe et de contrôle du moteur à partir de la passerelle.

Dans ce cas, le quart unique est assuré par un officier mécanicien assisté d'un nettoyeur.

6 - A bord des navires de toutes catégories, le service peut être organisé à raison d'une bordée et d'un quart à condition de se conformer pour chaque période de 24 heures aux trois conditions suivantes :

6.1 - la durée totale de travail effectif ne dépasse pas huit heures

6.2 - le service ne comporte pas plus de :

- six heures de travail consécutif pour la veille et la conduite du navire

- cinq heures de travail consécutif pour la conduite et l'entretien de la machine.

6.3 - le personnel bénéficie d'un repos ininterrompu de huit heures au moins.

7 - A bord des remorqueurs portuaires, la veille, la conduite et l'entretien du navire et des machines sont organisés à deux bordées et deux quarts qui peuvent être simultanément et successivement à bord.

Le service peut être organisé à une bordée et un quart lorsqu'il est satisfait aux conditions du paragraphe 6 ci - dessus.

ART. 34 :

1 - les cargos d'une jauge brute supérieure à 500 JB effectuant des séjours à la mer d'une durée normale supérieure à 24 heures et ceux inférieurs à 500 JB effectuant des séjours à la mer d'une durée normale supérieure à 5 jours doivent avoir au moins un officier par bordée de navigation, en sus du capitaine, pour assurer la veille et la conduite.

2 - toutefois, les cargos qui effectuent des séjours à la mer d'une durée normale supérieure à 10 jours et où le service est organisé à deux bordées de navigation, doivent avoir au moins un officier par

bordée de navigation, en sus du capitaine ou du second, pour assurer la veille et la conduite.

3 - les autres navires doivent avoir au moins un officier par bordée de navigation, y compris le capitaine, pour assurer la veille et la conduite.

ART. 35 :

1 - chaque quart à la machine est commandé par un officier mécanicien, non compris le chef mécanicien, pour les navires ayant une puissance totale supérieure ou égale à 4000 KW ou inférieure à 4000 KW effectuant des séjours à la mer d'une durée normale inférieur à 12 heures mais avec un service à la mer supérieur à 60 heures par semaine, arrivée et départ compris.

2 - Sur les autres navires, chaque part est commandé par un officier mécanicien, le chef mécanicien compris.

ART. 36 - Sur les navires qui doivent être munis soit d'une station radiotélégraphique émettrice et réceptrice, soit un simple poste récepteur, et où il est embarqué un ou plusieurs opérateurs ou écouteurs radiotélégraphistes, chacun d'eux n'est tenu qu'à huit heures de travail effectif pour la réception et l'écoute, sauf dérogations prévues à l'article 25 ci - dessus.

Section 3 - le service au port

ART. 37 :

1 - Pour le service au port, l'équipage est groupé, dans chaque catégorie, dans un service de jour collectif et discontinu, pour l'exécution de tous les travaux commandés par le capitaine.

2 - par exception :

le service de veille,

le service de garde de nuit,

certain services spéciaux (services des auxiliaires, frigorifiques, approvisionnement).qui exigent un fonctionnement permanent, sont assurés de jour et de nuit sans interruption.

ART. 38 :

1 - sauf circonstances de force majeure ou nécessités du service dont le capitaine est seul juge, la durée du travail effectif ne peut excéder huit heures par jour, service de veille ou de garde de nuit compris.

2 - aucun membre de l'équipage ne peut être astreint à un service de veille ou un service de garde de nuit s'il a accompli huit heures de travail effectif au cours de la journée précédente.

3 - le service de l'équipage affecté à l'exécution des services spéciaux demandant un fonctionnement permanent et ininterrompu est régie suivant les conditions du contrat d'engagement ou, à défaut, par les usages du port d'armement du navire et sur la base de huit heures de travail effectif par jour.

ART. 39 :

1 - la durée du travail journalier peut être prolongée au - delà de huit heures pour assurer l'exécution, dans des circonstances exceptionnelles mentionnées sur le journal de bord, du service de veille, ou du service de garde de nuit, ou de travaux supplémentaires de jour ou de nuit en vue d'accélérer des opérations commerciales ou exécuter des travaux de réparation exigeant le concours de certaines spécialités de l'équipage, ou un travail de nuit dont la nature et les conditions de rémunération sont spécifiées au contrat d'engagement.

2 - ces dérogations ne peuvent avoir pour effet de porter la durée totale du travail effectif journalier à plus de dix heures pour les travaux de jour et à plus de neuf heures pour les travaux de nuit.

Chapitre 3 : navires de pêche

ART. 40 :

1 - le travail effectif à bord des navires de pêche est organisé sur la base de huit heures par jour.

2 - sauf circonstances de force majeure, ou nécessités de service dont le capitaine est seul juge, la durée du travail effectif ne peut excéder huit heures par jour, service de veille et de garde y compris.

3 - il peut être fait usage d'heures supplémentaires sous réserve d'un repos minimum de 8 heures.

4 - la durée maximale quotidienne du travail effectif peut être dépassée conventionnellement ou par accord collectif sous réserve du respect des règles de sécurité.

5 - lorsqu'il est en route pour se rendre sur les lieux de pêche, ou qu'il en revient, le service est organisé à trois bordées sur le pont et à deux ou trois quarts à la machine suivant que la durée normale du voyage est inférieure ou non à 48 heures.

6 - En toute circonstance, le service du personnel pont est organisé à deux bordées au moins.

7 - A défaut d'accord entre l'armateur et l'équipage, l'organisation du travail à bord est fixée par le capitaine ou patron en tenant compte du type de pêche, des normes de sécurité et des dispositions du présent décret.

ART. 41 - Un repos effectif de 24 heures doit être accordé après une sortie qui ne sera pas inférieure à six jours et un nouveau départ ne pourra s'effectuer avant que les marins n'aient bénéficié de ce repos, sauf accord particulier soumis à l'autorité maritime.

Titre V - Classement par catégorie des marins embarqués sur des navires de pêche

ART. 42 :

1 - Les marins mauritaniens régulièrement embarqués sur des navires de pêche sont classés par catégorie selon :

- l'âge ;
- le genre de navigation ;
- le tonnage ou la longueur ou la puissance des navires à bord desquels ils sont embarqués ;
- la qualification professionnelle.

2 - Le classement par catégories des marins embarqués à bord des navires de pêche est fixé par décret pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande.

ART. 43 :

1 - A chaque catégorie correspond un salaire brut qui sert de base au calcul des conditions sociales perçues au profit de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale.

2 - Le barème des salaires minima des marins correspondant à chaque catégorie est fixé par voie réglementaire.

ART. 44 :

1 - Le marin qui réunit dix ans d'ancienneté de navigation à la pêche dans la même catégorie, régulièrement par l'autorité maritime, peut bénéficier d'un surclassement dans la catégorie immédiatement supérieure.

2 - Un tel surclassement n'est admis qu'une seule fois au cours de la carrière professionnelle du marin.

3 - les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne sont pas applicables aux officiers.

4 - La décision de surclassement est prise par le Directeur de la Marine Marchande sur demande du marin et après avis motivé de l'autorité maritime locale.

ART. 45 - Un décret en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de la Marine Marchande déterminera le classement par catégories des marins mauritaniens embarqués sur des navires de commerce ou effectuant une autre navigation, y compris celle effectuée à bord des navires appartenant à l'Etat ou aux établissements publics, à l'exception de la Douane, de la Gendarmerie et de la Marine Nationale.

TITRE VI - Règlement des litiges collectifs

ART. 46 :

1 - tout litige relatif au contrat d'engagement maritime, y compris celui du capitaine, est porté devant le Tribunal du Travail après tentative de conciliation devant l'autorité maritime.

2 - IL en est de même des actions en responsabilité pour fautes commises dans l'exécution du contrat d'engagement.

ART. 47 :

1 - Quand le litige naît en Mauritanie, soit au port d'embarquement, soit dans un port d'escale, soit au port de débarquement, l'autorité maritime et le tribunal du travail compétents sont ceux de ce port.

Dans tous les autres cas et aussi lorsque par suite du départ du navire l'instance ne peut être poursuivie devant les autorités désignées à l'alinéa précédent, l'autorité maritime et le tribunal du travail compétents sont ceux du port où le marin est domicilié ou résident, si la contestation est soulevée par l'armateur, si la contestation est soulevée par le marin, ceux du port où l'armateur a son principal établissement ou une agence de consignation et à défaut, ceux du port d'attache du navire.

2 - L'autorité maritime compétente est le directeur de la Marine Marchande qui peut déléguer ses pouvoirs au chef de la circonscription maritime territorialement compétent.

ART. 48 :

1 - Si les parties ne se présentent pas spontanément devant l'autorité maritime, celle-ci les convoque par voie administrative.

2 - En cas de conciliation, l'autorité maritime dresse procès-verbal des conditions de l'arrangement qui constitue, en ce qui concerne les points auxquels il s'applique, un nouveau contrat régissant les rapports entre les parties.

3 - En cas d'échec de la tentative de conciliation, l'autorité maritime en dresse procès-verbal dont une copie est remise au demandeur et qui vaut permis de citer devant le tribunal du travail.

4 - Lors de la comparution en conciliation, le demandeur pourra expliquer et argumenter sa demande et le défendeur formuler les moyens de défense qu'il juge convenables.

5 - Les citations sont délivrées par le greffier du tribunal qui doit statuer d'urgence.

6 - les parties sont réputées de plein droit avoir fait élection de domicile au bureau du Directeur de la Marine Marchande ou, le cas échéant, au bureau du chef de la circonscription maritime territorialement compétent même pour la signification du jugement définitif.

La signification est délivrée aux parties par l'autorité maritime par la voie administrative.

ART. 49 :

1 - Les parties peuvent se faire assister ou représenter, en conciliation et devant le tribunal, par un marin ou un armateur appartenant à la même branche d'activité, par un avocat ou par un délégué d'une organisation syndicale, ou en ce qui concerne l'armateur par un directeur ou par un employé de l'armement.

2 - L'autorité maritime et le tribunal peuvent toujours ordonner la comparution personnelle des parties.

3 - Le mandataire, à l'exception de l'avocat, doit justifier d'un pouvoir.

ART. 50 :

1 - Le jugement est transmis sous huitaine par le greffier aux parties et à l'autorité maritime.

2 - l'opposition n'est recevable que si le jugement ne peut donner lieu à appel.

ART. 51 :

1 - Le délai d'appel commence à courir le lendemain du jour de la réception du jugement par la partie intéressée.

2 - IL est calculé selon les règles établies en matière d'appel devant les tribunaux du travail.

ART. 52 : Toutes les actions ayant fait trait au contrat d'engagement sont prescrites un an après la fin du contrat ou la fin du voyage.

ART. 53 : Les dispositions du présent décret abrogent toutes les dispositions antérieures contraires.

ART. 54 : Le ministre des Pêches et de l'Economie Maritime est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel.

**Ministère du Commerce, de l'Artisanat
et du Tourisme**

ERRATUM

JO 963, page 592

au lieu de : Décret n° R - 851

lire : Arrêté n° R - 581

Le reste sans changement.

**Ministère du Développement Rural et de
l'Environnement**

Actes Divers

Arrêté n° R - 320 du 24 juin 1998 portant agrément d'une coopérative agricole dénommée El Iman/Hassi Chadad/Boutilimitt/Trarza.

ARTICLE PREMIER - La coopérative agricole dénommée *El Iman/Hassi Chadad/Boutilimitt/Trarza* est agréée en application de l'article 36 du titre VI de la loi 67.171 du 18 juillet 1967 modifiée et complétée par la loi n° 93.15 du 21 janvier 1993 portant statut de la coopération.

ART. 2 - Le service des organisations socio - professionnelles est chargé des formalités d'immatriculation de la dite coopérative auprès du greffier du Tribunal de la Wilaya du Trarza.

ART. 3 - Le Secrétaire Général du Ministère du Développement Rural et de l'Environnement est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel.

Arrêté n° R - 698 du 04 septembre 1999 portant agrément d'une coopérative agro - sylvo - pastorale dénommée Nejah/Arafat/Nouakchott.

ARTICLE PREMIER - La coopérative agro - sylvo - pastorale dénommée *Nejah/Arafat/Nouakchott* est agréée en application de l'article 36 du titre VI de la loi 67.171 du 18 juillet 1967 modifiée et complétée par la loi n° 93.15 du 21 janvier 1993 portant statut de la coopération.

ART. 2 - Le service des organisations socio - professionnelles est chargé des formalités d'immatriculation de la dite coopérative auprès du greffier du Tribunal de la Wilaya de Nouakchott.

ART. 3 - Le Secrétaire Général du Ministère du Développement Rural et de l'Environnement est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel.

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

Actes Divers