

## Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1986-1987

26 JANUARI 1987

### WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het scheepvaartakkoord  
tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie  
en de Volksrepubliek Benin, ondertekend te Cotonou  
op 14 maart 1985

### MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 14 maart 1985 werd te Cotonou het scheepvaartakkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Benin ondertekend.

Dit akkoord werd geïnspireerd door de bekommernis om het zeevervoer tussen de landen van beide partijen op harmonieuze wijze te regelen. Gelet op het monopolistisch optreden vanwege de conferenties tussen West-Europa en West-Afrika, konden zowel België als Benin (die slechts over een kleine nationale koopvaardijvloot beschikken) niet voldoende inspraak in het zeevervoer op deze trafiek doen gelden, en aldus slechts een gering aandeel van het maritiem transport tussen beide partijen verwerven.

Op wereldvlak is de mythe van de vrije en loyale mededinging in het zeevervoer reeds voorbijgestreefd door de feiten. In het kader van de E.E.G. en de O.E.S.O. zijn Westerse landen nu gedwongen demarches en maatregelen te nemen tegenover de maritieme politiek van Staten, welke in de laatste jaren op niet-commerciële basis een aanzienlijk deel willen verwerven van het maritiem vervoer.

De B.L.E.U. heeft steeds op maritiem gebied het principe aangekleefd van de vrijheid van de handelsscheepvaart, en heeft dan ook van overheidswege niet ingegrepen om, voor wat de participatie aangaat van zijn reders, aan het maritiem transport zekere regels op te leggen.

Ons land heeft slechts na internationale druk in de E.E.G. en de O.E.S.O. een wet ter bescherming van de Belgische koopvaardij aangenomen, teneinde in het kader van internationale instellingen opgelegde reglementen tegen vlagdiscriminatie te kunnen uitvoeren. Dit is belangrijk voor België, dat met nationale schepen slechts een gering gedeelte ( $\pm 5\%$ ) van de nationale buitenlandse handel vervoert en tevens de handelsvloot wenst uit te breiden.

## Chambre des Représentants

SESSION 1986-1987

26 JANVIER 1987

### PROJET DE LOI

portant approbation de l'accord maritime entre  
l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la  
République populaire du Bénin, signé à Cotonou le  
14 mars 1985

### EXPOSES DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 14 mars 1985 fut signé à Cotonou, l'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République populaire du Bénin.

Cet accord fut inspiré par le souci de régler de façon harmonieuse le transport maritime entre les pays des deux parties. En raison de l'attitude monopolistique des conférences entre l'Europe occidentale et l'Afrique occidentale, la Belgique aussi bien que le Bénin (qui ne disposent que d'une marine marchande nationale restreinte) ne réussirent guère à faire valoir leur point de vue concernant le transport maritime entre les deux parties, de sorte qu'ils ne purent obtenir qu'une part trop restreinte dudit transport.

Sur le plan mondial le mythe de la concurrence libre et loyale dans le transport maritime est dépassé par les événements. Dans le cadre de l'O.C.D.E. et de la C.E.E., les pays occidentaux sont à présent contraints d'effectuer des démarches et de prendre des mesures à l'égard de la politique maritime d'Etats qui, ces dernières années, veulent obtenir par des moyens non commerciaux une part importante du transport maritime.

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 pas intervenue par voie d'autorité, pour imposer certaines règles au transport maritime en ce qui concerne la participation de ses armateurs.

Du fait de la pression internationale au sein de la C.E.E. et de l'O.C.D.E., une loi protégeant la marine marchande belge a été adoptée par la Belgique, afin de pouvoir appliquer les contre-mesures imposées par les institutions internationales pour combattre la discrimination quant au pavillon. Ceci est important pour notre pays, puisque la Belgique ne transporte qu'une faible part ( $\pm 5\%$ ) de son propre commerce extérieur et souhaite en plus étendre sa flotte nationale de commerce.

Op aanvraag van de ontwikkelingslanden werd in 1974 te Genève de U.N.C.T.A.D.-Gedragcode voor lijnvaartconferenties mede door de Westerse landen onderschreven.

Deze code heeft als doel de samenstelling en de werking van de conferenties te regelen in functie van de maritieme verhoudingen zoals deze nu zouden moeten zijn, rekening houdende met het recht van de ontwikkelingslanden en van bepaalde ontwikkelingslanden, om een billijk aandeel te hebben in hun eigen maritiem vervoer.

Ondanks het feit dat de code reeds internationaal van kracht is sedert 6 oktober 1983, nemen zekere ontwikkelingslanden in hun nationale wetgevingen unilateraal bepalingen op die reeds verder gaan dan de code en eisen bijvoorbeeld een 50/50 verdeling van de ladingen, of richten vrachtbureaus op waardoor zij trafieken controleren.

Alhoewel Benin reeds de V.N.-Gedragcode voor lijnvaartconferenties heeft geratificeerd op 27 oktober 1975 past het naar analogie met andere ontwikkelingslanden een unilaterale discriminatoire wetgeving op het zeevervoer toe.

In april 1985 heeft ons land daarom in samenwerking met Nederland en West-Duitsland een diplomatieke demarche gedaan, teneinde de « Ministeriële Conferentie van West- en Centraalafrikaanse Staten » uit te nodigen om via de dialoog tot algemeen aanvaarde principes te komen die het zeevervoer zullen beheersen tussen beide partijen, en die gebaseerd zijn op een adequate toepassing van de beginselen van de V.N.-Gedragcode voor lijnvaartconferenties. Deze besprekingen werden nog niet afgerond.

Na een eerste gespreksronde te Hamburg op 1-3 juli 1985, werd door de partijen overeengekomen dat een passend alternatief monitoringstelsel zou worden uitgewerkt en ingevoerd.

Teneinde ondertussen de gevestigde belangen van de Belgische reders in de Westafrika-range verder veilig te stellen, alsmede in het vooruitzicht dat België de U.N.C.T.A.D.-Gedragcode zal ratificeren, is het derhalve van groot belang dat ons land nu reeds bilateraal de code in toepassing brengt, door met ontwikkelingslanden zoals Benin maritieme akkoorden af te sluiten gebaseerd op deze Gedragcode.

*De Vice-Eerste Minister  
en Minister van Economische Zaken,*

Ph. MAYSTADT.

*De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,*

L. TINDEMANS.

*De Minister van Financiën,*

M. EYSKENS.

*De Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,*

H. DE CROO.

A la demande des pays en voie de développement le Code de conduite des conférences maritimes de la C.N.U.C.E.D. fut approuvé par les pays occidentaux.

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

Malgré le fait que ledit code soit déjà entré en vigueur le 6 octobre 1983, certains pays en voie de développement prennent unilatéralement des mesures législatives nationales qui vont encore plus loin que ce code en exigeant par exemple une répartition 50/50 des cargaisons et en créant des bureaux de fret pour contrôler les trafics.

Bien que le Bénin ait déjà ratifié le Code de conduite des conférences des Nations unies au 27 octobre 1975, il ne cesse d'appliquer une législation unilatérale et discriminatoire au transport maritime à l'exemple d'autres pays en voie de développement.

Notre pays a de ce chef effectué en avril 1985, avec le concours des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne, une démarche diplomatique afin d'inviter la « Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », dans le but de se mettre d'accord au niveau gouvernemental sur certains principes qui seraient applicables dans les trafics maritimes entre les parties concernées, et qui seraient basés sur une mise en pratique adéquate des principes énoncés dans le Code de conduite des conférences maritimes des Nations unies. Ces discussions n'ont pas encore été finalisées.

Après une première rencontre à Hambourg du 1<sup>er</sup> au 3 juillet 1985, les parties se sont mises d'accord pour qu'un système approprié pour le monitoring des trafics soit étudié et mis en œuvre.

Il est par conséquent très important afin de sauvegarder entre-temps les intérêts des armateurs belges dans la région de l'Afrique occidentale, ainsi qu'en prévision de la ratification du Code de conduite de la C.N.U.C.E.D. par la Belgique, que notre pays mette dès maintenant ce code en œuvre de façon bilatérale en concluant avec les pays en voie de développement tels que le Bénin, des accords maritimes basés sur ledit Code de conduite.

*Le Vice-Premier Ministre  
et Ministre des Affaires économiques,*

Ph. MAYSTADT.

*Le Ministre des Relations extérieures,*

L. TINDEMANS.

*Le Ministre des Finances,*

M. EYSKENS.

*Le Ministre des Communications et du Commerce extérieur,*

H. DE CROO.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, op 1 december 1986 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Scheepvaartakkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Benin, ondertekend te Cotonou op 14 maart 1985 », heeft op 5 januari 1987 het volgend advies gegeven:

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit  
de HH.:

J. LIGOT, *kamervoorzitter*;  
J.-J. STRYCKMANS,  
P. FINCŒUR, *staatsraden*;  
Cl. DESCHAMPS,  
P. GOTHOT, *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 J.-J. STRYCKMANS.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Cl. ROUSSEAUX, eerste auditeur.

*De Griffier,*  
(get.) M. VAN GERREWEY.

*De Voorzitter,*  
(get.) J. LIGOT.

## AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 1<sup>er</sup> décembre 1986, 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 populaire du Bénin, signé à Cotonou le 14 mars 1985 », a donné le 5 janvier 1987 l'avis suivant:

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de  
MM.:

J. LIGOT, *président de chambre*;  
J.-J. STRYCKMANS,  
P. FINCŒUR, *conseillers d'Etat*;  
Cl. DESCHAMPS,  
P. GOTHOT, *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. J.-J. STRYCKMANS.

Le rapport a été présenté par M. Cl. ROUSSEAUX, premier auditeur.

*Le Greffier,*  
(s.) M. VAN GERREWEY.

*Le Président,*  
(s.) J. LIGOT.

## 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 Economische Zaken, van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Enig artikel.

Het Scheepvaartakkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Benin, ondertekend te Cotonou op 14 maart 1985, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 21 januari 1987.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

*De Vice-Eerste Minister  
en Minister van Economische Zaken,*

Ph. MAYSTADT.

*De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,*

L. TINDEMANS.

*De Minister van Financiën,*

M. EYSKENS.

*De Minister van Verkeerswezen  
en Buitenlandse Handel,*

H. DE CROO.

## 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 Affaires économiques, de Notre Ministre des Relations extérieures, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre des Communications et du Commerce extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques, Notre Ministre des Relations extérieures, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre des Communications et du Commerce extérieur 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 économique belgo-luxembourgeoise et la République populaire du Bénin, signé à Cotonou le 14 mars 1985, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 21 janvier 1987.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Vice-Premier Ministre  
et Ministre des Affaires économiques,*

Ph. MAYSTADT.

*Le Ministre des Relations extérieures,*

L. TINDEMANS.

*Le Ministre des Finances,*

M. EYSKENS.

*Le Ministre des Communications  
et du Commerce extérieur,*

H. DE CROO.

(VERTALING)

**SCHEEPVAARTAKKOORD  
TUSSEN DE BELGISCH-LUXEMBURGSE ECONOMISCHE UNIE  
EN DE VOLKSREPUBLIEK BENIN**

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 Benin, anderzijds,

Teneinde de bilaterale betrekkingen tussen beide Partijen 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:

**Artikel 1.**

Dit Akkoord geldt voor het grondgebied van het Koninkrijk België en dat van het Groothertogdom Luxemburg enerzijds, en voor het grondgebied van de Volksrepubliek Benin anderzijds.

**Art. 2.**

In dit Akkoord betekent:

a) de uitdrukking «scheepvaartautoriteit»: de Minister die bevoegd is voor de handelscheepvaart en de ambtenaren aan wie alle of enkele van zijn bevoegdheden zijn overgedragen;

b) de uitdrukking «schip van een overeenkomstsluitende partij»: elk koopvaardischip dat is ingeschreven op het grondgebied van deze partij en dat in overeenstemming met de wetgeving van deze partij onder haar vlag vaart.

Deze uitdrukking omvat niet:

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 uitdrukking «schip geëxploiteerd door de nationale scheepvaartmaatschappijen van een overeenkomstsluitende partij»: elk schip van een overeenkomstsluitende partij alsook elk schip dat is bevracht door haar nationale scheepvaartmaatschappijen, met uitzondering van de onder de nummers 1 tot 5 van alinea b bedoelde schepen;

d) de uitdrukking «nationale scheepvaartmaatschappij»: elke scheepvaartmaatschappij die als zodanig door de bevoegde scheepvaartautoriteit van elke overeenkomstsluitende partij is erkend;

e) de uitdrukking «lid van de bemanning»: de kapitein en iedere persoon die aan boord van het schip werkzaam is, op de monsterrol is ingeschreven en houder is van een stuk dat hem de status van zeeman verleent.

**Art. 3.**

De overeenkomstsluitende partijen zullen samenwerken teneinde alle belemmeringen uit de weg te ruimen die de ontwikkeling van de scheepvaart tussen de havens van beide landen kunnen bemoeilijken. Ze zullen zich tevens onthouden van iedere maatregel die van aard is de activiteiten van hun schepen te 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 Gedragcode voor lijnvaartconferenties.

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

**ACCORD MARITIME  
ENTRE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN  
ET L'UNION ECONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE**

Le Gouvernement de la République populaire du Bénin, d'une part

et,

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'autre part,

En vue de développer les relations bilatérales entre les deux parties 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:

**Article 1<sup>er</sup>.**

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

**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 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 «navire exploité par les compagnies maritimes nationales d'une partie contractante» désigne tout navire d'une partie contractante ainsi que tout navire affrété par ses compagnies maritimes nationales à l'exception des catégories de navires 1 à 5 reprises au point b);

d) le terme «compagnie maritime nationale» désigne toute compagnie de navigation maritime reconnue comme telle par l'autorité maritime compétente de chaque partie contractante;

e) 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 parties 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 (trafic de ligne) 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.

Onverminderd haar in internationaal verband aangegane verplichtingen beschikt elke overeenkomstsluitende partij op soevereine wijze over de vervoersrechten die haar krachtens het in dit Akkoord bepaalde toekomen.

## Art. 6.

Elk der overeenkomstsluitende partijen kent in haar havens aan de door de nationale scheepvaartmaatschappijen van de andere overeenkomstsluitende partij geëxploiteerde schepen dezelfde behandeling toe als aan de door haar eigen nationale scheepvaartmaatschappijen geëxploiteerde schepen wat betreft het ineen van havengelden en -heffingen, 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 het laden en lossen.

## Art. 7.

De overeenkomstsluitende partijen nemen, binnen de grenzen van hun wetgeving en havenvoorschriften, de nodige maatregelen om, in de mate van het mogelijke, onnodig oponthoud van de door hun onderscheiden nationale scheepvaartmaatschappijen geëxploiteerde schepen in de havens te voorkomen en de afwikkeling van de administratieve, douane- en sanitaire formaliteiten welke in hun 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 de nationale scheepvaartmaatschappijen van de andere partij geëxploiteerd schip wordt toegekend, dezelfde te zijn als die welke de door de nationale scheepvaartmaatschappijen van eerstbedeelde partij geëxploiteerde schepen genieten.

## 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 verontreiniging 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 door de internationale overeenkomsten en de nationale voorschriften van elke partij zijn ingesteld.

## Art. 9.

1. De schepen van elk der overeenkomstsluitende partijen onthouden zich van iedere handeling die de vrede, de openbare 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 bepaalde zones van de territoriale zee van een der overeenkomstsluitende partijen voor de scheepvaart tijdelijk worden gesloten, mag zodanige maatregel geen enkele vorm van discriminatie inhouden ten aanzien van de schepen van de andere partij.

## Art. 10.

Elke overeenkomstsluitende partij erkent de identiteitsbewijzen voor zeelieden 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 Benin: het « livret professionnel maritime ».

## Art. 11.

De bemanningsleden van een schip van een overeenkomstsluitende partij mogen aan wal gaan en verblijven in de gemeente waar het schip ligplaats heeft, alsook in de aangrenzende gemeenten, op voorwaarde dat de bemanningslijst aan de bevoegde autoriteiten wordt overgelegd, een en ander in overeenstemming met de in de betreffende 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. 12.

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

- a) zich na hun afmonstering rechtstreeks naar een land te begeven waar hun roelating is gewaarborgd en voor zover de betaling van de 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) over het grondgebied van een overeenkomstsluitende partij te reizen, hetzij om aan te monteren op een bepaald schip dat zich in een bepaalde haven bevindt,

## 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.

Chacune des parties contractantes assure dans ses ports aux navires exploités par les compagnies maritimes nationales de l'autre partie contractante le même traitement qu'aux navires exploités par ses propres compagnies maritimes nationales 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 ces navires et leurs équipages, les passagers et les marchandises. Cette disposition vise notamment l'attribution des postes à quai et les facilités de chargement et de déchargement.

## Art. 7.

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 exploités par leurs compagnies maritimes nationales respectives 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 les compagnies maritimes nationales de l'autre partie sera identique à celui qui est réservé aux navires exploités par les compagnies maritimes nationales de la première partie.

## 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 et par la réglementation nationale de chacune des parties.

## 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.

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. 10.

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 la République populaire du Bénin: le livret professionnel maritime;
- b) en ce qui concerne le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg: le « Zeemansboek » (le livret de marin);

## 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 se trouvant dans un port déterminé, soit

hetzij om van een schip dat er ligplaats heeft aan boord te gaan van een ander schip 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 autoriteiten de nodige vergunningen af opdat de betrokkene in geval van opname in een ziekenhuis op het grondgebied van bedoelde partij mag verblijven en opdat hij met enig vervoermiddel naar zijn land van herkomst kan terugkeren of zich naar een andere inschepingshaven begeven.

4. Houders van de in artikel 10 vermelde identiteitsbewijzen, 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 wedertoevlating 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 grondgebieden te ontzeggen aan houders van voormelde identiteitsbewijzen voor zeelieden 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, geneeskundige verzorging dan wel verzorging in een ziekenhuis nodig heeft, die door de andere partij op haar grondgebied wordt versrekt, wordt die hulp hem, op kosten van zijn rederij, gegeven onder dezelfde voorwaarden als aan bemanningsleden van deze partij.

#### Art. 15.

Elk van de overeenkomstsluitende partijen erkent de nationaliteit van de schepen van de andere overeenkomstsluitende partij zoals deze blijkt uit de stukken die zich aan boord van deze schepen bevinden en die door de bevoegde autoriteiten van de overeenkomstsluitende partij zijn afgegeven in overeenstemming met haar wetten en voorschriften.

#### Art. 16.

Meetbrieven en andere scheepspapieren die door een der overeenkomstsluitende partijen overeenkomstig de geldende internationale overeenkomsten, 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 de 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 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 heeft gepleegd 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 de 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 van de bemanning is, of
- e) het instellen van vervolging noodzakelijk is om de handel in verdovende middelen te beteugelen.

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. 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 des 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 sus-mentionnés, 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.

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.

#### Art. 16.

Les certificats de jaugeage et d'autres papiers de bord émis ou reconnus par l'une des parties contractantes conformément aux conventions internationales en vigueur 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. 17.

1. Les autorités judiciaires d'une des parties contractantes ne peuvent connaître de procès civil 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 le 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'exercice 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 wetten en voorschriften betreffende de toelating van vreemdelingen, douane, volksgezondheid, alsmede op de andere controlemaatregelen met het oog op de veiligheid van schepen en havens, de beveiliging van mensenlevens en de veiligheid van goederen.

Art. 18.

1. Wanneer een schip van een 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. De lading en boordvoorraad van een schip dat averij heeft opgelopen, zijn vrijgesteld van douanerechten voor zover ze niet ter plaatse in de handel worden gebracht of gebruikt.

Art. 19.

Voordelen uit de exploitatie van schepen in internationaal verkeer zijn slechts belastbaar op het grondgebied van de overeenkomstsluitende partij waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming die de schepen bezit of bevracht, is gelegen.

Art. 20.

Elk van de overeenkomstsluitende partijen verleent aan de scheepvaartondernemingen van de andere overeenkomstsluitende partij het recht de inkomsten en andere opbrengsten, 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 opbrengsten vrijelijk naar het buitenland over te maken.

Art. 21.

Een gemengde commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers die zijn aangevoerd door de betrokken regeringen, komt op verzoek van een der overeenkomstsluitende partijen bijeen om de problemen te onderzoeken die uit de toepassing of de uitlegging van dit Akkoord mochten voortvloeien.

De gemengde commissie kan aan de overeenkomstsluitende partijen alle aanbevelingen doen die zij nodig acht.

Art. 22.

Dit Akkoord treedt in werking op de datum waarop de overeenkomstsluitende partijen elkaar langs diplomatieke weg ervan in kennis hebben gesteld dat aan de grondwettelijk vereiste procedures is voldaan.

Dit Akkoord 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 het Akkoord zes maanden voor het verstrijken ervan langs diplomatieke weg opzegt.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit Akkoord hebben ondertekend.

Gedaan te Cotonou op 14 maart 1985 in tweevoud, in de Franse taal, zijnde de teksten gelijkelijk gezaghebbend.

VOOR DE VOLKSREPUBLIC BENIN:

El Hadj Adamou Amzat,

*Directeur-Generaal van het Ministerie van Buitenlandse Zaken  
en Samenwerking.*

VOOR DE BELGISCH-LUXEMBURGSE ECONOMISCHE UNIE:

Alexis Brouhns,

*Zaakgelastigde a.i. van de ambassade van het Koninkrijk België.*

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 pas 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 pas 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 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.

Une commission mixte, composée de représentants désignés par les gouvernements intéressés, se réunira à la demande de l'une des parties contractantes 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.

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les parties contractantes se seront notifiées 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 Cotonou le 14 mars 1985 en double exemplaire, en langue française, les textes faisant également foi.

POUR LA REPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN:

El Hadj Adamou Amzat,

*Directeur Général du Ministère des Affaires Etrangères  
et de la Coopération.*

POUR L'UNION ECONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE:

Alexis Brouhns,

*Chargé d'Affaires a.i. de l'ambassade du Royaume de Belgique.*