

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1988-1989

28 SEPTEMBRE 1989

PROJET DE LOI

**portant approbation de l'accord
maritime entre l'Union économique
belgo-luxembourgeoise et le Royaume
du Maroc, signé à Rabat
le 1^{er} décembre 1986**

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

INTRODUCTION

Le 1^{er} décembre 1986 fut signé à Rabat l'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le Royaume du Maroc.

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 autres celle entre l'Europe occidentale et l'Afrique occidentale (COWAC), la Belgique aussi bien que le Maroc ne pouvaient en effet obtenir qu'une part trop restreinte du transport maritime.

Sur le plan mondial, le mythe de la concurrence libre et loyale dans le transport maritime est dépassé par les événements. Dans le cadre des travaux au sein de l'OCDE et de la CEE, les pays occidentaux sont à présent contraints d'envisager des démarches ainsi que 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'UEBL a toujours observé le principe de la liberté de la navigation com-

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1988-1989

28 SEPTEMBER 1989

WETSONTWERP

**houdende goedkeuring van de
scheepvaartovereenkomst tussen de
Belgisch-Luxemburgse Economische
Unie en het Koninkrijk Marokko,
ondertekend te Rabat op
1 december 1986**

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

INLEIDING

Op 1 december 1986 werd te Rabat de Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en het Koninkrijk Marokko 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, onder andere tussen West-Europa en West-Afrika (COWAC), konden zowel België als Marokko slechts een gering aandeel van het maritiem vervoer 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 EEG en de OESO zijn westerse landen nu genoopt 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 BLEU heeft steeds op maritiem gebied het principe aangekleefd van de vrijheid van de handels-

merciale 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.

Cependant, sous la pression internationale au sein de la CEE et de l'OCDE, une loi protégeant la marine marchande belge a été adoptée par la Belgique, afin d'être éventuellement en mesure d'appliquer les contre-mesures agréées au sein des institutions internationales pour combattre la discrimination quant au pavillon. Ceci est très important pour notre pays puisque la Belgique ne transporte qu'une faible part ($\pm 5\%$) de son propre commerce extérieur et souhaite de plus étendre sa flotte nationale de commerce.

A la demande des pays en voie de développement, le Code de conduite des conférences maritimes de la CNUCED 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 est 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 Maroc ait déjà ratifié le Code de conduite des conférences maritimes de la CNUCED le 11 février 1980, on note qu'il applique en quelque sorte une législation unilatérale et discriminatoire au transport maritime, à l'exemple d'autres pays en voie de développement.

Il a été souligné dans l'accord que les principes commerciaux, contenus dans ledit Code, prévaudront de sorte que le Maroc ne pourra procéder à l'instauration de bureaux de contrôle du fret dans nos ports nationaux.

Notre pays a organisé depuis avril 1985, avec le concours des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne, plusieurs démarches diplomatiques afin d'inviter la « Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », à se mettre d'accord au niveau gouvernemental sur certains principes à appliquer dans les trafics maritimes entre les Parties concernées, et qui viseraient une mise en pratique adéquate des principes énoncés dans le Code de conduite des conférences maritimes de la CNUCED.

Après une première rencontre à Hambourg du 1^{er} au 3 juillet 1985, les Parties se sont mises d'accord pour qu'un système approprié en ce qui concerne le monitoring des trafics soit étudié et mis en œuvre.

Les principes de base d'un tel arrangement ont été adoptés à Hambourg au 10 avril 1987 par les parties concernées.

scheepvaart, en heeft aldus 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 EEG en de OESO een wet ter bescherming van de Belgische koopvaardij aangenomen, teneinde in het kader van internationale instellingen opgelegde tegenmaatregelen 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.

Op aanvraag van de ontwikkelingslanden werd de UNCTAD-Gedragscode voor lijnvaartconferenties 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 ontwikkelde landen, 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 en richten vrachtbureaus op waardoor zij trafieken controleren.

Alhoewel Marokko reeds de VN-Gedragscode voor lijnvaartconferenties heeft geratificeerd op 11 februari 1980, past het, naar analogie met andere ontwikkelingslanden, een zekere unilaterale discriminatoire wetgeving op het zeevervoer toe.

Door dit akkoord werd bewerkstelligd dat de commerciële principes vervat in de Code zullen worden toegepast, zodat Marokko niet zou besluiten tot het oprichten van vrachtcontrolebureaus in onze nationale havens.

Sinds april 1985 heeft ons land in samenwerking met Nederland en West-Duitsland diplomatieke demarches 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 VN-Gedragscode voor lijnvaartconferenties.

Na een eerste gespreksronde te Hamburg van 1 tot 3 juli 1985, werd door de Partijen overeengekomen dat een passend alternatief monitoringssysteem zou worden uitgewerkt en ingevoerd.

De basisprincipes voor dergelijke overeenkomst werden op 10 april 1987 door de betrokken Partijen te Hamburg goedgekeurd.

Etant donné que la Communauté européenne insista pour arriver à un accord global euro-africain, en tenant compte des règlements 954/79 et 4055 à 4058/86, les pourparlers ont repris dans la matière sur la base des dispositions du Traité de Lomé-III.

Au cas où ledit système fonctionnerait bien, il est envisageable de l'appliquer aux trafic de ligne sur le Maroc. En plus, il constituerait une contribution majeure pour la Conférence diplomatique de 1988 portant sur la révision dudit Code de conduite.

Il est par conséquent très important, afin de sauvegarder dans l'intervalle les intérêts des armateurs belges que notre pays mette déjà à l'heure actuelle ce Code en œuvre de façon bilatérale en concluant avec les pays en voie de développement, tels que le Maroc, des accords maritimes basés sur ledit Code de conduite.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques,

W. CLAES

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

Le Ministre des Affaires étrangères,

M. EYSKENS

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT

Gezien de Europese Gemeenschap met inachtname van de verordeningen 954/79 en 4055 à 4058/86 aandrang om een globaal euro-afrikaans akkoord te bereiken terzake, werden de onderhandelingen hervat op basis van de bepalingen van het Lomé-III-Verdrag.

Indien dit systeem goed functioneert zou het ook op de lijnvaarttrafiek naar Marokko kunnen worden toegepast. Bovendien zou dit een belangrijke bijdrage betekenen voor de Diplomatieke conferentie houdende herziening van hogervermelde Gedragscode in 1988.

Teneinde ondertussen de gevestigde belangen van de Belgische reders verder veilig te stellen, is het derhalve van groot belang dat ons land nu reeds bilateraal de Code in toepassing brengt, door met ontwikkelingslanden zoals Marokko, maritieme akkoorden af te sluiten gebaseerd op deze Gedragscode.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken,

W. CLAES

De Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE

De Minister van Buitenlandse Zaken,

M. EYSKENS

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

AVANT-PROJET DE LOI
soumis à l'avis du Conseil d'Etat

Article unique

L'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le Royaume du Maroc, signé à Rabat le 1^{er} décembre 1986 sortira son plein et entier effet.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 3 octobre 1988, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le Royaume du Maroc, signé à Rabat le 1^{er} décembre 1986 », a donné le 16 janvier 1989 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de

Messieurs :

P. FINCŒUR, *conseiller d'Etat*;

R. ANDERSEN,
J.-C. GEUS, *conseillers d'Etat*;

C. DESCHAMPS,
P. GOTHOT, *assesseurs de la section de législation*;

Mme :

R. DEROY, *greffier*.

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

Le rapport a été présenté par M. A. MERCENIER, premier auditeur.

Le Greffier,

R. DEROY

Le Président,

P. FINCŒUR

VOORONTWERP VAN WET
onderworpen aan het advies van de Raad van State

Enig artikel

De Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en het Koninkrijk Marokko, ondertekend te Rabat op 1 december 1986 zal volkomen uitwerking hebben.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 3 oktober 1988 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende de goedkeuring van de Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en het Koninkrijk Marokko, ondertekend te Rabat op 1 december 1986 », heeft op 16 januari 1989 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit

de Heren :

P. FINCŒUR, *staatsraad, voorzitter*;

R. ANDERSEN,
J.-C. GEUS, *staatsraden*;

C. DESCHAMPS,
P. GOTHOT, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr. :

R. DEROY, *greffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. ANDERSEN.

Het verslag werd uitgebracht door de heer A. MERCENIER, eerste auditeur.

De Griffier,

R. DEROY

De Voorzitter,

P. FINCŒUR

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 Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications, de Notre Ministre des Affaires étrangères et de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques, Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications, Notre Ministre des Affaires étrangères et Notre Ministre des Finances 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 le Royaume du Maroc, signé à Rabat le 1^{er} décembre 1986 sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 22 septembre 1989.

BAUDOUIN

PAR LE ROI :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques,

W. CLAES

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications,

J.-L. DEHAENE

WETSONWERP

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 Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen, van Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Onze Minister van Financiën,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Enig artikel

De Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en het Koninkrijk Marokko, ondertekend te Rabat op 1 december 1986 zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 22 september 1989.

BOUDEWIJN

VAN KONINGSWEGE :

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken,

W. CLAES

De Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen,

J.-L. DEHAENE

Le Ministre des Affaires étrangères,

M. EYSKENS

De Minister van Buitenlandse Zaken,

M. EYSKENS

Le Ministre des Finances,

Ph. MAYSTADT

De Minister van Financiën,

Ph. MAYSTADT

ACCORD MARITIME ENTRE L'UNION ÉCONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE ET LE ROYAUME DU MAROC

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 DU ROYAUME DU MAROC, 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^{er}

Le présent Accord s'applique aux territoires du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg, d'une part, et au territoire du Royaume du Maroc d'autre part. Il organise les trafics entre leurs ports respectifs et définit les conditions dans lesquelles les navires des Parties contractantes auront accès au trafic des deux Parties.

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 battant pavillon de cette Partie et les navires assimilés.

Les navires assimilés s'entendent des navires affrétés par des personnes physiques ou morales de l'une des Parties contractantes conformément à sa législation.

Cependant, 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 inférieurs aux normes;

5) les navires à propulsion nucléaire.

c) Le terme « compagnie maritime » désigne toute compagnie de navigation maritime reconnue comme telle par l'autorité compétente de chaque Partie contractante conformément à sa législation nationale.

d) Le terme « membre de l'équipage » désigne le capitaine et toute personne engagée à bord d'un navire en vue d'y occuper un emploi permanent relatif à sa marche, sa conduite, son entretien ou son exploitation, inscrite au rôle d'équipage et détentrice d'un document lui conférant la qualité de marin.

SCHEEPVAARTOVEREENKOMST TUSSEN DE BELGISCH-LUXEMBURGSE ECONOMISCHE UNIE EN HET KONINKRIJK MAROKKO

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK BELGIË, krachtens bestaande overeenkomsten mede uit naam van de Regering van het Groothertogdom Luxemburg, enerzijds, en

DE REGERING VAN HET KONINKRIJK MAROKKO, anderzijds,

Ten einde de bilaterale betrekkingen tussen beide landen te ontwikkelen en hun samenwerking inzake het verkeer 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

Deze overeenkomst geldt voor het grondgebied van het Koninkrijk België en dat van het Groothertogdom Luxemburg, enerzijds, en voor het grondgebied van het Koninkrijk Marokko, anderzijds. Ze regelt het verkeer tussen hun onderscheiden havens en bepaalt de voorwaarden waaronder de schepen van de Overeenkomstsluitende Partijen deel kunnen nemen aan het verkeer van de beide Partijen.

Art. 2

In deze Overeenkomst betekent :

a) de uitdrukking « 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 uitdrukking « schip van een Overeenkomstsluitende Partij » : elk koopvaardijship dat de vlag van deze Partij voert, alsook de gelijkgestelde schepen.

Als gelijkgestelde schepen worden beschouwd de schepen die op wettige wijze worden bevracht door natuurlijke of rechtspersonen van een der Overeenkomstsluitende Partijen.

Deze uitdrukking omvat echter niet :

1) schepen die uitsluitend ten dienste van de krijgsmacht staan;

2) schepen voor hydrografisch, oceanografisch en wetenschappelijk onderzoek;

3) vissersschepen;

4) schepen die niet voldoen aan de normen;

5) door kernenergie aangedreven schepen.

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

d) de uitdrukking « lid van de bemanning » : de kapitein en ieder persoon die permanent aan boord van een schip werkzaamheden uitvoert in verband met de voortstuwing, de besturing, het onderhoud of de exploitatie van het schip, die op de monsterrol is ingeschreven en houder is van een stuk dat hem de status van zeeman verleent.

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 encourageront la participation de leurs flottes dans leur trafic maritime bilatéral.

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 ou de débarquement, le régime à appliquer par les Parties contractantes aux navires exploités par leurs compagnies nationales respectives reposera sur la clé de répartition 40/40/20, à l'égard des cargaisons en valeur du fret et en volume, restant entendu que chacune des deux Parties contractantes a le droit d'effectuer au moins 40 % de ces transports.

3) Le régime à appliquer par les Parties contractantes aux autres transports de marchandises et aux transports des passagers favorisera autant que possible une participation équitable.

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 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 s'abstiennent d'effectuer tous les services portuaires sur le territoire de l'autre Partie, notamment les services de pilotage et de remorquage, dans les ports, les eaux territoriales et les voies navigables intérieures, les opérations de cabotage, de remise à flot de sauvetage et d'assistance et conformément à leurs législa-

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 bemoeilijken. Zij zullen tevens de deelneming van hun vloten aan hun bilateraal zeevervoer aanmoedigen.

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, geldende zowel wat de waarde als het volume van de vracht betreft, ten grondslag ligt, met dien verstande dat elke Overeenkomstsluitende Partij recht heeft ten minste 40 % van dat vervoer te verrichten.

3) Voor het overige goederenvervoer en voor het vervoer van passagiers zullen de Overeenkomstsluitende Partijen zo veel mogelijk een billijke wederzijdse deelneming nastreven.

Art. 5

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

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, 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. 7

Elke Overeenkomstsluitende Partij zal zich ervan onthouden op het grondgebied van de andere Partij havendiensten te verrichten zoals loods- en sleepdiensten in de havens, territoriale wateren en bevaarbare binnenwateren of ook kustvaart, lichting, berging en bijstand; tevens onthoudt zij zich overeenkomstig haar nationale wetgeving

tions nationales, toutes autres activités, notamment de recherche scientifique ou de pêche qui sont réservées au pavillon national.

Toutefois, ne sera pas considéré comme cabotage, le fait pour les navires de commerce de l'une des Parties contractantes navigant d'un port à l'autre de l'autre Partie contractante de débarquer des marchandises en provenance de l'étranger.

Art. 8

1) 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.

2) Les deux Parties s'accordent un traitement non discriminatoire en ce qui concerne ces formalités.

3) Les dispositions du présent article ne portent pas atteinte aux droits des autorités locales pour tout ce qui concerne l'application de la législation et la réglementation douanière, la santé publique et les autres mesures de contrôle concernant la sécurité des navires et des ports, la protection contre la pollution marine, la sauvegarde des vies humaines, le transport des marchandises dangereuses, l'identification des marchandises et l'admission des étrangers ainsi que toute action en justice dans tous les cas où la responsabilité civile relevant de l'autre Partie contractante et se trouvant dans un port de la première Partie serait engagée.

Art. 9

Les navires transportant des 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 deux Parties et respecteront à cet effet, les règles, normes pratiques et procédures établies par les conventions internationales auxquelles les deux Etats contractants sont Parties.

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 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 les zones maritimes relevant de la juridiction nationale de l'une des Parties contractantes, les navires de leurs flottes respectives ne feront l'objet d'aucune discrimination.

van alle andere activiteiten die aan de andere Partij zijn voorbehouden, zoals wetenschappelijk onderzoek of visserij.

Evenwel wordt niet als kustvaart beschouwd, het feit dat handelsschepen van een der Overeenkomstsluitende Partijen vanuit een haven van een Overeenkomstsluitende Partij naar een andere haven van deze Partij varen en er goederen lossen die uit het buitenland komen.

Art. 8

1) De Overeenkomstsluitende Partijen nemen binnen de grenzen van hun wetten 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 de administratieve, douane- en sanitaire formaliteiten welke in de havens vereist zijn, te vereenvoudigen.

2) De twee Partijen verlenen elkaar voor deze formaliteiten een behandeling zonder discriminatie.

3) Het bepaalde in dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de plaatselijke autoriteiten inzake alles wat betrekking heeft op de toepassing van de wetgeving en de douanevoorschriften, op de volksgezondheid, op de andere controlemaatregelen inzake de veiligheid van schepen en havens, op de bescherming tegen zeevervuiling, de beveiliging van mensenlevens, het vervoer van gevaarlijke goederen, de identificatie van goederen en de toelating van vreemdelingen, alsook op alle gerechtelijke handelingen in alle gevallen waarvoor een schip van de andere Overeenkomstsluitende Partij in een haven van de eerste Partij de burgerlijke verantwoordelijkheid ingeroepen wordt.

Art. 9

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 waarbij beide Overeenkomstsluitende Staten partij zijn.

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 de zeegebieden die onder de nationale jurisdictie van één der Overeenkomstsluitende Partijen vallen 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

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 » (Livret de marin);
- b) en ce qui concerne le Royaume du Maroc :
 - le « livret maritime ».

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) 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 autre navire 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 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

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 het Koninkrijk Marokko :
 - het « Livret maritime ».

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;
- b) het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij binnen te komen met de bedoeling aan te monstereën 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 monstereën op een bepaald schip dat zich in een bepaalde haven bevindt, hetzij om over te gaan van een schip dat in het land aanlegt 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 het 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 dezen de nodige goedkeuringen af opdat de betrokkene in geval van opname in een ziekenhuis op haar grondgebied zou mogen verblijven en opdat hij met enig vervoermiddel naar zijn land van herkomst zou kunnen terugkeren of zich naar een andere inschepingshaven zou kunnen 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

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 l'une des deux Parties contractantes conformément à sa législation nationale 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 civils portant sur le contrat d'engagement maritime d'un 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

pourvu que la Partie contractante qui a délivré les documents d'identité soit garantie.

Art. 14

1) Behoudens het bepaalde in 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 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 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, de geneesmiddelen, dokterhulp 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 van beide Overeenkomstsluitende Partijen overeenkomstig de nationale wetten zijn afgegeven of erkend, worden eveneens door de andere Partij 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) l'infraction constitue, selon la loi de l'Etat où le navire se trouve, un délit grave; ou

d) l'infraction a été commise contre une personne étrangère à l'équipage; ou

e) l'institution d'une poursuite est indispensable pour la répression du trafic de stupéfiants.

3) Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne portent pas atteinte aux droits des autorités compétentes pour tout ce qui concerne l'application de la législation et de la réglementation relatives à l'admission des étrangers.

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 :

— informeront 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'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

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 des revenus et autres recettes à l'étranger tout en tenant compte des procédures en vigueur.

Art. 20

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 de l'interprétation du présent Accord.

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

Art. 21

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.

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.

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 Vlagstaat 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

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, één en ander in overeenstemming met de geldende procedures.

Art. 20

Een Gemengde Commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers die zijn aangewezen door de betrokken Regeringen, komt op verzoek van één der Overeenkomstsluitende Partijen bijeen 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. 21

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.

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 Rabat, le 1^{er} décembre 1986, en double exemplaire, en langues arabe, française et néerlandaise les trois textes faisant également foi. En cas de divergence, le texte français prévaudra.

*Pour l'Union économique
belgo-luxembourgeoise:*

L. TINDEMANS

Pour le Royaume du Maroc :

A. FILALI

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 Rabat, op 1 december 1986 in tweevoud, in de Nederlandse, de Franse en de Arabische taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk gezaghebbend. In geval van verschil is de Franse tekst doorslaggevend.

Voor de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie :

L. TINDEMANS

Voor het Koninkrijk Marokko :

A. FILALI