

## Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1982-1983

20 JULI 1983

### WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Senegal inzake de Handelsscheepvaart, ondertekend te Dakar op 1 december 1982

### MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

#### Inleiding

Op 1 december 1982 werd te Dakar de scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Senegal ondertekend.

Dit akkoord werd geïnspireerd door de bekommernis om het maritiem vervoer tussen de landen van beide partijen op harmonieuze wijze te regelen. Tot nu toe was dit niet het geval daar België zowel als Senegal wegens het monopolistisch optreden van de Conference tussen West-Europa en West-Afrika een te gering aandeel van het maritiem vervoer konden verwerven.

De BLEU heeft steeds op maritiem gebied het principe nageleefd van de vrijheid van de handelsscheepvaart en heeft aldus nooit als gouvernement ingegrepen om, voor wat de participatie aangaat van zijn reders, aan het maritiem vervoer zekere regels op te leggen.

De mythe van de vrije en loyale mededinging in maritiem vervoer werd reeds voorbijgestreefd door de feiten. Westerse maritieme landen zijn nu genoopt maatregelen te nemen tegenover de maritieme politiek van Staten welke in de laatste jaren met alle middelen een aanzienlijk deel willen verwerven van het maritiem vervoer. Ook laat de rechtmatige drang van de ontwikkelingslanden om zelf deel te nemen aan hun eigen maritiem transport zich meer en meer gevoelen.

Op aanvraag van de ontwikkelings landen kwam in 1974 de Code voor Conference-praktijken der Verenigde Naties tot stand. Deze code heeft als doel de samenstelling en de werking van de conferences te regelen in functie van de maritieme verhoudingen zoals deze nu zouden moeten zijn, rekening houdend met

## Chambre des Représentants

SESSION 1982-1983

20 JUILLET 1983

### PROJET DE LOI

portant approbation de l'accord de coopération entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Sénégal en matière de marine marchande, signé à Dakar le 1<sup>er</sup> décembre 1982

### EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES ET MESSIEURS,

#### Introduction

Le 1<sup>er</sup> décembre 1982 fut signé à Dakar l'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Sénégal.

Cet accord fut inspiré par le souci de régler de façon harmonieuse le transport maritime entre les pays des deux Parties. Ce n'était pas le cas jusqu'à présent puisque tant la Belgique que le Sénégal ne pouvaient obtenir qu'une part trop restreinte du transport maritime en raison de l'attitude monopolistique de la Conférence entre l'Europe occidentale et l'Afrique occidentale.

Dans le domaine maritime, l'U.E.B.-L. a toujours observé le principe de la liberté de la navigation commerciale et n'est donc jamais intervenue en tant que gouvernement pour imposer certaines règles au transport maritime en ce qui concerne la participation de ses armateurs.

Le mythe de la concurrence libre et loyale dans le transport maritime est dépassé par les événements. Des pays maritimes occidentaux sont à présent contraints d'envisager des mesures à l'égard de la politique maritime d'Etats qui, ces dernières années, veulent obtenir par tous les moyens une part importante du transport maritime. C'est dans cet esprit que le désir légitime des pays en voie de développement de participer eux-mêmes à leur propre transport maritime se fait aussi de plus en plus sentir.

A la demande des pays en voie de développement le code de conduite des conférences maritimes des Nations Unies fut mis au point en 1974. Ce code a pour but de régler la composition et le fonctionnement des conférences en fonction des rapports maritimes tels qu'ils devraient être actuellement, compte tenu du droit

het recht van de ontwikkelingslanden en van zekere ontwikkelde landen om een billijk aandeel te hebben in hun eigen maritiem vervoer.

Daar wegens tegenkating van zekere naties de code tot nu toe nog niet van kracht is op wereldvlak, nemen zekere ontwikkelingslanden nu reeds eenzijdig de bepalingen van de Code in hun wetgevingen op. Sommige ontwikkelingslanden gaan reeds verder dan de Code en eisen een 50/50 verdeling van de ladingen.

Bij gebrek aan een internationaal instrument beschikt België dus niet over maatregelen welke tegenover de eisen van sommige ontwikkelingslanden de belangen van de Belgische reders kunnen veilig stellen.

België heeft de V.N.-code voor conference-praktijken ondertekend met het inzicht deze te aanvaarden. Tegenover de ontwikkelingslanden — die praktisch allemaal de Code ondertekenden en waarvan reeds 56, waaronder Senegal, de Code aanvaarden — heeft ons land dus de morele verbintenis aangegaan hun verlangen te steunen ertoe strekkende een billijk gedeelte van hun maritieme handel zelf te vervoeren.

Het is derhalve van groot belang voor de Belgische reders dat België nu reeds bilateraal de Code van toepassing brengt door met ontwikkelingslanden zoals Senegal maritieme akkoorden af te sluiten gebaseerd op de Code.

#### Inhoud van de overeenkomst

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

##### Artikel 1.

Dit artikel bepaalt de territoria waarop de overeenkomst van toepassing is.

##### Art. 2.

In de bepalingen wordt duidelijk omschreven op welke schepen van beide Partijen de overeenkomst betrekking heeft en wie een lid van de bemanning is.

##### Art. 3.

De Partijen zullen samenwerken om alle belemmeringen uit de weg te ruimen die de ontwikkeling van de scheepvaart tussen de havens van beide landen bemoeilijken. Zij zullen zich tevens onthouden van iedere maatregel die de activiteiten van hun schepen zou kunnen beperken.

##### Art. 4.

Hierbij verklaren de Partijen samen te werken in de geest van de V.N.-code voor lijnvaartconferenties.

Dit artikel regelt eveneens de vrachtenverdeling naar de verdeelsleutel 40/40/20. Derde vlagschepen kunnen dus naar rata van 20 % aan het maritiem vervoer van de bilaterale handel tussen beide partijen deelnemen.

##### Artt. 5 en 6.

Regelen de soevereine beschikking van elke Partij over de trafiekrechten uit hoofde van de scheepvaartovereenkomst.

##### Artt. 7 en 8.

Deze artikelen kennen de wederzijdse nationale behandeling toe wat betreft het innen van taxen, toegang tot, verblijf in en verlaten van de havens, en alle faciliteiten met betrekking tot

qu'ont les pays en voie de développement et certains pays industrialisés d'avoir une juste part de leur propre transport maritime.

Le Code n'étant pas encore en vigueur sur le plan mondial, à cause de l'opposition de certaines nations, quelques pays en voie de développement reprennent déjà unilatéralement des dispositions du Code dans leurs législations. Certains pays en voie de développement vont encore plus loin et exigent une répartition 50/50 des cargaisons.

A défaut d'un instrument international, la Belgique ne dispose donc pas de mesures qui, face aux exigences de certains pays en voie de développement, peuvent sauvegarder les intérêts des armateurs belges.

La Belgique a signé le Code de conduite des conférences maritimes des N.U. dans l'intention de l'accepter. Vis-à-vis des pays en voie de développement qui signèrent pratiquement tous le Code et dont 56, dont le Sénégal l'acceptèrent déjà notre pays s'est donc engagé moralement à appuyer leurs désirs, à savoir à transporter eux-mêmes une juste part de leur commerce maritime.

Il est par conséquent très important pour les armateurs belges que la Belgique mette déjà maintenant le Code en œuvre d'une façon bilatérale en concluant avec les pays en voie de développement, tels que le Sénégal, des accords maritimes basés sur le Code.

#### Contenu de l'accord

Dans cet Accord qui est soumis à votre approbation. Vous trouverez les points principaux suivants:

##### Article 1.

Détermine le champ d'application de l'accord.

##### Art. 2.

Détermine les navires des deux Parties auxquels s'applique l'accord et qui est un membre de l'équipage.

##### Art. 3.

Les Parties contractantes ont coopéré de façon à éliminer tous les obstacles qui pourraient entraver le développement de la navigation entre les ports des deux pays et s'abstiendront de toute mesure susceptible de limiter les activités de leurs navires.

##### Art. 4.

Les Parties expriment leur volonté de coopérer dans l'esprit du Code de conduite des conférences maritimes des N.U.

L'article règle également la répartition des cargaisons d'après la clé de répartition 40/40/20. Des navires des pays tiers peuvent participer à raison de 20 % au transport maritime du commerce bilatéral des deux Parties.

##### Art. 5 et 6.

Stipulant que chaque Partie contractante dispose souverainement des droits de trafic qui lui reviennent aux termes du présent accord.

##### Art. 7 et 8.

Ces articles permettent le traitement national réciproque concernant la perception des taxes, l'accès aux ports, la liberté de séjour et de sortie, et toutes les commodités relatives à la manu-

goederenbehandeling, de schepen, de bemanningen en de passagiers.

Art. 9.

De regels, normen en praktijken en procedures vervat in internationale overeenkomsten dienen nageleefd door schepen door kernenergie aangedreven of door schepen die splijtbare of andere gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoeren en die onder de vlag van één der overeenkomstsluitende Partijen varen.

Art. 10.

In het belang van de vrede, de orde of de veiligheid van de Staat moeten schepen uit de betrokken landen zich onthouden van handelingen die hiermee of met commerciële doeleinden strijdig zijn. Tijdelijke opschorting van de scheepvaart om redenen van nationale veiligheid door één Verdragsluitende Partij mag geen discriminatie inhouden te aanzien van schepen van de andere Partij.

Artt. 11 tot en met 14.

Deze artikelen regelen de identiteitsbewijzen evenals de beweegsvrijheid der zeelieden. In artikel 14 behouden de Partijen zich het recht voor de toegang tot het grondgebied te weigeren aan zeelieden die zij als ongewenst beschouwen.

Art. 15.

Dit artikel regelt de medische bijstand aan bemanningsleden van schepen als gevolg van ziekte of ongeval en waarbij de overeenkomstsluitende Partijen dezelfde voorwaarden laten gelden als voor hun respectieve nationale bemanningen.

Art. 16.

De wederzijdse erkenning van meetbrieven en andere scheepspapieren wordt vastgelegd.

Art. 17.

Dit artikel bepaalt dat de ene Partij geen rechtsmacht zal uitoefenen in geschillen betreffende een arbeidsovereenkomst als bemanningslid van een schip van de andere contracterende Partij tenzij een bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar daarin heeft toegestemd. Deze bepaling werd ingelast, rekening houdend met een internationaal gebruik.

Dezelfde regeling geldt voor inbreuken, gepleegd aan boord, terwijl het schip zich in de territoriale wateren bevindt van de andere Partij. Evenwel is de voorafgaande toestemming van de diplomatieke of consulaire ambtenaar niet vereist in welbepaalde gevallen, opgesomd in § 2 van artikel 17, waar de inbreuk rechtstreeks of in sterke mate de belangen schaadt van de andere Partij of van haar onderdanen en ook ingeval van inbreuk inzake verdovende middelen.

Art. 18.

Dit artikel regelt de tussenkomst van één der overeenkomstsluitende Partijen wanneer een schip van de andere Partij in de nabijheid van zijn kust schipbreuk lijdt, strandt of enige andere averij oploopt.

Artt. 19 en 20.

Regelen het regime van de belastingen op de inkomsten van de scheepvaartondernemingen en houden in dat iedere contracterende Partij aan de scheepvaartondernemingen van de andere Partij

tention des marchandises, aux navires, à leurs équipages et aux passagers.

Art. 9.

Les règles, normes, pratiques et procédures établies par les conventions internationales devant être appliquées par les navires à propulsion nucléaire ou porteurs de substances nucléaires au matériaux dangereux et nocifs, battant pavillon des Parties contractantes.

Art. 10.

Dans l'intérêt de la paix, de l'ordre ou de la sécurité de l'Etat, les navires des Parties contractantes s'abstiendront de toute activité qui s'y oppose ou qui ne serait pas directement en relation avec leur objet commercial. Au cas où, pour des raisons de sécurité nationale, la navigation serait temporairement suspendue par une des parties contractantes les navires de l'autre Partie ne feront l'objet d'aucune discrimination.

Art. 11 jusqu'à 14.

Ces articles règlent des documents d'identité des marins et leur libre mouvement. A l'article 14, les Parties se réservent le droit d'interdire l'accès du territoire aux marins qu'elles jugent indésirables.

Art. 15.

Cet article règle l'assistance médicale aux membres de l'équipage pour cause de maladie ou d'accident. Le cas échéant les Parties contractantes appliqueront les mêmes conditions que celles données aux équipages nationaux respectifs.

Art. 16.

Les certificats de jaugeage et d'autres documents de bord sont reconnus réciproquement.

Art. 17.

Cet article stipule que les autorités judiciaires d'une des Parties contractantes ne peuvent exercer de compétence en matière de différends 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. Cette disposition a été insérée, tenant compte d'une coutume internationale.

Le même règlement s'applique aux infractions commises à bord, pendant que le navire se trouve dans les eaux territoriales de l'autre Partie contractante. Une approbation préalable d'un agent diplomatique ou consulaire n'est toutefois pas exigée dans certains cas énumérés au paragraphe 2 de l'article 17 lorsque l'infraction porte directement ou gravement atteinte aux droits de l'autre Partie ou de ses ressortissants et également dans le cas d'infraction concernant des stupéfiants.

Art. 18.

Cet article règle l'intervention d'une des Parties contractantes au cas où un navire de l'autre Partie ferait naufrage, s'échouerait ou subirait toute autre avarie près de ses côtes.

Art. 19 et 20.

Ces articles règlent le régime des impôts sur les revenus des entreprises de navigation maritime et stipulent que chacune des Parties contractantes accorde aux entreprises de navigation mari-

toelaat de inkomsten en ontvangsten, welke op het grondgebied van de eerste Partij gerealiseerd worden naar eigen goeddunken te gebruiken of deze vrij over te maken.

Art. 21

Regelt de instelling van de Gemengde Commissie.

Artt. 22 en 23.

Regelen de procedure voor herziening van het Akkoord, alsmede de behandeling van geschillen.

Art. 24.

Regelt de inwerkingtreding en de duur van de scheepvaartovereenkomst.

*De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,*

L. TINDEMANS.

*De Minister van Financiën en Buitenlandse Handel,*

W. DE CLERCQ.

*De Minister van Economische Zaken,*

M. EYSKENS.

*De Minister van Verkeerswezen en Posterijen,  
Telegrafie en Telefonie,*

H. DE CROO.

time de l'autre Partie contractante le droit soit d'utiliser, soit de transférer des revenus et recettes réalisés sur le territoire de la première Partie.

Art. 21.

Règle l'institution de la Commission mixte.

Art. 22 et 23.

Règlent la procédure pour la révision du présent Accord, ainsi que l'arrangement des différends.

Art. 24.

Règle l'entrée en vigueur et la durée de l'accord maritime.

*Le Ministre des Relations extérieures,*

L. TINDEMANS.

*Le Ministre des Finances et du Commerce extérieur,*

W. DE CLERCQ.

*Le Ministre des Affaires économiques,*

M. EYSKENS.

*Le Ministre des Communications et des Postes,  
Télégraphes et Téléphones,*

H. DE CROO.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 31ste mei 1983 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Senegal, ondertekend te Dakar op 1 december 1982 », heeft de 27ste juni 1983 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit

de HH. :

P. TAPIE, *kamervoorzitter*;

Ch. HUBERLANT,

P. FINCCEUR, *staatsraden*;

P. DE VISSCHER,

L. MATRAY, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr. :

M. VAN GERREWEY, *griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. TAPIE.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. COOLEN, eerste auditeur.

*De Griffier,*

(get.) M. VAN GERREWEY.

*De Voorzitter,*

(get.) P. TAPIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 31 mai 1983, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Sénégal en matière de marine marchande, signé à Dakar le 1<sup>er</sup> décembre 1982 », a donné le 27 juin 1983 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La Chambre était composée de

MM. :

P. TAPIE, *président de chambre*;

Ch. HUBERLANT,

P. FINCCEUR, *conseillers d'Etat*;

P. DE VISSCHER,

L. MATRAY, *assesseurs de la section de législation*;

Mme :

M. VAN GERREWEY, *greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. TAPIE.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

*Le Greffier,*

(s.) M. VAN GERREWEY.

*Le Président,*

(s.) P. TAPIE.

**WETSONTWERP**

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, van Onze Minister van Financiën en Buitenlandse Handel, van Onze Minister van Economische Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, Onze Minister van Financiën en Buitenlandse Handel, Onze Minister van Economische Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

De Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Senegal inzake de Handelsscheepvaart, ondertekend te Dakar op 1 december 1982, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 17 juli 1983.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

*De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,*

L. TINDEMANS.

*De Minister van Financiën en Buitenlandse Handel,*

W. DE CLERCQ.

*De Minister van Economische Zaken,*

M. EYSKENS.

*De Minister van Verkeerswezen en Posterijen,  
Telegrafie en Telefonie,*

H. DE CROO.

**PROJET DE LOI**

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

*A tous présents et à venir, SALUT.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Relations extérieures, de Notre Ministre des Finances et du Commerce extérieur, de Notre Ministre des Affaires économiques, de Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Relations extérieures, Notre Ministre des Finances et du Commerce extérieur, Notre Ministre des Affaires économiques, Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

L'Accord de coopération entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Sénégal en matière de marine marchande, signé à Dakar le 1<sup>er</sup> décembre 1982, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 17 juillet 1983.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Relations extérieures,*

L. TINDEMANS.

*Le Ministre des Finances et du Commerce extérieur,*

W. DE CLERCQ.

*Le Ministre des Affaires économiques,*

M. EYSKENS.

*Le Ministre des Communications et des Postes,  
Télégraphes et Téléphones,*

H. DE CROO.

## (VERTALING)

OVEREENKOMST TUSSEN DE BELGISCH-LUXEBURGSE  
ECONOMISCHE UNIE EN DE REPUBLIEK SENEGAL INZAKE DE  
HANDELSSCHEEPVAART

De Regering van het Koninkrijk België, krachtens bestaande overeenkomsten mede uit naam van de Regering van het Groothertogdom Luxemburg, enerzijds, en

De Regering van de Republiek Senegal, anderzijds,

Ten einde de bilaterale betrekkingen tussen beide landen te ontwikkelen en hun samenwerking inzake het vervoer over zee op harmonieuze wijze te verstevigen,

Verlangende bij te dragen tot de uitbreiding van de handelsbetrekkingen tussen beide Overeenkomstsluitende Partijen,

In overweging nemende de technische bijstand die België aan Senegal verleent krachtens de Algemene Overeenkomst inzake Technische Bijstand, ondertekend te Dakar op 1 juli 1968,

Uitgaande van de beginselen van gelijkheid en wederzijds voordeel,

Zijn overeengekomen als volgt:

## Artikel 1.

Deze Overeenkomst geldt voor het grondgebied van het Koninkrijk België en dat van het Groothertogdom Luxemburg enerzijds, en voor het grondgebied van de Republiek Senegal, anderzijds.

## Art. 2.

In deze Overeenkomst betekent:

a) de term « bevoegde scheepvaartautoriteit » : de Minister die bevoegd is voor de handelsscheepvaart en de ambtenaren aan wie alle of enkele van zijn bevoegdheden zijn overgedragen.

b) de term « schip van een Overeenkomstsluitende Partij » : elk koopvaardijship dat is ingeschreven op het grondgebied van deze Partij en dat in overeenstemming met de wetgeving van deze Partij onder haar vlag vaart; deze term heeft geen betrekking op:

- 1) schepen die uitsluitend ten dienste van de krijgsmacht staan;
- 2) schepen voor hydrografisch, oceanografisch en wetenschappelijk onderzoek;
- 3) vissersschepen;
- 4) schepen bestemd voor de kustvaart tussen de havens van een Overeenkomstsluitende Partij en schepen uitsluitend bestemd voor de binnenscheepvaart;

5) schepen bestemd voor het verrichten van diensten in de wateren van de havens alsmede in de wateren vóór de reden en stranden, daaronder begrepen loods-, sleep- en reddingsdiensten, evenals hulpverlening op zee;

c) de term « nationale rederij » : elke scheepvaartmaatschappij die als zodanig door de bevoegde autoriteit van elke Overeenkomstsluitende Partij is erkend;

d) de term « lid van de bemanning » : de kapitein en ieder persoon die aan boord van het schip werkzaam is, op de monsterrol is opgenomen en houder is van een stuk dat hem de status van zeeman verleent.

## Art. 3.

De Overeenkomstsluitende Partijen zullen samenwerken ten einde alle belemmeringen uit de weg te ruimen die de ontwikkeling van de scheepvaart tussen de havens van beide landen bemoeilijken. Zij zullen zich tevens onthouden van iedere maatregel die de activiteiten van hun schepen zou kunnen beperken.

## Art. 4.

1) De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen opnieuw hun wil om op het gebied van het vervoer over zee samen te werken in de geest van de Gedragscode voor de lijnvaartconferenties.

2) Ten aanzien van het vervoer van goederen, dat in het raam van het handelsverkeer over zee (regelmatige lijnen) tussen beide Partijen plaatsvindt, en zulks ongeacht de haven waar de goederen worden geladen of gelost, passen de Overeenkomstsluitende Partijen op schepen welke door hun onderscheiden nationale rederijen worden geëxploiteerd een regeling toe waaraan de verdeelsleutel 40/40/20, gelden de zowel wat de waarde als het volume van de vracht betreft, ten grondslag ligt.

## Art. 5.

Onverminderd haar in internationaal verband aangegane verplichtingen beschikt elke Overeenkomstsluitende Partij op soevereine wijze over de vervoersrechten die haar krachtens het bepaalde in deze Overeenkomst toevallen.

ACCORD EN MATIERE DE MARINE MARCHANDE ENTRE L'UNION  
ECONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE ET LA REPUBLIQUE  
DU SENEGAL

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 la République du Sénégal, d'autre part,

En vue de développer les relations bilatérales entre les deux pays et de renforcer harmonieusement leur coopération dans le domaine des transports maritimes,

Désireux de contribuer au développement des échanges commerciaux entre les deux Parties contractantes,

Considérant l'assistance technique que la Belgique donne au Sénégal en vertu de la Convention Générale d'Assistance Technique signée à Dakar le 1<sup>er</sup> juillet 1968,

Conformément aux principes de l'égalité et des avantages réciproques,

Sont convenus de ce qui suit :

## Article 1.

Le présent Accord s'applique aux territoires du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et au territoire de la République du Sénégal, d'autre part.

## Art. 2.

Aux fins du présent Accord :

a) le terme « Autorité maritime compétence » désigne le Ministre chargé de la marine marchande et les fonctionnaires auxquels il est délégué tout ou partie de ses attributions;

b) le terme « navire d'une Partie contractante » désigne tout navire de commerce immatriculé dans le territoire de cette Partie et battant son pavillon, conformément à sa législation; ce terme ne comprend pas :

- 1) les navires au service exclusif des Forces armées;
- 2) les navires de recherche hydrographique, océanographique et scientifique;
- 3) les bateaux de pêche;
- 4) les navires destinés à l'exercice du cabotage entre les ports de chaque Partie contractante et les navires réservés à la navigation intérieure;

5) les navires destinés à l'exercice des services maritimes des ports, des rades et des plages, y compris le pilotage, le remorquage, le sauvetage et l'assistance en mer;

c) le terme « Armement national » désigne toute compagnie de navigation maritime reconnue comme telle par l'Autorité compétente de chaque Partie contractante;

d) le terme « Membre de l'équipage » désigne le capitaine et toute personne employée au service du navire, inscrite au rôle d'équipage et détentrice d'un document lui conférant la qualité de marin.

## Art. 3.

Les Parties contractantes coopéreront de façon à éliminer tous les obstacles qui pourraient entraver le développement de la navigation entre les ports des deux pays et s'abstiendront de toute mesure susceptible de limiter les activités de leurs navires.

## Art. 4.

1) Les parties contractantes réaffirment leur volonté de coopérer dans le domaine des transports maritimes dans l'esprit du Code de conduite des Conférences maritimes.

2) En ce qui concerne le transport des marchandises échangées entre les pays des deux Parties par la voie maritime (lignes régulières) quel que soit le port d'embarquement, le régime à appliquer par les Parties contractantes aux navires exploités par leurs compagnies maritimes nationales respectives reposera sur la clé de répartition 40/40/20, à l'égard des cargaisons en valeur du frêt et en volume.

## Art. 5.

Sans préjudice de ses engagements sur le plan international, chaque Partie contractante dispose souverainement des droits de trafic qui lui reviennent aux termes du présent Accord.

## Art. 6.

Met het oog op het bereiken van zo bevredigend mogelijke resultaten stemmen de nationale rederijen, die door de bevoegde autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn aangewezen, hun activiteiten en hun commercieel beleid onderling af teneinde hun capaciteit optimaal te benutten zodanig dat zij op een billijke basis aan het vervoer tussen beide Partijen deelnemen.

## Art. 7.

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kent in haar havens aan de schepen van de andere Partij dezelfde behandeling toe als aan haar eigen schepen, zowel wat betreft het innen van havengelden en -heffingen, als wat betreft de toegang tot de havens, de vrijheid van binnenkomst, verblijf en vertrek, het gebruik van de havens en alle faciliteiten welke zij ten behoeve van de scheepvaart en van de commerciële handelingen aan de schepen en hun bemanningen, passagiers en goederen verleent. Deze bepaling betreft in het bijzonder het toekennen van ligplaatsen aan de kade en de faciliteiten voor laden en lossen.

## Art. 8.

De Overeenkomstsluitende Partijen nemen binnen de grenzen van hun wettelijke regelen en havenvoorschriften de noodzakelijke maatregelen om in de mate van het mogelijke onnodig oponthoud van de schepen in de havens te voorkomen en de afwikkeling van administratieve, douane- en sanitaire formaliteiten welke in de havens moeten worden vervuld, te vereenvoudigen.

Wat deze formaliteiten betreft dient de behandeling welke in een nationale haven van een der Overeenkomstsluitende Partijen aan een door een rederij van de andere Partij geëxploiteerd schip wordt verleend dezelfde te zijn als die welke schepen geëxploiteerd door een rederij van eerstbedoelde Partij genieten.

## Art. 9.

Schepen die door kernenergie worden aangedreven of schepen die splijtbare of andere gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoeren en die onder de vlag van een der Overeenkomstsluitende Partijen varen, nemen afdoende maatregelen om de vervuiling van de territoriale zee en van de exclusieve economische zone van de Partijen te voorkomen, te beperken en te controleren. Daartoe leven zij de regels, normen, praktijken en procedures na, die vervat zijn in de internationale overeenkomsten.

## Art. 10.

1) De schepen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen onthouden zich van iedere handeling die de vrede, de orde of de veiligheid van de Staat in het gedrang zou kunnen brengen, alsook van iedere andere handeling die niet rechtstreeks verband houdt met hun commerciële doeleinden.

2) Wanneer om redenen van nationale veiligheid in bepaalde zones van de territoriale zee van een der Overeenkomstsluitende Partijen de scheepvaart tijdelijk wordt opgeschort, mag zodanige maatregel geen enkele vorm van discriminatie inhouden ten aanzien van de schepen van de andere Partij.

## Art. 11.

Elke Overeenkomstsluitende Partij erkent de identiteitsbewijzen voor zeevarenden afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de andere Partij.

Deze identiteitsbewijzen zijn:

- a) voor het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg:
  - het « Zeemansboek » (« Livret de marin »)
  - b) voor de Republiek Senegal:
    - het « Livret Professionnel Maritime »,
    - de « Carte d'Identité Spéciale de marin ».

## Art. 12.

De leden van de bemanning van een schip van een Overeenkomstsluitende Partij mogen aan wal gaan en verblijven in de gemeente waartoe de aanleghaven behoort, alsook in de aangrenzende gemeenten, op voorwaarde dat de bemanningslijst aan de bevoegde autoriteiten wordt overgelegd, een en ander in overeenstemming met de in gezegde haven geldende voorschriften.

Bij het aan wal gaan en bij het terugkeren aan boord van het schip dienen deze personen zich aan de voorgeschreven controles te onderwerpen.

## Art. 13.

1) Het is de houders van de in artikel 11 genoemde identiteitsbewijzen toegestaan, ongeacht het door hen gebruikt vervoermiddel:

- a) zich na hun afmonstering rechtstreeks naar een land te begeven waar hun toelating is gewaarborgd en voor zover de betaling van reiskosten is verzekerd;

## Art. 6.

En vue de parvenir aux résultats les plus satisfaisants possible, les armements nationaux désignés par les Autorités compétentes des Parties contractantes harmoniseront leurs activités et leur politique commerciale afin d'utiliser de façon optimale leur capacité de manière à participer aux transports entre les deux Parties sur une base équitable.

## Art. 7.

Chacune des Parties contractantes assure dans ses ports aux navires 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.

## Art. 8.

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 dans un port national d'une des Parties contractantes à tout navire exploité par l'armement de l'autre Partie sera identique à celui qui est réservé aux navires exploités par l'armement de la première Partie.

## Art. 9.

Les navires à propulsion nucléaire ou porteurs de substances nucléaires ou autres substances ou matériaux dangereux et nocifs, battant pavillon des Parties contractantes adopteront les mesures adéquates pour prévenir, réduire ou contrôler la pollution de la mer territoriale et de la zone économique exclusive des Parties et respecteront à cet effet, les règles, normes, pratiques et procédures établies par les conventions internationales.

## Art. 10.

1) Les navires de chacune des Parties contractantes s'abstiendront de toute action qui pourrait porter atteinte à la paix, à l'ordre ou à la sécurité de l'Etat, ainsi que toute autre activité qui ne serait pas directement en relation avec leur objet commercial.

2) Au cas où, pour des raisons de sécurité nationale, la navigation serait temporairement suspendue dans des zones déterminées de la mer territoriale de l'une des Parties contractantes, les navires de leurs flottes respectives ne feront l'objet d'aucune discrimination.

## Art. 11.

Chaque Partie contractante reconnaîtra les documents d'identité de marin délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie.

Ces documents d'identité sont:

- a) en ce qui concerne le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg:
  - le « Zeemansboek » (le livret de marin);
  - b) en ce qui concerne la République du Sénégal:
    - le « Livret Professionnel Maritime »,
    - la « Carte d'Identité Spéciale de marin ».

## Art. 12.

Les membres de l'équipage du navire d'une Partie contractante, peuvent descendre à terre et séjourner dans la localité du port où le navire fait escale ainsi que dans les communes limitrophes, à condition que la liste d'équipage soit remise aux autorités compétentes, conformément à la réglementation en vigueur dans ce port.

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

## Art. 13.

1) Les personnes titulaires des documents d'identité mentionnés à l'article 11 sont autorisées, quel que soit le moyen de locomotion utilisé:

- a) après licenciement, à se rendre directement dans un pays où l'admission est assurée pour autant que les frais de voyage soient assurés;

b) het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij binnen te komen met de bedoeling aan te monteren op een bepaald schip in een bepaalde haven van dat land;

c) zich op doorreis op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij te bevinden, hetzij om aan te monteren op een bepaald schip dat zich in een bepaalde haven bevindt, hetzij om over te gaan van een schip dat in het land ligt op een ander dat zich in een haven van een Overeenkomstsluitende Partij of in een haven in het buitenland bevindt.

2) In alle gevallen genoemd in het eerste lid dienen de identiteitsbewijzen voorzien te zijn van het visum van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit visum wordt binnen de kortst mogelijke termijn afgegeven.

3) Wanneer een bemanningslid, dat houder is van een in het eerste lid bedoeld identiteitsbewijs, in een haven van de andere Overeenkomstsluitende Partij om gezondheidsredenen, dienstredenen of andere door de bevoegde autoriteiten als geldig erkende redenen van boord dient te gaan, geven deze de nodige goedkeuringen af opdat de betrokkene in geval van opname in een ziekenhuis op haar grondgebied mag verblijven en opdat hij met enig vervoermiddel naar zijn land van herkomst terug kan keren of zich naar een andere inschepingshaven kan begeven.

4) Houders van een der identiteitsbewijzen, genoemd in artikel 11, die niet de nationaliteit van een der Overeenkomstsluitende Partijen hebben, krijgen voor dezelfde doeleinden als die welke zijn opgesomd in het eerste lid van dit artikel de voor het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij benodigde inreis- en doorreisvisa, op voorwaarde dat hun wedertoelating tot het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die het identiteitsbewijs heeft afgegeven is gewaarborgd.

#### Art. 14.

1) Behoudens het bepaalde in de artikelen 11, 12 en 13 blijven de op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen geldende voorschriften betreffende de binnenkomst, het verblijf en de uitwijzing van vreemdelingen onverminderd van kracht.

2) De Overeenkomstsluitende Partijen behouden zich het recht voor de toegang tot hun respectieve grondgebied te onttrekken aan houders van voormelde identiteitsbewijzen voor zeevarenden die zij als ongewenst beschouwen.

#### Art. 15.

Wanneer een bemanningslid van een schip van een der Overeenkomstsluitende Partijen dat zich in de territoriale of de binnenwateren van de andere Partij bevindt, als gevolg van ziekte of ongeval, geneesmiddelen, doktershulp of verpleging in een ziekenhuis nodig heeft, die door de andere Partij op haar grondgebied worden verstrekt, zal die hulp hem worden gegeven, op kosten van zijn rederij, op dezelfde voorwaarden als die welke voor nationale bemanningen gelden.

#### Art. 16.

Meetbrieven en andere scheepspapieren die door één der Overeenkomstsluitende Partijen zijn afgegeven of erkend, worden door de andere Partij eveneens erkend.

Schepen van een Overeenkomstsluitende Partij die zijn voorzien van overeenkomstig de wet afgegeven meetbrieven zijn vrijgesteld van hernieuwde meting in havens van de andere Partij.

#### Art. 17.

1) De rechterlijke autoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen mogen geen kennis nemen van burgerrechtelijke vorderingen welke betrekking hebben op een Overeenkomst tot het verrichten van arbeid als lid van de bemanning van een schip van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dan na toestemming van de bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Vlagstaat.

2) Wanneer een lid van de bemanning van een schip van een Overeenkomstsluitende Partij aan boord van dat schip een strafbaar feit pleegt terwijl het schip zich in de territoriale wateren van de andere Overeenkomstsluitende Partij bevindt, stellen de autoriteiten van de Staat waar het schip zich bevindt tegen hem geen vervolging in zonder toestemming van een bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Vlagstaat, behalve indien:

a) de gevolgen van het strafbare feit zich uitstrekken tot het grondgebied van de Staat waar het schip zich bevindt; of

b) het strafbare feit aldaar de openbare orde verstoort of de openbare veiligheid in gevaar brengt; of

c) het strafbare feit volgens de wet van de Staat waar het schip zich bevindt een ernstig misdrijf is; of

d) het strafbare feit is gepleegd tegen een persoon die geen lid is van de bemanning; of

e) het instellen van vervolging noodzakelijk is om de handel in verdoevende middelen te beteugelen.

b) à entrer sur le territoire d'une Partie contractante en vue d'un enrôlement sur un navire déterminé dans un port déterminé de ce pays;

c) à transiter dans le territoire d'une Partie contractante soit en vue d'un enrôlement à bord d'un navire déterminé se trouvant dans un port déterminé, soit en vue d'être transféré d'un navire y faisant escale sur un navire se trouvant dans un port d'une Partie contractante ou dans un port à l'étranger.

2) Dans tous les cas cités au paragraphe 1, 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 des documents d'identité visés au paragraphe 1, 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 par n'importe quel moyen de transport soit regagner son pays d'origine, soit rejoindre un autre port d'embarquement.

4) Pour les mêmes buts que ceux énumérés au paragraphe 1. ci-dessus, les personnes titulaires des documents d'identité visés à l'article 11 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 les documents d'identité soit garantie.

#### Art. 14.

1) Sans préjudice des dispositions reprises aux articles 11 à 13 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 marin susmentionnés, qu'elles jugeraient indésirables.

#### Art. 15.

Lorsqu'un membre de l'équipage d'un navire de l'une des Parties contractantes se trouvant dans les eaux territoriales ou intérieures de l'autre Partie, aura besoin, pour cause de maladie ou d'accident, de l'assistance médicale, pharmaceutique ou hospitalière que l'autre Partie dispense sur son territoire, cette assistance lui sera fournie, aux frais de son armement, dans les mêmes conditions que celles données aux équipages nationaux.

#### Art. 16.

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

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

#### Art. 17.

1) Les autorités judiciaires d'une des Parties contractantes ne peuvent connaître de procès civils portant sur le contrat d'engagement maritime, d'un marin 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 territoriales 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

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) Het bepaalde in lid 2 van dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de bevoegde autoriteiten inzake alles wat betrekking heeft op de toepassing van de wetgeving en de voorschriften betreffende de toelating van vreemdelingen, douaneaangelegenheden, volksgezondheid, alsmede op de andere controlemaatregelen met betrekking tot de veiligheid van schepen en havens, de beveiliging van mensenlevens en de veiligheid van goederen.

## Art. 18.

1) Wanneer een schip van één der Overeenkomstsluitende Partijen schipbreuk lijdt, strandt of enige andere averij oploopt in de nabijheid van de kust van de andere Partij, zullen de bevoegde autoriteiten van deze laatste Partij:

- de diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Staat waarvan gezegd schip de vlag voert, waarschuwen opdat hij de gepaste maatregelen zou kunnen nemen;
- aan de leden van de bemanning en aan de passagiers, alsmede aan het schip en aan zijn lading dezelfde bescherming en bijstand verlenen als aan een schip dat de vlag van laatstbedoelde Partij voert.

2) Wanneer een schip averij opgelopen heeft, worden zijn lading en boordvoorraad aan geen enkel douanerecht onderworpen voor zover zij niet ter plaatse in de handel worden gebracht of worden gebruikt.

## Art. 19.

De winsten uit de exploitatie van schepen in internationaal verkeer zijn slechts belastbaar op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij waar de werkelijke bestuurszetel van de onderneming die de schepen bezit of bevracht, is gevestigd.

## Art. 20.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de scheepvaart-ondernemingen van de andere partij het recht de inkomsten en andere ontvangsten, die deze op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit het zeevervoer heeft verkregen, aan te wenden om er betalingen te verrichten, dan wel deze inkomsten en andere ontvangsten vrijelijk naar het buitenland over te brengen.

## Art. 21.

De Gemengde Commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers die zijn aangewezen door de betrokken Regeringen, komt op verzoek van één der Overeenkomstsluitende Partijen bijeen op een datum die in gemeenschappelijk overleg langs diplomatieke weg wordt vastgesteld, om de problemen te onderzoeken die uit de toepassing of de uitlegging van deze Overeenkomst mochten voortvloeien.

Deze Gemengde Commissie kan aan de Overeenkomstsluitende Partijen alle aanbevelingen doen die zij nodig acht.

## Art. 22.

De Overeenkomstsluitende Partijen kunnen, indien zij zulks noodzakelijk achten, deze Overeenkomst herzien of wijzigen. Deze herzieningen of wijzigingen worden tot stand gebracht door notawisseling langs diplomatieke weg.

## Art. 23.

Geschillen omtrent de toepassing of de uitlegging van deze Overeenkomst worden in de Gemengde Commissie geregeld.

## Art. 24.

Deze Overeenkomst treedt in werking zodra de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar langs diplomatieke weg ervan in kennis hebben gesteld dat de grondwettelijk vereiste procedures zijn vervuld. Zij wordt van kracht op datum van de laatste kennisgeving.

Deze Overeenkomst wordt gesloten voor een tijdvak van vijf jaar. Ze kan stilzwijgend worden verlengd, telkens voor een tijdvak van één jaar, tenzij een der Overeenkomstsluitende Partijen de Overeenkomst zes maanden vóór het verstrijken ervan langs diplomatieke weg opzegt.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Dakar op 1 december 1982, in tweevoud, in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk gezaghebbend.

Voor de Belgisch-Luxemburgse  
Economische Unie:

Zijne Excellentie de Heer Alain RENS,  
Ambassadeur van het  
Koninkrijk België te Dakar.

Voor de Republiek Senegal:

Assane SECK,  
Minister van Staat,  
belast met de Uitrusting.

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.

## Art. 18.

1) Au cas où un navire de l'une des Parties contractantes ferait naufrage, s'échouerait ou subirait toute avarie près des côtes de l'autre Partie, les autorités compétentes de ladite Partie:

- informeraient l'agent diplomatique ou le fonctionnaire consulaire de l'Etat dont ledit navire bat pavillon afin qu'il assume les fonctions qui lui incombent;
- accorderont aux membres de l'équipage, aux passagers, au navire et à la cargaison les mêmes protection et assistance qu'à un navire battant son propre pavillon.

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

## Art. 19.

Les bénéfices provenant de l'exploitation en trafic international de navires ne sont imposables que dans le territoire de la Partie contractante où le siège de la direction effective de l'entreprise qui possède ou affrète ces navires est situé.

## Art. 20.

Chacune des Parties contractantes accorde aux entreprises de navigation maritime de l'autre Partie contractante le droit soit d'utiliser, pour y effectuer des paiements, les revenus et autres recettes réalisés sur le territoire de la première Partie contractante et résultant des transports maritimes, soit de transférer librement ces revenus et autres recettes à l'étranger.

## Art. 21.

La Commission mixte, composée de représentants désignés par les Gouvernements intéressés, se réunira à la demande de l'une des Parties contractantes, à une date fixée de commun accord par la voie diplomatique, pour examiner les questions pouvant résulter de l'application ou de l'interprétation du présent Accord.

Cette Commission mixte est habilitée à présenter aux Parties contractantes toutes recommandations qu'elle juge utiles.

## Art. 22.

Les Parties contractantes, dans la mesure où elles l'estimeront nécessaire, pourront procéder à la révision ou à la modification du présent Accord. Ces révisions ou modifications se feront par échange de notes, par voie diplomatique.

## Art. 23.

Les différends relatifs à l'application ou à l'interprétation du présent Accord seront réglés au sein de la Commission mixte.

## Art. 24.

Le présent Accord entrera en vigueur dès que chacune des Parties contractantes aura notifié à l'autre Partie, par la voie diplomatique l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises. Il prendra effet à la date de la dernière notification.

Le présent Accord est conclu pour une durée de cinq ans. Il est renouvelable par tacite reconduction chaque fois pour la durée d'un an, sauf dénonciation par la voie diplomatique, par l'une des Parties contractantes, après un préavis de six mois.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord.

Fait à Dakar le 1<sup>er</sup> décembre 1982, en double exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour l'Union économique,  
belgo-luxembourgeoise:

Son Excellence, Monsieur Alain RENS  
Ambassadeur du Royaume  
de Belgique à Dakar.

Pour la République  
du Sénégal:

Assane SECK  
Ministre d'Etat,  
chargé de l'Équipement.