

## Chambre des Représentants

SESSION 1972-1973.

22 MAI 1973

### PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, du Protocole et de l'échange de lettres, signés à Bruxelles le 17 novembre 1972.

### EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Une Convention commerciale provisoire entre l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques a été signée à Paris le 5 septembre 1935.

Cette Convention contenait notamment la clause de la nation la plus favorisée, en matière de commerce et de navigation.

Un Traité de commerce entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas, membres de l'Union Economique Benelux, et le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques a été signé à Bruxelles le 14 juillet 1971.

Dans son article 12, ce Traité dispose que la Convention commerciale provisoire du 5 septembre 1935 entre l'U. R. S. S. et l'U. E. B. L. sera abrogée, à l'exception de l'article 5 de ladite Convention commerciale provisoire lequel se rapporte à la navigation. Cet article sera également abrogé dès qu'un Accord maritime entre l'U. E. B. L. et l'U. R. S. S. sera entré en vigueur.

C'est précisément pourquoi il a été convenu entre l'U. E. B. L. et l'U. R. S. S. de conclure un Accord maritime. Les négociations dans ce but ont eu lieu à Moscou en septembre 1970 et ont abouti à la signature d'un Accord maritime le 17 novembre 1972.

Dans cet Accord qui est soumis à votre approbation, vous trouverez les points essentiels suivants :

## Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1972-1973.

22 MEI 1973

### WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch Luxemburgse Economische Unie en de Unie van Socialistische Sovjet-republieken, van het Protocol en de briefwisseling, ondertekend te Brussel op 17 november 1972.

### MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 5 september 1935 werd een voorlopige Handelsovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Unie der Socialistische Sovjet-Republieken ondertekend.

Die Overeenkomst omvatte onder meer de clausule van meestbegunstigde natie met betrekking tot handel en scheepvaart.

Op 14 juli 1971 werd te Brussel een Handelsovereenkomst tussen de Regeringen van het Koninkrijk België, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden, leden van de Benelux Economische Unie, en de Regering van de Unie der Socialistische Sovjet-Republieken, ondertekend.

Deze Overeenkomst bepaalt in haar artikel 12 dat de voorlopige Handelsovereenkomst van 5 september 1935 tussen de U. S. S. R. en de B. L. E. U. vervalt met uitzondering van artikel 5 dat op de scheepvaart betrekking heeft. Dit artikel zal eveneens vervallen zodra een scheepvaartovereenkomst tussen de B. L. E. U. en de U. S. S. R. in werking is getreden.

Juist daarom werd tussen de B. L. E. U. en de U. S. S. R. overeengekomen een Scheepvaartovereenkomst te sluiten. De onderhandelingen met dit doel hebben te Moskou plaats gehad in de maand september 1970 en hebben geleid tot de ondertekening van een Scheepvaartovereenkomst op 17 november 1972.

In deze Overeenkomst die U ter goedkeuring wordt voorgelegd vindt U volgende hoofdpunten :

*Article 1.*

Il définit clairement à quels navires des deux Parties l'Accord se rapporte et qui est membre de l'équipage.

*Article 2.*

Il détermine les territoires d'application de l'Accord.

*Article 3.*

Il renferme la déclaration de principe par laquelle les Parties reconnaissent la liberté de la navigation commerciale et conviennent de la favoriser autant que possible.

*Article 4.*

Il règle la question de la coopération et de la consultation entre les deux Parties dans le but de promouvoir et d'encourager le développement ultérieur de la navigation entre l'U. E. B. L. et l'U. R. S. S.

*Articles 5 et 6.*

Ils assurent le traitement national réciproque aux navires et, en ce qui concerne les formalités administratives, douanières et sanitaires, ils accordent le traitement de la nation la plus favorisée. L'article 6 est d'ailleurs la confirmation de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international et annexes, faites à Londres le 9 avril 1965 et ratifiées par les deux Parties.

*Articles 7 et 8.*

Ils traitent de la reconnaissance de la nationalité des navires et des documents se trouvant à bord de ces navires ainsi que des certificats de jaugeage des deux Parties. Il y a lieu de signaler à ce propos que la Belgique possède son propre système de jaugeage.

*Articles 9 à 12.*

Ils règlent la question des documents d'identité ainsi que de la liberté de mouvement des marins. L'article 11 a été adopté conformément à l'alinéa 3.10.2 de l'annexe à la Convention précitée visant à faciliter le trafic maritime international et annexes, faites à Londres le 9 avril 1965. À l'article 12, les Parties se réservent le droit d'interdire l'entrée de leurs territoires respectifs aux marins qu'elles jugeront indésirables.

*Article 13.*

Il dispose que les autorités judiciaires d'une des Parties ne peuvent exercer leur juridiction dans des litiges portant sur le contrat d'engagement maritime, en tant que membre de l'équipage d'un navire de l'autre Partie, qu'avec l'accord de l'agent diplomatique ou consulaire compétent du pays dont ledit navire bat pavillon. Cette disposition a été insérée dans l'Accord, compte tenu d'un usage international et du fait que le même principe figure également dans des accords

*Artikel 1.*

In dit artikel wordt duidelijk omschreven op welke schepen van beide Partijen de Overeenkomst betrekking heeft en wie lid van de bemanning is.

*Artikel 2*

bepaalt het toepassingsgebied van de Overeenkomst.

*Artikel 3*

behelst de beginselverklaring waarbij de Partijen de vrijheid van de handelsscheepvaart erkennen en overeenkomen deze zoveel mogelijk te bevorderen.

*Artikel 4*

regelt de samenwerking en het overleg tussen de beide Partijen met het doel een verdere ontwikkeling van de scheepvaart tussen de B. L. E. U. en de U. S. S. R. te bevorderen en aan te moedigen.

*Artikelen 5 en 6*

kennen de wederzijdse nationale behandeling aan de schepen en wat de formaliteiten inzake administratie, douane en gezondheid de behandeling van de meest begunstigde natie toe. Artikel 6 is trouwens de bevestiging van het door beide partijen bekrachtigde Verdrag van 9 april 1965 inzake het vergemakkelijken van het internationaal verkeer ter zee.

*Artikelen 7 en 8*

handelen over de erkenning van de nationaliteit der schepen en de zich aan boord bevindende scheepspapieren evenals van de meetbrieven van beide Partijen. Er weze op gewezen dat België er een eigen systeem van meting op nahoudt.

*Artikelen 9 tot en met 12*

regelen de identiteitsbewijzen evenals de bewegingsvrijheid der zeelieden. Artikel 11 werd aangenomen op grond van lid 3.10.2 van de bijlage tot het vorenvernoemde Verdrag tot het vergemakkelijken van het internationaal verkeer ter zee van 1965. In artikel 12 behouden de Partijen zich het recht voor de toegang tot het grondgebied te weigeren aan zeelieden die zij als ongewenst beschouwen.

*Artikel 13*

bepaalt dat de ene Partij geen rechtsmacht zal uitoefenen in geschillen betreffende een arbeidsovereenkomst als bemanningslid van een schip van de andere Partij tenzij een bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar daarin heeft toegestemd. Deze bepaling werd ingelast rekening houdend met een internationaal gebruik en het feit dat hetzelfde principe eveneens voorkomt in de akkoorden afgesloten tussen de U. S. S. R. en andere landen van Westeuropa, o.a. Neder-

conclus entre l'U. R. S. S. et d'autres pays de l'Europe occidentale, dont les Pays-Bas. En effet, l'accord néerlandais en cette matière a déjà été approuvé par le Parlement de ce pays. Au deuxième alinéa de l'article 13, il est convenu que l'Etat où le navire se trouve s'abstiendra d'exercer sa juridiction pour autant qu'il s'agisse de délits mineurs qui concernent exclusivement la communauté du navire.

#### *Article 14.*

Il évite la double imposition. Dans une lettre annexée à l'Accord, il est spécifié qu'il s'agit des compagnies et des entreprises maritimes dont le siège principal est situé dans le pays dont le navire bat pavillon.

#### *Article 15.*

Il règle la question des naufrages et des échouements.

#### *Article 16.*

Il protège les navires d'Etat (navires soviétiques) de la confiscation. Pour cette raison, il a été convenu que suite sera sans plus donnée aux jugements rendus en matière civile par le tribunal d'une des Parties dans une cause qui se rapporte à l'utilisation d'un navire appartenant à l'autre Partie ou exploité, ou affrété par cette Partie, ou bien au transport de marchandises ou de passagers par un tel navire, effectué par la dernière Partie.

Au deuxième alinéa, il est stipulé que la possibilité de saisie d'un navire ne sera exclue que pour autant que le domicile dans ce litige est élu en U. E. B. L.

#### *Articles 17 et 19.*

Ils règlent la création d'une Commission mixte, l'entrée en vigueur et la durée de l'Accord.

Un protocole annexé règle le traitement des navires-écoles et une lettre annexe explicite l'article 14 de l'Accord.

*Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances,*

W. DE CLERCQ.

*Le Ministre des Affaires étrangères,*

R. VAN ELSLANDE.

*Le Ministre des Communications,*

E. ANSEELE.

*Le Ministre de la Justice,*

H. VANDERPOORTEN.

land. Het Nederlands akkoord werd trouwens reeds door het Parlement goedgekeurd.

In het tweede lid van artikel 13 wordt overeengekomen dat de Staat waar het schip verblijft zich van het uitoefenen van jurisdictie zal onthouden voor zover het strafzaken van minder ernstige aard betreft die uitsluitend de scheepsgemeenschap raken.

#### *Artikel 14*

vermijdt de dubbele belasting. In een aan het Akkoord bijgevoegde brief wordt duidelijk gesteld dat het gaat om scheepvaartmaatschappijen en ondernemingen wier hoofdzetel gelegen is in het land van de door het schip gevoerde vlag.

#### *Artikel 15*

regelt de schipbreuk en stranding.

#### *Artikel 16*

behoedt de Staatsschepen (Sovjet schepen) voor beslag. Daarom werd overeengekomen dat aan uitspraken van een rechter van de ene Partij gewezen in een geschil over het gebruik van een schip dat aan de andere Partij toebehoort, of door die Partij wordt geëxploiteerd of bevracht dan wel over het vervoer van goederen of passagiers op een dergelijk schip door de laatstgenoemde partij zonder meer zal worden gevolg gegeven.

In het tweede lid wordt bepaald dat de mogelijkheid tot beslaglegging enkel uitgesloten is voor zover woonplaats in dit geschil in de B. L. E. U. gekozen wordt.

#### *Artikelen 17 tot en met 19*

regelen de instelling van een Gemengde Commissie de inwerkingtreding en duur van de overeenkomst.

Een bijgevoegd protocol regelt de behandeling van de schoolschepen terwijl in een brief in bijlage artikel 14 van de Overeenkomst verduidelijkt wordt.

*De Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën,*

W. DECLERCQ.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

R. VAN ELSLANDE.

*De Minister van Verkeerswezen,*

E. ANSEELE.

*De Minister van Justitie,*

H. VANDERPOORTEN.

## AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi le 23 mars 1973 par le Ministre des Affaires Etrangères d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord Maritime entre l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, du Protocole et de l'échange de lettres, signés à Bruxelles le 17 novembre 1972 », a donné le 18 avril 1973 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de :

Messieurs : G. Van Bunnan, président de chambre;  
J. Masquelin et J. Sarot, conseillers d'Etat;  
P. De Visscher et G. Aronstein, assesseurs de la section de législation;  
Madame : J. Truyens, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. Van Bunnan.

Le rapport a été présenté par M. W. Lahaye, auditeur général adjoint.

Le Greffier,  
J. TRUYENS.

Le Président,  
G. VAN BUNNEN.

## PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

*A tous, présents et à venir, SALUT.*

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances, de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances, Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre des Communications et Notre Ministre de la Justice sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

L'Accord maritime entre l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, le Protocole et l'échange de lettres, signés à Bruxelles le 17 novembre 1972, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 21 mai 1973.

BAUDOUIN,

PAR LE ROI :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances,

W. DE CLERCQ.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 23<sup>e</sup> maart 1973 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een wetsontwerp « houdende goedkeuring van de Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Unie van Socialistische Sovjetrepublieken, van het Protocol en de briefwisseling, ondertekend te Brussel op 17 november 1972 », heeft de 18<sup>e</sup> april 1973 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit :

De heren : G. Van Bunnan, kamervoorzitter;  
J. Masquelin en J. Sarot, staatsraden,  
P. De Visscher en G. Aronstein, bijzitters van de afdeling wetgeving;  
Mevrouw : J. Truyens, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer G. Van Bunnan.

Het verslag werd uitgebracht door de heer W. Lahaye, adjunct-auditeur-generaal.

De Griffier,  
J. TRUYENS.

De Voorzitter,  
G. VAN BUNNEN.

## WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.*

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën, van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Justitie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN Wij :

Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën, Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Justitie zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

De Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Unie van Socialistische Sovjetrepublieken, het Protocol en de briefwisseling, ondertekend te Brussel op 17 november 1972 zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, op 21 mei 1973.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

De Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën,

W. DE CLERCQ.

*Le Ministre des Affaires étrangères,*

R. VAN ELSLANDE.

*Le Ministre des Communications,*

E. ANSEELE.

*Le Ministre de la Justice,*

H. VANDERPOORTEN.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

R. VAN ELSLANDE.

*De Minister van Verkeerswezen,*

E. ANSEELE.

*De Minister van Justitie,*

H. VANDERPOORTEN.

## ACCORD MARITIME

entre l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise  
et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques.

Le Gouvernement du Royaume de Belgique, tant en son nom qu'au nom du Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg en vertu d'accords existants, d'une part, et

Le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, d'autre part,

Désireux d'assurer le développement harmonieux des échanges maritimes entre l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, fondés sur la liberté de la navigation commerciale,

Sont convenus de ce qui suit :

### Article 1.

Dans le présent Accord :

1. Le terme « navire de la Partie contractante », signifie tout navire enregistré sur le territoire de cette Partie et battant son pavillon.

Cependant ce terme ne couvre pas :

- a) les navires de guerre;
- b) tout autre navire pendant la durée de sa mise en service auprès de forces armées;
- c) le navire exerçant sous quelque forme que ce soit des fonctions du pouvoir d'état;
- d) les navires exerçant des fonctions non-commerciales, tels que des navires-hôpitaux et des navires scientifiques.

2. Le terme « membre de l'équipage du navire » désigne le capitaine et toute personne occupée pendant le voyage à bord du navire à l'exercice de fonctions liées à l'exploitation du navire ou à son service, et figurant au rôle d'équipage.

### Article 2.

Le présent Accord s'applique aux territoires du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg d'une part et au territoire de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques d'autre part.

### Article 3.

Les Parties contractantes réaffirment leur attachement au principe de la liberté de la navigation commerciale et conviennent de s'abstenir de toutes actions pouvant porter préjudice au développement normal de la navigation internationale.

### Article 4.

1. Les Parties contractantes conviennent :

- a) d'encourager leurs navires à participer au transport par mer entre les ports des deux Parties contractantes et à ne pas faire obstacle à ce que les navires battant pavillon de l'autre Partie contractante effectuent des transports par mer entre les ports de leur pays et ceux des pays tiers;
- b) de coopérer à l'élimination des obstacles susceptibles d'entraver le développement des échanges maritimes entre les ports des deux Parties contractantes et les diverses activités qui relèvent de ces échanges.

2. Les dispositions du présent article qui sont conçues dans l'intérêt réciproque des deux Parties contractantes ne portent pas préjudice au droit des navires battant pavillon des pays tiers de participer aux transports par mer entre les ports des deux Parties contractantes.

## SCHEEPVAARTOVEREENKOMST

tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische  
Unie en de Unie van Socialistische Sovjet-Republieken.

De Regering van het Koninkrijk België, optredend zowel in haar eigen naam als in naam van de Regering van het Groothertogdom Luxemburg, krachtens bestaande overeenkomsten, enerzijds, en

De Regering van de Unie van Socialistische Sovjet-Republieken, anderzijds,

Verlangende de harmonieuze ontwikkeling van de zeehandel tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Unie van Socialistische Sovjet-Republieken, gebaseerd op de vrijheid van de handels-scheepvaart te bevorderen,

Zijn overeengekomen als volgt :

### Artikel 1.

In de onderhavige Overeenkomst betekent :

1. De term « schip van de Overeenkomstsluitende Partij » elk vaartuig dat ingeschreven is in een scheepsregister van de Partij en haar vlag voert.

Evenwel heeft deze term geen betrekking op :

- a) oorlogsschepen;
- b) andere vaartuigen, gedurende de tijd dat zij worden gebruikt in dienst van de krijgsmacht;
- c) vaartuigen welke in een of andere vorm overheidstaken uitoefenen;
- d) vaartuigen welke werkzaamheden van niet-commerciële aard verrichten, zoals hospitaalschepen en schepen die worden gebruikt voor wetenschappelijke doeleinden.

2. De term « lid van de bemanning van het schip » : de kapitein benevens elke persoon, die tijdens de reis aan boord belast is met de vervulling van werkzaamheden welke verband houden met de exploitatie van- of de dienstverlening op het schip, en die opgenomen is op de monsterrol.

### Artikel 2.

Deze Overeenkomst is van toepassing op het grondgebied van het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg, enerzijds, en op het grondgebied van de Unie van Socialistische Sovjet-Republieken, anderzijds.

### Artikel 3.

De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen dat zij gehecht blijven aan het beginsel van de vrijheid van de handelsscheepvaart en komen overeen zich te onthouden van alle handelingen welke schade kunnen toebrengen aan een normale ontwikkeling van de internationale scheepvaart.

### Artikel 4.

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen :

- a) de deelneming van hun schepen aan het zeetransport tussen de havens van beide Overeenkomstsluitende Partijen aan te moedigen en niet te verhinderen dat schepen, varende onder de vlag van de andere Overeenkomstsluitende Partij zeetransport verrichten tussen de havens van hun land en die van derde landen;
- b) samen te werken om de belemmeringen uit de weg te ruimen die de ontwikkeling van de zeehandel tussen de havens van de beide Overeenkomstsluitende Partijen en de verscheidene activiteiten in verband met deze handel kunnen bemoeilijken.

2. De bepalingen van dit artikel, die het wederzijds belang van beide Overeenkomstsluitende Partijen op het oog hebben doen geen afbreuk aan het recht van schepen, varende onder de vlag van derde landen, deel te nemen aan het zeevervoer tussen de havens van beide Overeenkomstsluitende Partijen.

*Article 5.*

1. Chacune des Parties contractantes assure dans ses ports aux navires battant pavillon de l'autre Partie le même traitement qu'à ses propres navires en ce qui concerne la perception des droits et taxes portuaires ainsi qu'en ce qui concerne l'accès aux ports, la liberté d'entrée, de séjour et de sortie, leur utilisation et toutes les commodités qu'elle accorde à la navigation et aux opérations commerciales pour les navires et leurs équipages, les passagers et les marchandises. Cette disposition vise notamment l'attribution des places à quai et les facilités de chargement et de déchargement.

2. Les dispositions du paragraphe précédent ne s'appliquent pas :

a) aux navigations, activités et transports légalement réservés par chacune des deux Parties et, notamment, aux services de ports, au remorquage, au pilotage, au cabotage national, à la pêche maritime et aux formalités relatives à l'entrée et au séjour des étrangers;

b) aux ports qui ne sont pas ouverts aux navires étrangers.

*Article 6.*

Les Parties contractantes, dans le cadre de leurs législations et leurs règlements portuaires, prendront les mesures nécessaires en vue de réduire dans la mesure du possible le temps de séjour des navires dans les ports et de simplifier l'accomplissement des formalités administratives, douanières et sanitaires en vigueur dans lesdits ports.

En ce qui concerne ces formalités, le traitement accordé sera celui de la nation la plus favorisée.

*Article 7.*

Chacune des Parties contractantes reconnaît la nationalité des navires de l'autre Partie contractante établie par les documents se trouvant à bord de ces navires et délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante conformément à ses lois et règlements.

*Article 8.*

Les certificats de jaugeage et autres papiers de bords émis ou reconnus par l'une des Parties contractantes sont également reconnus par l'autre Partie.

Les navires de chacune des Parties contractantes munis de certificats de jaugeage légalement émis sont dispensés d'un nouveau jaugeage dans les ports de l'autre Partie.

*Article 9.*

Chacune des Parties contractantes reconnaît les documents d'identité de marins délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante et accorde aux titulaires de ces documents les droits prévus aux articles 10 et 11 du présent accord, aux conditions y stipulées. Lesdits documents d'identité sont, en ce qui concerne le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, le « livret de marin », et en ce qui concerne l'Union Soviétique, le « passeport de marin d'U. R. S. S. ».

*Article 10.*

Les personnes en possession des documents d'identité visés à l'article 9 du présent Accord, qui sont membres de l'équipage d'un navire de la Partie contractante qui a délivré la pièce d'identité, peuvent, sans visa, descendre à terre et séjourner dans la commune où se trouve le port d'escale pendant le séjour du navire dans ledit port, dès lors qu'elles figurent sur les rôles d'équipage du navire et sur la liste d'équipage remise par le capitaine du navire aux autorités du port.

Lors de leur descente à terre et de leur retour à bord du navire, ces personnes doivent satisfaire aux contrôles réglementaires.

*Article 11.*

1. Les personnes titulaires des documents d'identité visés à l'article 9 du présent Accord sont autorisées, quel que soit le moyen de locomotion utilisé, à pénétrer sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à transiter par ce territoire en vue de rejoindre leur navire, à être transférées à bord d'un autre navire, à retourner dans leur pays,

*Artikel 5.*

1. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kent in haar havens aan de schepen varende onder de vlag van de andere Partij dezelfde behandeling toe als aan haar eigen schepen, dit zowel met betrekking tot het innen van havenrechten en -rassen, als inzake de toegang tot de havens, de vrijheid om ze binnen te varen, er te blijven en er buiten te varen, het gebruik van de havens en alle faciliteiten welke zij aan de scheepvaart en de commerciële activiteit in verband met de schepen en hun bemanningen, de passagiers en de goederen verleent. Deze beschikking betreft in 't bijzonder het toekennen van aanlegplaatsen aan de kaai en faciliteiten voor laden en lossen.

2. Het bepaalde in het vorig lid heeft geen betrekking op :

a) de door elk van de Overeenkomstsluitende Partijen wettelijk voorbehouden scheepvaart, activiteiten en transporten zoals met name de havendiensten, de sleepvaart, het loodswezen, de nationale kustvaart en de zeevisserij, noch op formaliteiten betreffende de binnenkomst en het verblijf van vreemdelingen;

b) havens die voor buitenlandse schepen niet toegankelijk zijn.

*Artikel 6.*

De Overeenkomstsluitende Partijen nemen binnen de grenzen van hun wetgeving en havenvoorschriften de nodige maatregelen om, in de mate van het mogelijke, het oponthoud van de schepen in de havens te bekorten en de vervulling van de administratieve, douane- en sanitaire formaliteiten welke in deze havens van kracht zijn, te vereenvoudigen.

Wat deze formaliteiten betreft wordt de behandeling van de meest begunstigde natie toegepast.

*Artikel 7.*

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen erkent de nationaliteit van de schepen van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zoals zij blijkt uit de zich aan boord van deze schepen bevindende scheepspapieren die door de bevoegde Overheid van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig haar wetten en reglementen zijn afgegeven.

*Artikel 8.*

De meetbrieven en andere scheepspapieren afgegeven of erkend door een van de Overeenkomstsluitende Partijen, worden eveneens door de andere Partij erkend.

De schepen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen, voorzien van overeenkomstig de wet afgegeven meetbrieven, worden vrijgesteld van een nieuwe meting in de havens van de andere Partij.

*Artikel 9.*

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen erkent de identiteitsbewijzen voor zeevarenden, afgegeven door de bevoegde overheid van de andere Overeenkomstsluitende Partij en kent aan de houders van deze documenten de rechten toe waarin de artikelen 10 en 11 van de onderhavige Overeenkomst onder de daarbij gestelde voorwaarden voorzien. Als zodanige identiteitsbewijzen gelden : wat betreft het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg, het « zeemansboekje » en wat de Sovjet-Unie betreft, het « zeemanspaspoort van de U. S. S. R. ».

*Artikel 10.*

Aan de houders van de in artikel 9 van de onderhavige Overeenkomst bedoelde identiteitsbewijzen, welke lid zijn van de bemanning van een schip van de Overeenkomstsluitende Partij die het identiteitsbewijs heeft afgegeven, wordt toegestaan zonder visum aan wal te gaan en, voor zover zij op de monsterrol van het schip en op de door de kapitein van het schip aan de havenautoriteiten afgegeven bemanningslijst voorkomen, tijdens het verblijf van het schip in de aanleghaven te vertoeven in de gemeente waartoe deze haven behoort.

Bij het aan wal gaan en bij hun terugkeer aan boord van het schip zijn deze personen verplicht zich aan de reglementaire controles te onderwerpen.

*Artikel 11.*

1. Aan houders van de in artikel 9 van de onderhavige Overeenkomst bedoelde identiteitsbewijzen wordt toegestaan, wat ook het aangewende vervoermiddel moge zijn, het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij binnen te komen of door dat grondgebied te reizen ten einde zich bij hun schip te vervoegeen, aan boord

ou à voyager pour toutes autres fins moyennant l'approbation préalable des autorités de cette autre Partie contractante.

2. Dans tous les cas cités à l'alinéa précédent, les documents d'identité doivent être revêtus du visa de l'autre Partie contractante.

Ce visa est délivré dans les délais les plus brefs.

3. Lorsqu'un membre de l'équipage titulaire du document d'identité visé à l'article 9 du présent accord est débarqué dans un port de l'autre Partie contractante pour des raisons de santé, des circonstances de service ou pour d'autres motifs reconnus valables par les autorités compétentes, celles-ci donneront les autorisations nécessaires pour que l'intéressé puisse en cas d'hospitalisation, séjourner sur son territoire et qu'il puisse par n'importe quel moyen de transport soit regagner son pays d'origine, soit rejoindre un autre port d'embarquement.

4. Les personnes titulaires des documents d'identité visés à l'article 9 du présent Accord qui ne possèdent pas la nationalité d'une des Parties contractantes, recevront les visas d'entrée ou de transit requis pour le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que la réadmission sur le territoire de la Partie contractante qui a délivré le document d'identité soit garantie.

#### Article 12.

1. Sans préjudice des dispositions reprises aux articles 9 à 11 du présent Accord, les dispositions en vigueur sur le territoire des Parties contractantes relatives à l'entrée au séjour et à l'éloignement des étrangers restent applicables.

2. Les Parties contractantes se réservent le droit d'interdire l'entrée de leurs territoires respectifs aux personnes en possession des documents de marins susmentionnés, qu'elles jugeront indésirables.

#### Article 13.

1. Les autorités judiciaires d'une des Parties contractantes ne peuvent connaître de procès civils portant sur le contrat d'engagement maritime, en tant que membre de l'équipage d'un navire de l'autre Partie contractante, qu'avec l'accord de l'agent diplomatique ou consulaire compétent du pays dont ledit navire bat pavillon.

2. Lorsqu'un membre de l'équipage d'un navire d'une Partie contractante a commis à bord de ce navire une infraction pendant que le navire se trouve dans les eaux intérieures de l'autre Partie contractante, les autorités de l'Etat où le navire se trouve n'intentent pas de poursuites contre lui sans l'accord d'un fonctionnaire diplomatique ou consulaire compétent de l'Etat dont le navire bat pavillon, sauf si à leur avis :

- a) les conséquences de l'infraction affectent le territoire de l'Etat où le navire se trouve; ou
- b) l'infraction est de nature à compromettre l'ordre ou la sécurité publics; ou
- c) l'infraction constitue, selon la loi de l'Etat où le navire se trouve, un délit grave; ou
- d) l'infraction a été commise contre une personne étrangère à l'équipage; ou
- e) l'institution d'une poursuite est indispensable pour la répression du trafic de stupéfiants.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne portent pas atteinte aux droits des autorités compétentes pour tout ce qui concerne l'application de la législation et de la réglementation relatives à l'admission des étrangers, à la douane, à la santé publique et les autres mesures de contrôle concernant la sécurité des navires et des ports, la sauvegarde des vies humaines et la sûreté des marchandises.

#### Article 14.

Les entreprises maritimes ou les compagnies maritimes de l'une des Parties contractantes ne sont pas assujetties par l'autre Partie contractante sur son territoire aux impôts sur les bénéfices et revenus que ces entreprises ou ces compagnies perçoivent du fait de l'exploitation en trafic international des navires qu'elles possèdent ou qu'elles affrètent.

van een ander schip te worden overgeplaatst, naar hun vaderland terug te keren of voor ieder ander doel te reizen op voorwaarde dat de autoriteiten van deze andere Overeenkomstsluitende Partij, eerst hun instemming hebben betuigd.

2. In alle gevallen vermeld in het vorig lid dienen de identiteitsbewijzen voorzien te zijn van het visum van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Dit visum wordt in de kortst mogelijke tijd afgegeven.

3. Wanneer een bemanningslid, houder van een in artikel 9 van de onderhavige Overeenkomst bedoeld identiteitsbewijs, in een haven van de andere Overeenkomstsluitende Partij wegens gezondheidsredenen, dienstomstandigheden of om andere door de bevoegde Overheid als geldig erkende beweegredenen ontscheept wordt, geeft deze Overheid de nodige toelating opdat de betrokkene, ingeval hij in een ziekenhuis is opgenomen, op haar grondgebied mag verblijven en dat hij met om het even welk vervoermiddel, hetzij naar zijn vaderland kan terugkeren hetzij zich naar een andere inschepingshaven kan begeven.

4. Personen die houder zijn van de in artikel 9 van de onderhavige Overeenkomst bedoelde identiteitsbewijzen en die niet de nationaliteit bezitten van één van de Overeenkomstsluitende Partijen, verkrijgen de vereiste inreis- en doorreisvisa voor het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts op voorwaarde dat hun wedertoevlating op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die het identiteitsbewijs heeft afgegeven, gewaarborgd is.

#### Artikel 12.

1. Behoudende het bepaalde in de artikelen 9 tot 11 van deze Overeenkomst blijven de op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen geldende bepalingen inzake binnenkomst, verblijf en verwijdering van vreemdelingen onverminderd van kracht;

2. De Overeenkomstsluitende Partijen behouden zich het recht voor de toegang tot hun respectievelijk grondgebied te ontfangen aan de houders van de voornoemde zeemannspapieren die zij ongewenst beschouwen.

#### Artikel 13.

1. De gerechtelijke autoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij nemen slechts kennis van burgerlijke vorderingen betreffende een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst als lid van de bemanning van een schip van de andere Overeenkomstsluitende Partij, indien de bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van het land waarvan gezegd schip de vlag voert, hiermede instemt.

2. Wanneer een lid van de bemanning van een schip van een Overeenkomstsluitende Partij aan boord van dat schip een strafbaar feit begaat terwijl het schip zich in de binnenwateren van de andere Overeenkomstsluitende Partij bevindt, stellen de autoriteiten van de Staat op wiens grondgebied het schip zich bevindt tegen hem geen vervolging in zonder toestemming van een bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Staat waarvan gezegd schip de vlag voert, tenzij naar hun oordeel :

- a) de gevolgen van het strafbaar feit zich uitstrekken tot het grondgebied van de Staat waar het schip zich bevindt, of
- b) het strafbaar feit aldaar de openbare orde of veiligheid in gevaar brengt, of
- c) het strafbaar feit volgens de wet van de Staat waar het schip zich bevindt een ernstig misdrijf uitmaakt, of
- d) het strafbaar feit is begaan tegen een persoon die geen lid is van de bemanning, of
- e) het instellen van vervolging noodzakelijk is om de handel in verdovende middelen te beteugelen.

3. De bepalingen van lid 2 van dit artikel doen geen afbreuk aan de rechten van de bevoegde autoriteiten inzake alles wat betrekking heeft op de toepassing van de wetgeving en de reglementering betreffende de toelating van vreemdelingen, de douane, de volksgezondheid en de andere controlemaatregelen betreffende de veiligheid van de schepen en de havens, de beveiliging van mensenlevens en de veiligheid van de goederen.

#### Artikel 14.

De zeescheepvaartondernemingen of -maatschappijen van de ene Overeenkomstsluitende Partij zijn op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van belastingen op de winsten en inkomsten die deze ondernemingen of maatschappijen betrekken uit de exploitatie van internationaal verkeer van schepen die zij bezitten of bevrachten.

*Article 15.*

Si un navire de l'une des Parties contractantes fait naufrage, échoue ou subit toute autre avarie près des côtes de l'autre Partie contractante, les autorités compétentes de cette dernière accordent aux membres de l'équipage et aux passagers, ainsi qu'au navire et à sa cargaison, les mêmes protection et assistance qu'à un navire battant son propre pavillon.

Si un navire a subi une avarie, sa cargaison et les provisions de bord ne sont pas passibles de droits de douane pour autant qu'elles ne soient pas livrées à la consommation ou utilisées sur place.

*Article 16.*

1. Chacune des Parties contractantes veillera, eu égard à sa législation et conformément aux règles de sa procédure, à ce que suite soit donnée aux jugements rendus en matière civile par le tribunal de l'autre Partie contractante dans une cause qui se rapporte :

a) à l'utilisation d'un navire de la première Partie contractante étant propriété de l'Etat ou exploité, ou affrété par cet Etat ou bien

b) au transport de marchandises ou de passagers par un tel navire.

2. Sur le territoire d'une des Parties contractantes un navire de l'autre Partie contractante étant propriété d'Etat, ne sera pas saisi en raison d'une des actions citées au § 1 du présent article lorsque cette dernière partie désigne son représentant sur ce territoire.

*Article 17.*

1. Les Parties contractantes, dans les limites de leur législation, continueront à s'efforcer de soutenir et de développer une coopération d'affaires effective entre les autorités compétentes en matière de transport maritime dans leur pays.

2. Une Commission Mixte, composée de représentants des Gouvernements intéressés, se réunira à la demande de l'une des Parties contractantes pour examiner l'application du présent Accord. Cette Commission est habilitée à présenter aux Parties contractantes toutes recommandations qu'elle juge utiles.

*Article 18.*

Dès la date de l'entrée en vigueur du présent Accord, l'article 5 de la Convention commerciale provisoire entre l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, signée à Paris, le 5 septembre 1935, sera abrogé.

*Article 19.*

Chacune des Parties contractantes notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures requises par sa constitution pour la mise en vigueur du présent Accord, qui prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant la date de la dernière notification.

Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée. Il peut être dénoncé moyennant un préavis de douze mois.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord.

Fait à Bruxelles, le 17 novembre 1972, en triple original, chacun en langues française, néerlandaise et russe, les trois textes faisant également foi.

*Pour les Gouvernements du Royaume de Belgique  
et du Grand-Duché de Luxembourg,*

H. FAYAT.

*Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques  
Socialistes Soviétiques,*

T. M. GOUJENKO.

*Artikel 15.*

Wanneer een schip van één der Overeenkomstsluitende Partijen schipbreuk lijdt, strandt of anderszins averij oploopt in de nabijheid van de kust van de andere Overeenkomstsluitende Partij, verlenen de bevoegde autoriteiten van deze laatste aan de bemanning en aan de passagiers, alsmede aan het schip en aan zijn lading, dezelfde bescherming en bijstand als aan een schip dat haar eigen vlag voert.

Wanneer een schip averij heeft opgelopen, worden van zijn lading en boordvoorraad geen douanerechten geheven op voorwaarde dat men ze niet ter plaatse verbruikt of aanwendt.

*Artikel 16.*

1. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen ziet toe, met inachtneming van haar wetgeving en volgens de regelen van haar rechtspleging, dat gevolg wordt gegeven aan de vonnissen geveld door een burgerlijke rechtbank van de andere Overeenkomstsluitende Partij in zaken die betrekking hebben op :

a) het gebruik van een schip van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, dat eigendom is van de Staat of door deze Staat wordt geëxploiteerd of bevracht;

b) het vervoer van goederen of van passagiers op zulk een schip.

2. Op het grondgebied van één der Overeenkomstsluitende Partijen wordt op een schip van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dat Staatseigendom is, geen beslag gelegd uit hoofde van een der in lid 1 van dit artikel vermelde handelingen wanneer deze laatste Partij op dat grondgebied woonplaats kiest.

*Artikel 17.*

1. De Overeenkomstsluitende Partijen zetten binnen de grenzen van hun wetgeving hun inspanningen voort om een actieve zakelijke samenwerking tussen de bevoegde autoriteiten van het zeetransport in hun landen te steunen en te bevorderen.

2. Een Gemengde Commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers van de betrokken Regeringen komt op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen bijeen om de toepassing van deze Overeenkomst te onderzoeken. Deze Commissie kan aan de Overeenkomstsluitende Partijen alle aanbevelingen doen die zij nuttig acht.

*Artikel 18.*

Van de datum van de inwerkingtreding van onderhavige Overeenkomst vervalt artikel 5 van het Voorlopig Handelsverdrag tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Unie der Socialistische Sovjet-Republieken, ondertekend te Parijs op 5 september 1935.

*Artikel 19.*

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen stelt de andere in kennis van het volbrengen van de vereiste grondwettelijke formaliteiten voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, welke van kracht wordt op de eerste dag van de tweede maand volgend op de datum van de laatste kennisgeving.

Deze Overeenkomst wordt gesloten voor onbepaalde duur. Zij kan worden opgezegd met inachtneming van een opzeggingstermijn van twaalf maanden.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Brussel, op 17 november 1972, in drie originelen, elk daarvan in de Nederlandse, de Franse en de Russische taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk rechtsgeldig.

*Voor de Regeringen van het Koninkrijk België  
en het Groothertogdom Luxemburg,*

H. FAYAT.

*Voor de Regering  
van de Unie van Socialistische Sovjet-Republieken,*

T. M. GOUJENKO.

## PROTOCOLE.

En signant l'Accord Maritime entre l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, les soussignés sont convenus de ce qui suit :

Il est entendu, qu'aux navires-écoles de la marine marchande d'une Partie contractante est accordé par l'autre Partie contractante un traitement aussi favorable que celui accordé aux navires visés au paragraphe premier de l'Article premier de l'Accord susmentionné.

Le présent Protocole ainsi que les lettres annexes font partie intégrante de l'Accord précité.

Fait à Bruxelles, le 17 novembre 1972, en triple original, chacun en langues française, néerlandaise et russe, les trois textes faisant également foi.

*Pour les Gouvernements du Royaume de Belgique  
et du Grand-Duché de Luxembourg,*

H. FAYAT.

*Pour le Gouvernement  
de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques,*

T. M. GOUJENKO.

## PROTOCOL.

Bij de ondertekening van de Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Unie van Socialistische Sovjet-Republieken, zijn de ondergetekenden het volgende overeengekomen :

Het is wel verstaan dat aan de schoolschepen van de handelsscheepvaart van een Overeenkomstsluitende Partij door de andere Overeenkomstsluitende Partij een even gunstige behandeling wordt toegekend als aan de schepen waarvan sprake in lid 1 van artikel 1 van de voren genoemde Overeenkomst.

Het onderhavig Protocol evenals de brieven in bijlage maken integraal deel uit van de voren genoemde Overeenkomst.

Gedaan te Brussel, op 17 november 1972, in drie originelen, elk in de Nederlandse, de Franse en de Russische taal, zijnde deze drie teksten gelijkelijk rechtsgeldig.

*Voor de Regeringen van het Koninkrijk België  
en het Groothertogdom Luxemburg,*

H. FAYAT.

*Voor de Regering  
van de Unie van Socialistische Sovjet-Republieken,*

T. M. GOUJENKO.

Bruxelles, le 17 novembre 1972.

Excellence,

J'ai l'honneur de vous confirmer l'Accord intervenu au sujet des dispositions de l'article 14 de l'Accord Maritime entre l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, signé à Bruxelles ce jour, article qui doit être interprété en ce sens que les entreprises maritimes ou les compagnies maritimes d'une des Parties contractantes bénéficient sur le territoire de l'autre Partie contractante des avantages prévus par l'article précité, à condition que leur siège principal soit établi sur le territoire de la première des Parties contractantes.

Je vous saurais gré de me confirmer que ce qui précède répond exactement à l'accord intervenu.

Veuillez agréer, Excellence, l'assurance de ma haute considération.

H. FAYAT.

A son Excellence M. T. M. Goujenko,  
Ministre de la Marine de l'Union  
des Républiques Socialistes Soviétiques, à Moscou.

Bruxelles, le 17 novembre 1972.

Excellence,

J'ai l'honneur d'accuser la réception de votre lettre de ce jour, rédigée comme suit :

« J'ai l'honneur de vous confirmer l'Accord intervenu au sujet des dispositions de l'article 14 de l'Accord Maritime entre l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise et l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, signé à Bruxelles ce jour, article qui doit être interprété en ce sens que les entreprises maritimes ou les compagnies maritimes d'une des Parties contractantes bénéficient sur le territoire de l'autre Partie contractante des avantages prévus par l'article précité, à condition que leur siège principal soit établi sur le territoire de la première des Parties contractantes ».

Je vous confirme que ce qui précède répond exactement à l'accord intervenu.

Veuillez agréer, Excellence, l'assurance de ma haute considération.

T. M. GOUJENKO.

A Son Excellence M. H. Fayat,  
Secrétaire d'Etat au Commerce Extérieur  
Bruxelles.

Brussel, 17 november 1972.

Excellentie,

Ik heb de eer U ons akkoord te bevestigen inzake de bepalingen van artikel 14 van de op heden te Brussel tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Unie van Socialistische Sovjet Republieken gearafeerde scheepvaartovereenkomst. Dit artikel dient in deze zin te worden uitgelegd dat de zeevaartondernemingen en maatschappijen van een der Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij de in dit artikel omschreven voordelen genieten, op voorwaarde dat hun hoofdzetel gevestigd is op het grondgebied van de eerste der Overeenkomstsluitende Partijen.

Ik zou U dank weten mij te willen bevestigen of wat voorafgaat de juiste weergave is van wat werd overeengekomen.

Gelieve, Excellentie, de verzekering van mijn bijzondere hoogachting wel te willen aanvaarden.

H. FAYAT.

Aan Zijne Excellentie de heer Goujenko,  
Minister van Zeevaart  
te Moskou.

Brussel, 17 november 1972.

Excellentie,

Ik heb de eer goede ontvangst te melden van uw brief van heden, ongesteld als volgt :

« Ik heb de eer U ons akkoord te bevestigen inzake de bepalingen van Artikel 14 van de op heden te Brussel, tussen de Unie van Socialistische Sovjet-Republieken en de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie, ondertekende scheepvaartovereenkomst.

Dit artikel dient in deze zin te worden uitgelegd dat de zeevaartondernemingen en -maatschappijen van een der Overeenkomstsluitende Partijen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij de in dit artikel omschreven voordelen genieten, op voorwaarde dat hun hoofdzetel gevestigd is op het grondgebied van de eerste der Overeenkomstsluitende Partijen.

Ik bevestig dat hetgeen voorafgaat in volledige overeenstemming is met het bereikte akkoord.

Gelieve, Excellentie, de verzekering van mijn bijzondere hoogachting te willen aanvaarden.

T. M. GOUJENKO.

Aan Zijne Excellentie de heer H. Fayat,  
Staatssecretaris voor Buitenlandse Handel,  
te Brussel.