

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1984-1985

31 JANUARI 1985

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Kongo, ondertekend te Brazzaville op 27 juli 1983

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Inleiding

Te Brazzaville werd op 27 juli 1983 een scheepvaartovereenkomst ondertekend tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Kongo.

Dit akkoord werd geïnspireerd door de bekommernis om het maritiem vervoer tussen de landen van beide partijen op harmonieuze wijze te regelen. Tot op heden was dit niet het geval gezien België zowel als Kongo (dat niet over een nationale vloot beschikt) wegens een monopolistische houding van de conferentie die de scheepvaarttrafiken tussen West-Europa en West-Afrika gereert, enkel een gering aandeel van het maritiem transport konden verwerven.

België heeft zoals zijn O.E.S.O.-partners steeds op maritiem vlak het principe aangehangen van de vrijheid van de handels-scheepvaart. Aldus heeft ons land nooit gouvernementeel ingegrepen om, voor wat de participatie van zijn reders betreft, 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 genootop 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 ontwikkelingslanden kwam in 1974 de Code voor Conferentiepraktijken der Verenigde Naties tot stand. Deze code heeft als doel de samenstelling en de werking van de conferenties te regelen in functie van de maritieme verhoudingen

Chambre des Représentants

SESSION 1984-1985

31 JANVIER 1985

PROJET DE LOI

portant approbation de l'accord sur le transport maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République populaire du Congo, signé à Brazzaville le 27 juillet 1983

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Introduction

Le 27 juillet 1983 a été signé à Brazzaville, l'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République populaire du Congo.

Cet accord est inspiré par le souci de régler de façon harmonieuse le transport entre les pays des deux parties. Ce n'était pas le cas jusqu'à présent puisque tant la Belgique que le Congo (ne disposant pas d'une flotte nationale) ne pouvaient prendre qu'une part trop restreinte du transport maritime en raison de l'attitude monopolistique de la conférence qui gère tous les trafics entre l'Europe occidentale et l'Afrique occidentale.

Dans le domaine maritime, la Belgique autant que ses partenaires de l'O.C.D.E., a toujours observé le principe de la liberté de la navigation commerciale. De ce chef, il s'avère que notre pays n'est jamais intervenu 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

zoals deze nu zouden moeten zijn, rekening houdend met het recht van de ontwikkelingslanden en van zekere ontwikkelde landen om een billijk aandeel te hebben in hun eigen maritiem vervoer.

Alhoewel deze Gedragscode na de ratificatie door Nederland en West-Duitsland op 6 april 1983 internationaal van kracht is geworden op 6 oktober 1983 nemen meer en meer ontwikkelingslanden nu eenzijdig discriminatoire maatregelen geïnspireerd op de Code in hun nationale wetgevingen op.

Sommige ontwikkelingslanden gaan reeds verder dan deze Code en eisen een 50/50 vrachtverdeling op.

Benevens de nationale wet van 25 januari 1984, tot bescherming van de Belgische koopvaardij beschikt ons land niet over een internationaal instrument welke tegenover de eisen van sommige ontwikkelingslanden, de belangen van de Belgische reders kunnen veilig stellen.

België heeft de V.N.-Code voor Conferencepraktijken ondertekend met het inzicht deze te aanvaarden. Tegenover de ontwikkelingslanden, die praktisch allemaal de Code ondertekenden en waarvan reeds 57 waaronder Kongo, de Code aanvaardden, 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 Kongo maritieme akkoorden af te sluiten gebaseerd op de Code.

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.

maritimes tels qu'ils devraient être actuellement, compte tenu du droit qu'ont les pays en voie de développement et certains pays industrialisés d'avoir une juste part de leur propre transport maritime.

Bien que le Code de conduite soit entré en vigueur le 6 octobre 1983, après la ratification de cet instrument par les Pays-Bas et l'Allemagne fédérale le 6 avril 1983, de plus en plus de pays en voie de développement prennent unilatéralement des dispositions discriminatoires, inspirées par ledit Code, dans leurs législations nationales.

Certains pays en voie de développement vont déjà plus loin que ce Code et exigent une répartition 50/50 des cargaisons.

A défaut d'un instrument international, la Belgique ne dispose donc que de la loi du 25 janvier 1984, protégeant la marine marchande belge, pour sauvegarder les intérêts des armateurs belges, face aux exigences de certains pays en voie de développement.

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 ont pratiquement tous signé le Code et dont 57, dont le Congo, l'ont déjà accepté, 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 Congo, des accords maritimes basés sur le Code.

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 14de november 1984 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houden goedkeuring van de Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Kongo, ondertekend te Brazzaville op 27 juli 1983 », heeft de 3de december 1984 het volgend advies gegeven:

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit
de HH.:

Ch. HUBERLANT, *staatsraad, voorzitter*;
A. VANWELKENHUYZEN,
P. FINCEUR, *staatsraden*;
C. DESCHAMPS,
J. DE GAVRE, *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 A. VANWELKENHUYZEN.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. J.-M. DAGNELIE, auditeur.

De Griffier,
M. VAN GERREWEY.

De Voorzitter,
Ch. HUBERLANT.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 14 novembre 1984, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord sur le transport maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République populaire du Congo, signé à Brazzaville le 27 juillet 1983 », a donné le 3 décembre 1984 l'avis suivant:

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de
MM.:

Ch. HUBERLANT, *conseiller d'Etat, président*;
A. VANWELKENHUYZEN,
P. FINCEUR, *conseillers d'Etat*;
C. DESCHAMPS,
J. DE GAVRE, *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. A. VANWELKENHUYZEN.

Le rapport a été présenté par Mme J.-M. DAGNELIE, auditeur.

Le Greffier,
M. VAN GERREWEY.

Le Président,
Ch. HUBERLANT.

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 en 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 en Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie zijn gelast, in Onze naam, bij de Wergevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Enig artikel.

De Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Kongo, ondertekend te Brazzaville op 27 juli 1983, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 20 december 1984.

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 et 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 et 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 sur le transport maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République populaire du Congo, signé à Brazzaville le 27 juillet 1983, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 20 décembre 1984.

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.

(VERTAALING)

OVEREENKOMST TUSSEN DE BELGISCH-LUXEMBURGSE
ECONOMISCHE UNIE EN DE VOLKSPUBLIEK KONGO
INZAKE 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 Volksrepubliek Kongo, 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,

Uitgaande van de beginselen van gelijkheid en wederzijds voordeel,

Zijn overeengekomen als volgt:

DEEL I — ALGEMEEN

Artikel 1

De Overeenkomstsluitende Partijen spreken af samen te werken inzake het vervoer over zee volgens het beginsel van de soevereiniteit van elke Staat.

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 koopvaardijschip dat is ingeschreven op het grondgebied van deze Partij en dat in overeenstemming met de wegeving 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 elke 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 voor 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.

DEEL II — HET VERVOER OVER ZEE

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 de landen van 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 verdelingsleutel 40/40/20, geldende 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 SUR LE TRANSPORT MARITIME
ENTRE L'UNION ECONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE
ET LA REPUBLIQUE POPULAIRE DU CONGO

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 Populaire du Congo, 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,

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

Sont convenus de ce qui suit:

TITRE I — GENERALITES

Article 1^{er}.

Les Parties contractantes sont d'accord pour coopérer dans le domaine des transports maritimes sur la base du principe de la souveraineté de chaque Etat.

Art. 2.

Aux fins du présent Accord:

- a) le terme « Autorité maritime compétente » désigne le Ministre chargé de la Marine marchande et les fonctionnaires auxquels il a 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 pavillon, conformément à la 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'Equipe » 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.

TITRE II — DES TRANSPORTS MARITIMES

Art. 4.

1. Les Parties contractantes réaffirmeront 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 ou de débarquement, 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 fret 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.

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kent in haar havens aan de schepen van de andere Partij dezelfde behandeling toe als aan haar eigen schepen, zowat 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 zijn ten behoeve van de scheepvaart en van de commerciële handelingen aan de schepen en hun bemanningen, passagiers en goederen verkeer. Deze bepaling betreft in het bijzonder het toekennen van ligplaatsen aan de kade en de faciliteiten voor laden en lossen.

Art. 7.

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.

Art. 8.

Schepen die door kernenergie worden aangedreven of schepen die splijtbare of andere gevaarlijke en schadelijke stoffen of materialen vervoeren en die onder de vlag van een der Overeenkomstsluitende Partijen varen, nemen afdoende maatregelen om de vervuiling van de territoriale zee en aan 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. 9.

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 opgeschoort, mag zodanige maatregel geen enkele vorm van discriminatie inhouden ten aanzien van de schepen van de andere Partij.

DEEL III — DE SCHEEPVAART

Art. 10.

Elke Overeenkomstsluitende Partij erkent de identiteitsbewijzen voor zeevaren- den 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 Volksrepubliek Kongo:
 - het «Livret Professionnel Maritime»;
- de «Carte d'Identité Maritime» (koopvaardij of visserij).

Art. 11.

De leden van de bemanning van een schip van een Overeenkomstsluitende Partij mogen aan wal gaan en verblijven in de gemeente waarvoor de aanleghaven behoort, alsook in de aangrenzende gemeenten, op voorwaarde dat de bemanningsslijm 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 voorgescreven controles te onderwerpen.

Art. 12.

1. Het is de houders van de in artikel 10 genoemde identiteitsbewijzen toegestaan, ongeacht het door hen gebruikt vervoermiddel:

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

Art. 6.

Chaque 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. 7.

Les Parties contractantes, dans le cadre de leurs législations et leur 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.

Art. 8.

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. 9.

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 de toute autre activité qui ne serait pas directement en relation avec leur objet commercial.¹⁾

2. En 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.

TITRE III — DE LA NAVIGATION MARITIME

Art. 10.

Chaque Partie contractante reconnaît 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 Populaire du Congo:
 - le Livret Professionnel Maritime;
- la Carte d'Identité Maritime (commerce ou pêche).

Art. 11.

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. 12.

1. Les personnes titulaires des documents d'identité mentionnés à l'article 10 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) 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, soit en vue d'être transféré d'un navire y faisant escale sur un autre 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. 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 goedgekeurde 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. Houder van de identiteitsbewijzen, genoemd in artikel 10, 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 wedertolering tot het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die het identiteitsbewijs heeft afgegeven is gewaarborgd.

Art. 13.

1. Behoudens het bepaalde in de artikelen 10 tot 12 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 ontzeggen aan houders van voormelde identiteitsbewijzen voor zeevaarders die zij als ongewenst beschouwen.

Art. 14.

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. 15.

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. 16.

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 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 verdovende middelen te beteugelen.

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, douaneangelegenheden, 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. 17.

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;

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, 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. Pour les mêmes buts que ceux énumérés au paragraphe 1, ci-dessus, les personnes titulaires des documents d'identité visés à l'article 10 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. 13.

1. Sans préjudice des dispositions reprises aux articles 10 à 12, 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. 14.

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. 15.

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

Art. 16.

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 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 public; 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 repression 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.

Art. 17.

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;

— 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 laatsbedoelde 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. 18.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de scheepvaartondernemingen 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.

DEEL IV — TOEPASSING

Art. 19.

Om te waken over de toepassing van deze Overeenkomst wordt een technische scheepvaartcommissie opgericht, die zal bestaan uit door de regeringen van de Overeenkomstsluitende Partijen aangewezen personen.

Art. 20.

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.

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 Brazzaville op 27 juli 1983.

Voor de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie:

L. TINDEMANS,
Minister van Buitenlandse Betrekkingen.

Voor de Regering van de Volksrepubliek Kongo:

A. E. YOKA,
Minister voor Internationale Samenwerking,
toegevoegd aan de President.

— 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 pas passibles de droits de douane pour autant qu'elles ne soient pas livrées à la consommation ou utilisées sur place.

Art. 18.

Chacunes 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 réalisées sur le territoire de la première Partie contractante et résultant des transports maritimes, soit de transférer librement des revenus et autres recettes à l'étranger.

TITRE IV — DE L'APPLICATION

Art. 19.

En vue de surveiller l'application du présent Accord, un comité technique maritime sera créé, formé par les personnes désignées par les Gouvernements des Parties contractantes.

Art. 20.

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.

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 Brazzaville le 27 juillet 1983.

Pour l'Union économique belgo-luxembourgeoise:

L. TINDEMANS,
Ministre des Relations extérieures.

Pour le Gouvernement de la République Populaire du Congo:

A. E. YOKA,
Ministre de la Coopération internationale,
adjoint au Président.