

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1978-1979

7 NOVEMBRE 1978

Projet de loi portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République de Côte d'Ivoire, signé à Abidjan le 25 novembre 1977

EXPOSE DES MOTIFS

Introduction

Le 25 novembre 1977 a été signé à Abidjan l'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République de Côte d'Ivoire.

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

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

Le mythe de la concurrence libre et loyale dans le transport maritime est insensiblement dépassé par les événements. C'est un fait notoire que les pays maritimes occidentaux sont actuellement contraints à 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.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1978-1979

7 NOVEMBER 1978

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Ivoorkust, ondertekend te Abidjan op 25 november 1977

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inleiding

Op 25 november 1977 werd te Abidjan de scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek van Ivoorkust ondertekend.

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

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

De mythe van de vrije en loyale mededinging in maritiem vervoer wordt stilaan voorbijgestreefd door de feiten. Het is wel bekend dat de Westerse maritieme landen nu genoopt zijn maatregelen te overwegen tegenover de maritieme politiek van Staten welke in de laatste jaren met alle middelen een aanzienlijk aandeel 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 voelen.

A la demande des pays en voie de développement le code de conduite des conférences maritimes des NU fut mis au point en 1974. Ce code a pour but de régler la composition et le fonctionnement des conférences en fonction des rapports maritimes tels qu'ils devraient être actuellement, compte tenu du droit qu'ont les pays en voie de développement et certains pays industrialisés d'avoir une juste part de leur propre transport maritime.

Dans l'état actuel des choses, il semble que le code de conduite des conférences des NU, et cela en raison de la résistance des traditionnels pays maritimes importants qui exigeaient toujours la part du lion du transport maritime pour eux, n'entrera pas en vigueur dans un proche avenir. Cela incite les pays en voie de développement à insérer unilatéralement les dispositions du code dans leurs législations maritimes. Certains pays en voie de développement vont encore plus loin et exigent une répartition 50/50 des cargaisons.

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

La Belgique a signé le code de conduite des conférences maritimes des NU dans l'intention de l'accepter. Vis-à-vis des pays en voie de développement — qui signèrent pratiquement tous le code et dont 23 déjà l'acceptèrent — notre pays s'est donc engagé moralement à appuyer leurs désirs, à savoir de transporter eux-mêmes une juste part de leur commerce maritime.

Si maintenant un pays en voie de développement comme la Côte d'Ivoire pose comme condition, pour participer au transport maritime entre les deux pays, qu'un accord maritime doit être conclu sur base des principes du code des NU, la Belgique ne peut pas refuser une telle requête.

Nier notre attitude vis-à-vis du code nous discréditerait auprès des pays en voie de développement. Tant la Côte d'Ivoire que les armateurs de Belgique ont une mauvaise expérience de la Conférence qui, toujours sur base de prétendues négociations commerciales, voulait maintenir le droit du plus fort au détriment des armateurs de Côte d'Ivoire et de Belgique. Un accord maritime intergouvernemental selon le code de conduite des conférences maritimes des NU était donc la seule solution possible pour normaliser le transport maritime entre les deux pays.

Contenu de l'Accord

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

Article 1^{er}

A ce propos, il est clairement décrit à quels navires des deux Parties l'Accord se rapporte et qui est membre de l'équipage.

Op aanvraag van de ontwikkelingslanden kwam in 1974 de VN-code voor conferencepraktijken tot stand. 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 houdend met het recht van de ontwikkelingslanden en van zekere ontwikkelde landen om een billijk aandeel te hebben in hun eigen maritiem vervoer.

Zoals de zaken nu staan blijkt het dat de VN-code voor conferencepraktijken, en dit wegens de tegenstand van de traditioneel belangrijke maritieme landen welke steeds het leeuwenaandeel van het zeevervoer voor zich opeisten, niet in de naaste toekomst zal in werking treden. Zulks zet de ontwikkelingslanden ertoe aan eenzijdig de bepalingen van de code in hun maritieme wetgevingen op te nemen. Sommige ontwikkelingslanden gaan reeds verder dan de code en eisen een 50/50 verdeling van de ladingen.

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

België heeft de VN-code voor conferencepraktijken ondertekend met het inzicht deze te aanvaarden. Tegenover de ontwikkelingslanden — die praktisch allemaal de code ondertekenden en waarvan reeds 23 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.

Indien nu een ontwikkelingsland zoals Ivoorkust, als voorwaarde stelt om aan het maritiem vervoer tussen beide landen deel te nemen, dat een scheepvaartakkoord op basis van de principes van de VN-code moet afgesloten worden kan België dergelijk verzoek niet weigeren.

Onze houding t.o.v. de code loochenen zou ons in discrediet brengen bij de ontwikkelingslanden. Ivoorkust zowel als de Belgische reders hebben een slechte ervaring met de Conference welke steeds op basis van zogezegd commerciële onderhandelingen het recht van de sterkste wilde handhaven ten nadele van de reders van Ivoorkust en van België. Een gouvernementeel scheepvaartakkoord volgens de VN-code voor conferencepraktijken was dus de enige haalbare oplossing voor een normalisatie van het maritiem vervoer tussen beide landen.

Inhoud van de Overeenkomst

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

Artikel 1

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

Article 2

Cet article détermine le champ d'application de l'Accord.

Article 3

Dans l'exposé des motifs, il est déjà expliqué pour quelles raisons une répartition 40/40/20 des cargaisons a été prévue. Une telle répartition n'exclut pas la participation de pays tiers au trafic vu que ceux-ci pourront participer à raison de 20 p.c. au transport maritime du commerce bilatéral entre la Belgique et la Côte d'Ivoire.

En ce qui concerne les marchandises en transit via la Belgique en provenance ou à destination de la Côte d'Ivoire, des navires de pays tiers peuvent participer complètement à ce transport.

Le taux de fret est un élément important du transport maritime qui concerne tant les armateurs que les chargeurs. C'est pourquoi on a prévu une consultation pour les prix de transport, dans les deux directions, tant pour les armateurs belges que pour les chargeurs belges, lors de négociations sur le prix de transport et le contrôle de l'application des prix de transport. Pour la Côte d'Ivoire, ce sont « l'Office Ivoirien des Chargeurs » et le cas échéant la « Société Ivoirienne de Transport Maritime » (SITRAM) qui ont leur mot à dire dans les affaires de prix.

Article 4

Cet article renvoie aux obligations internationales des Parties contractantes. La Belgique ne peut donc, lorsque les obligations internationales l'empêchent, prendre des mesures qui obligeraient par exemple les chargeurs de charger sur un navire d'un pavillon déterminé. Si on appliquait le code de conduite des conférences maritimes des NU de façon stricte, une Partie contractante pourrait disposer de la part dont l'autre Partie ne souhaite pas disposer. La Côte d'Ivoire désire cependant disposer elle-même de la part qu'elle ne transporte pas avec ses propres navires.

Article 5

Il va de soi que chaque Partie peut, dans le cadre de sa législation nationale, prendre des mesures, pour donner exécution aux règles de l'Accord. En ce qui concerne la Belgique, la législation nationale devra tenir compte d'obligations découlant d'accords internationaux qui priment sur la législation nationale.

Articles 6 et 7

Ces articles accordent le traitement national bilatéral en ce qui concerne la perception de taxes et l'entrée et le séjour dans les ports ainsi que le départ des ports. Les facilités portuaires, le traitement des marchandises et les facilités pour passagers sont également réglés sur base d'un traitement national bilatéral.

Artikel 2

Dit artikel bepaalt het toepassingsgebied van de Overeenkomst.

Artikel 3

In de memorie van toelichting werd reeds uiteengezet voor welke redenen een 40/40/20 verdeling van de vrachten werd voorzien. Dergelijke verdeling sluit een deelname van derde-vlag-landen aan de trafiek niet uit, aangezien deze voor 20 pct. aan het maritiem vervoer van de bilaterale handel tussen België en Ivoorkust zullen kunnen deelnemen.

Wat de goederen betreft welke in transit via België uit Ivoorkust komen of naar Ivoorkust verzonden worden kunnen derde-vlag-schepen daar volledig aan deelnemen.

De vrachtprijs is een belangrijk element in het maritiem vervoer welk evenzeer de reders als de verladers aangaat. Daarom werd voor de vrachtprijzen in beide richtingen inspraak voorzien zowel voor de Belgische reders als voor de Belgische verladers, bij onderhandelingen van de vrachtprijs en controle op de toepassing van de vrachtprijzen. Vanwege Ivoorkust zijn het de « Office Ivoirien des Chargeurs » en desgevallend de « Société Ivoirienne de Transport Maritime » (SITRAM) welke hun zeg hebben in vrachtprijsaangelegenheden.

Artikel 4

Dit artikel verwijst naar de internationale verplichtingen van de contracterende Partijen. België kan dus, indien internationale verplichtingen zulks beletten, geen maatregelen treffen welke b.v. de verladers zouden verplichten op een schip van een bepaalde vlag te verladen. Indien men strikt de VN-code voor conference praktijken zou toepassen zou een contracterende Partij kunnen beschikken over het gedeelte waarover de andere Partij niet wenst te beschikken. Ivoorkust wenst echter zelf over het gedeelte te beschikken dat het niet opneemt met eigen schepen.

Artikel 5

Vanzelfsprekend kan elke Partij in het kader van zijn nationale wetgeving maatregelen nemen om uitvoering te geven aan de regels van de Overeenkomst. Wat België betreft zal de nationale wetgeving moeten rekening houden met verplichtingen voortvloeiend uit internationale overeenkomsten welke de nationale wetgeving primeren.

Artikelen 6 en 7

Deze artikelen kennen de wederzijdse nationale behandeling toe wat betreft het innen van taxes en toegang tot, verblijf in en verlaten van de havens. Havenfaciliteiten, goederenbehandeling en faciliteiten voor passagiers worden eveneens geregeld op basis van een wederzijdse nationale behandeling.

Articles 8 et 9

Ces articles traitent de la reconnaissance de la nationalité des navires et des papiers de bord.

Articles 10 jusques et y compris 13

Ces articles règlent les documents d'identité ainsi que la liberté de circulation des navires. A l'article 13, les Parties se réservent le droit de refuser l'accès au territoire à des marins qu'ils considèrent indésirables.

Article 14

Cet article détermine qu'une Partie n'exercera pas de juridiction dans des conflits concernant un contrat de travail en tant que membre de l'équipage d'un navire de l'autre Partie à moins qu'un fonctionnaire diplomatique ou consulaire compétent y ait consenti. Cette disposition a été introduite compte tenu d'un usage international.

Le même règlement vaut pour des infractions commises à bord, pendant que le navire se trouve dans les eaux territoriales de l'autre Partie. Cependant, le consentement préalable du fonctionnaire diplomatique ou consulaire n'est pas exigé dans des cas bien déterminés, repris au § 2 de l'article 14, dans lesquels l'infraction porte préjudice directement ou dans une forte mesure aux intérêts de l'autre Partie ou de ses sujets et aussi en cas d'infraction en matière de stupéfiants.

Article 15

Cet article contient que chaque Partie contractante autorise les entreprises maritimes de l'autre Partie à utiliser comme bon leur semble ou à transférer librement des revenus et les recettes réalisés sur le territoire de la première Partie.

Article 16

Cet article règle le naufrage et l'échouement.

Article 17

Cet article règle la création d'une Commission mixte.

Article 18

Cet article règle l'entrée en vigueur de l'Accord maritime.

Telles sont les principales considérations auxquelles donne lieu l'examen de la présente Convention.

Artikelen 8 en 9

Deze artikelen handelen over de erkenning van de nationaliteit der schepen en over de zich aan boord bevindende scheepspapieren.

Artikelen 10 tot en met 13

Deze artikelen regelen de identiteitsbewijzen evenals de bewegingsvrijheid der zeelieden. In artikel 13 behouden de Partijen zich het recht voor de toegang tot het grondgebied te weigeren aan zeelieden die zij als ongewenst beschouwen.

Artikel 14

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

Dezelfde regeling geldt voor inbreuken gepleegd aan boord, terwijl het schip zich in de territoriale wateren bevindt van de andere Partij. Evenwel is de voorafgaande toestemming van de diplomatieke of consulaire ambtenaar niet vereist in welbepaalde gevallen, opgesomd in § 2 van artikel 14, waar de inbreuk rechtstreeks of in sterke mate de belangen schaadt van de andere Partij of van haar onderdanen en ook in geval van inbreuk inzake verdovende middelen.

Artikel 15

Dit artikel houdt in dat iedere Contracterende Partij aan de scheepvaartondernemingen van de andere Partij toelaat de inkomsten en ontvangsten welke op het grondgebied van de eerste Partij gerealiseerd worden naar eigen goeddunken te gebruiken of deze vrij over te maken.

Artikel 16

Dit artikel regelt schipbreuk en stranding.

Artikel 17

Dit artikel regelt de instelling van een Gemengde Commissie.

Artikel 18

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van de Scheepvaartovereenkomst.

Dit zijn de voornaamste overwegingen waartoe deze Overeenkomst aanleiding geeft.

Le Ministre des Affaires étrangères,

H. SIMONET.

Le Ministre des Affaires économiques,

W. CLAES.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

Le Ministre des Finances,

G. GEENS.

Le Ministre du Commerce extérieur,

H. de BRUYNE.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. SIMONET.

De Minister van Economische Zaken,

W. CLAES.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

De Minister van Financiën,

G. GEENS.

De Minister van Buitenlandse Handel,

H. de BRUYNE.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,
Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Affaires économiques, de Notre Ministre des Communications, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre du Commerce extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre des Affaires économiques, Notre Ministre des Communications, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre 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 de Côte d'Ivoire, signé à Abidjan le 25 novembre 1977, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 6 novembre 1978.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,

H. SIMONET.

Le Ministre des Affaires économiques,

W. CLAES.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT.

Le Ministre des Finances,

G. GEENS.

Le Ministre du Commerce extérieur,

H. DE BRUYNE.

ONTWERP VAN WET

BOUDEWIJN,
Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Economische Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen, van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Buitenlandse Handel,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

ENIG ARTIKEL

De Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Ivoorkust, ondertekend te Abidjan op 25 november 1977, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 6 november 1978,

BOUDEWIJN.

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. SIMONET.

De Minister van Economische Zaken,

W. CLAES.

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT.

De Minister van Financiën,

G. GEENS.

De Minister van Buitenlandse Handel,

H. DE BRUYNE.

AVIS AU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 25 septembre 1978, 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 de Côte d'Ivoire, signé à Abidjan le 25 novembre 1977 », a donné le 9 octobre 1978 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de :

Messieurs : P. TAPIE, président de chambre,

H. ROUSSEAU et Ch. HUBERLANT, conseillers d'Etat,

R. PIRSON et L. MATRAY, assesseurs de la section de législation,

Madame : J. TRUYENS, greffier,

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

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

Le Greffier,
J. TRUYENS.

Le Président,
P. TAPIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 25^e september 1978 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Ivoorkust, ondertekend te Abidjan op 25 november 1977 », heeft de 9^e oktober 1978 het volgende advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit :

De heren : P. TAPIE, kamervoorzitter,

H. ROUSSEAU en Ch. HUBERLANT, staatsraden,

R. PIRSON en L. MATRAY, bijzitters van de afdeling wetgeving,

Mevrouw : J. TRUYENS, griffier.

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

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

De Griffier,
J. TRUYENS.

De Voorzitter,
P. TAPIE.

**MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES,
DU COMMERCE EXTERIEUR
ET DE LA COOPERATION AU DEVELOPPEMENT**

**Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise
et la République de Côte d'Ivoire**

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 de Côte d'Ivoire d'autre part,

Désireux d'assurer le développement harmonieux des échanges maritimes entre l'U.E.B.L. et la République de Côte d'Ivoire,

Considérant le développement croissant des échanges commerciaux entre les deux Parties Contractantes,

Considérant l'assistance technique que la Belgique donne à la Côte d'Ivoire dans le domaine de l'organisation des transports, sur base de l'Arrangement spécifique entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif à la formation des personnels de cadres sédentaires et navigants de la Marine Marchande Ivoirienne, signé à Bruxelles le 5 mai 1977.

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1

Dans le présent accord :

1. Le terme « navire de la Partie Contractante », signifie tout navire de commerce immatriculé dans le territoire de cette Partie et battant son pavillon conformément à sa législation.

Cependant ce terme ne couvre pas :

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

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

Article 2

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

Article 3

1. En ce qui concerne le transport des marchandises de toute nature échangées entre les pays des deux Parties par la voie maritime, quel que soit le port d'embarquement ou de débarquement, le régime à appliquer par les Parties Contractantes aux navires exploités par leurs armements respectifs reposera sur la clé de répartition 40/40/20, à l'égard des cargaisons en valeur du fret et en volume.

2. Pour les mêmes marchandises, les taux de fret appliqués au trafic maritime dans les deux sens entre les deux pays seront négociés et contrôlés, du côté de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise, par les armements et les chargeurs intéressés ou leurs organisations respectives et, du côté de la Côte d'Ivoire, par l'Office Ivoirien des Chargeurs, le cas échéant, par la Société Ivoirienne de Transport Maritime (SITRAM).

3. Une liste des marchandises à exclusion de l'application du présent accord fera l'objet d'un arrangement conjoint des deux Parties.

**MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING**

**Scheepvaartovereenkomst
tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie
en de Republiek Ivoorkust**

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

en

De Regering van de Republiek Ivoorkust, anderzijds,

Verlangende de zeehandel tussen de B.L.E.U. en de Republiek Ivoorkust op harmonieuze wijze te ontwikkelen,

In overweging nemende het groeiende handelsverkeer tussen beide Overeenkomstsluitende Partijen,

In overweging nemende de technische bijstand welke België op het gebied van de organisatie van het vervoer aan Ivoorkust verleent op basis van de Bijzondere Regeling tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Ivoorkust betreffende de opleiding van het varend en niet-varend leidend personeel van de Koopvaardijvloot van Ivoorkust, onder tekend te Brussel op 5 mei 1977,

Zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1

In de onderhavige Overeenkomst betekent :

1. De term « schip van de Overeenkomstsluitende Partij » : elk vaartuig dat ingeschreven is op het grondgebied van deze Partij en dat onder haar vlag vaart, in overeenstemming met de wetgeving van deze Partij.

Echter heeft deze term geen betrekking op :

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

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

Artikel 2

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

Artikel 3

1. Ten aanzien van het vervoer van goederen, van welke aard ook, in het raam van het handelsverkeer over zee tussen de landen van beide Partijen en ongeacht de haven waar de goederen worden geladen of gelost, passen de Overeenkomstsluitende Partijen op schepen welke door hun onderscheidene 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.

2. Met betrekking tot dezelfde goederen gelden in het zeevaartverkeer in beide richtingen tussen de twee landen vrachttarieven waarover onderhandeld en waarop toegezien wordt door de betrokken reders en verladers dan wel hun respectieve beroepsverenigingen, wat de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie betreft, en door de Office Ivoirien des Chargeurs, of in voorkomend geval, door de Société Ivoirienne de Transport Maritime (S.I.T.R.A.M.), wat Ivoorkust betreft.

3. Een lijst van goederen welke buiten de toepassingsfeer van deze Overeenkomst worden gehouden, zal het voorwerp uitmaken van een in gemeenschappelijk overleg te treffen regeling tussen beide Partijen.

Article 4

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.

Article 5

Chacun des Etats prendra, dans le cadre de sa législation nationale, les dispositions nécessaires pour assurer le respect effectif des stipulations du présent Accord.

Article 6

1. 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.

2. Les dispositions du paragraphe précédent ne s'appliquent pas aux navigations, activités et transports légalement réservés par chacune des Parties Contractantes, notamment, aux services de ports, au remorquage, au pilotage et aux formalités relatives à l'entrée et au séjour des étrangers.

Article 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 dans les ports et de simplifier l'accomplissement des formalités administratives, douanières et sanitaires en vigueur dans lesdits ports.

En ce qui concerne ces formalités, le traitement accordé dans un port national d'une des Parties Contractantes à tout navire exploité par l'armement de l'autre Partie sera identique à celui qui est réservé aux navires exploités par l'armement de la première Partie.

Article 8

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 à ses lois et règlements.

Article 9

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.

Article 10

Chacune des Parties Contractantes reconnaît les documents d'identité de marins délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie Contractante et accorde aux titulaires de ces documents les droits prévus aux articles 11 et 12 aux conditions qui y sont stipulées. Lesdits documents d'identité sont, en ce qui concerne le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, « Zeemansboek » (le livret de marin), et en ce qui concerne la République de Côte d'Ivoire, le livret professionnel maritime ou la carte d'identité maritime.

Article 11

Les personnes en possession des documents d'identité visés à l'article 10, peuvent, sans visa, descendre à terre et séjourner dans la commune où se trouve le port d'escale pendant le séjour du navire dans ledit port, dès lors qu'elles figurent sur les rôles d'équipage du navire et sur la liste d'équipage remise par le capitaine du navire aux autorités du port.

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

Artikel 4

Onverminderd haar in internationaal verband aangegane verplichtingen beschikt elke Overeenkomstsluitende Partij op soevereine wijze over haar aandeel in de trafiek die haar krachtens het in deze Overeenkomst bepaalde, toekomt.

Artikel 5

Elke Staat neemt in het raam van zijn nationale wetgeving de maatregelen welke voor de daadwerkelijke naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst vereist zijn.

Artikel 6

1. Elk van deze Overeenkomstsluitende Partijen zal in haar havens voor wat betreft de inning van havengelden en heffingen, de toegang tot de havens, de vrijheid de havens binnen te varen, er te verblijven en ze weer buiten te varen, het gebruik van de havens, de faciliteiten welke zij ter bevordering van de scheepvaart en de commerciële handelingen ten aanzien van de schepen en hun bemanningen, de passagiers en de goederen verleent, een zelfde behandeling toekennen als zij aan haar eigen schepen toekent. Deze bepaling doelt inzonderheid op het toekennen van aanlegplaatsen aan de kaai benevens op de formaliteiten voor laden en lossen.

2. Het bepaalde in het vorige lid heeft geen betrekking op de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wettelijk voorbehouden scheepvaart, activiteiten en transporten, zoals met name de havendiensten, de sleepvaart, het loodswezen en de formaliteiten betreffende de binnenkomst en het verblijf van vreemdelingen.

Artikel 7

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

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

Artikel 8

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen erkent de nationaliteit van de schepen der 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 andere Overeenkomstsluitende Partij zijn afgegeven overeenkomstig haar wetten en reglementen.

Artikel 9

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

Schepen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen, voorzien van overeenkomstig de wet uitgegeven meetbrieven, worden vrijgesteld van hernieuwde meting in de havens van de andere partij.

Artikel 10

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen erkent de identiteitsbewijzen voor zeevarenden afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en kent aan de houders van deze bewijzen de in de artikelen 11 en 12 genoemde rechten onder de daarbij gestelde voorwaarden toe. Als zodanige identiteitsbewijzen gelden, wat het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg betreft, het « Zeemansboek » (le livret de marin), en wat de Republiek Ivoorkust betreft, het monsterboekje of het identiteitsbewijs voor zeevarenden.

Artikel 11

Aan houders van de in artikel 10 bedoelde identiteitsbewijzen wordt toegestaan zonder visum aan wal te gaan en er te verblijven in de gemeente waartoe de aanleghaven behoort gedurende de tijd dat het schip in gezegde haven ligplaats heeft gekozen, op voorwaarde dat zij op de monsterrol van het schip en op de bemanningslijst die de kapitein van het schip aan de havenautoriteiten heeft overhandigd, voorkomen.

Bij het aan wal gaan en de terugreis op het schip zijn de betrokken personen verplicht zich aan de reglementaire controles te onderwerpen.

Article 12

1. Les personnes titulaires des documents d'identité émis par une des Parties Contractantes et visés à l'article 10 sont autorisées, quel que soit le moyen de locomotion utilisé, à pénétrer sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à transiter par ce territoire en vue de rejoindre leur navire, à être transférées à bord d'un autre navire, à retourner dans leur pays, ou à voyager pour toutes autres fins moyennant l'approbation préalable des autorités de cette autre Partie Contractante.

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 du document d'identité visé 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. Les personnes titulaires des documents d'identités 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 le document d'identité soit garantie.

Article 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 marins susmentionnés, qu'elles jugeraient indésirables.

Article 14

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 à leur avis :

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

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

Artikel 12

1. Aan houders van de door een der Overeenkomstsluitende Partijen afgegeven en in artikel 10, genoemde identiteitsbewijzen wordt toegestaan met enig vervoermiddel het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij binnen te komen of zich op doorreis op haar grondgebied te bevinden, indien zij zich naar hun schip begeven of overgaan op een ander schip, zich naar hun vaderland begeven of reizen voor enig ander doel dat de voorafgaande goedkeuring heeft van de autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. In alle gevallen genoemd in lid 1, moeten de identiteitsbewijzen voorzien zijn van het visum van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit visum wordt in de kortst mogelijke tijd afgegeven.

3. Wanneer een bemanningslid dat houder is van een in lid 1 bedoeld identiteitsbewijs, in een haven van de andere Overeenkomstsluitende Partij, wegens gezondheidsredenen, om dienstredenen of om andere door de bevoegde autoriteiten als geldig erkende redenen wordt ontscheept, geven deze autoriteiten de nodige machtigingen opdat de betrokkene, ingeval hij in een ziekenhuis moet worden opgenomen, op hun grondgebied mag verblijven en opdat hij met enig vervoermiddel naar zijn vaderland kan terugkeren, of zich naar een andere inschepingshaven kan begeven.

4. Personen die houder zijn van de in artikel 10 bedoelde identiteitsbewijzen en die niet de nationaliteit van een der Overeenkomstsluitende Partijen bezitten, zullen de vereiste inreis- of doorreisvisa voor het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij krijgen op voorwaarde dat gewaarborgd is dat zij op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die het identiteitsbewijs heeft afgegeven, opnieuw zullen worden toegelaten.

Artikel 13

1. Behoudens het bepaalde in de artikelen 10 en 12, blijven de op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen geldende bepalingen betreffende de binnenkomst, het verblijf en de verwijdering van vreemdelingen onverminderd van kracht.

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

Artikel 14

1. De rechterlijke autoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij mogen geen kennis nemen van burgerrechtelijke geschillen betreffende een arbeidsovereenkomst voor schepelingen in hun hoedanigheid van lid van de bemanning van een schip van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dan met toestemming van de bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van het land waarvan dat schip de vlag voert.

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

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

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

Article 15

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

Article 16

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

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

Article 17

1. Dans le cadre de la Commission Mixte Belgo-Ivoirienne instituée par la Convention de Coopération Technique du 7 juin 1968, un Comité Technique Paritaire est chargé de traiter toutes les questions pouvant résulter de l'application du présent Accord. Ce Comité, composé des représentants des deux pays compétents pour les questions touchant au trafic maritime, se réunit chaque année alternativement dans l'un ou l'autre pays en session ordinaire. En tant que de besoin et à la demande de l'une des Parties, des sessions extraordinaires se tiendront dans le pays qui en aura fait la demande dans un délai de trente jours à compter de cette demande.

Ce Comité est habilité à présenter aux Parties Contractantes toutes recommandations qu'il juge utile.

2. Les Parties Contractantes s'engagent à coopérer à l'élimination des obstacles susceptibles d'entraver le développement des échanges maritimes entre elles et les diverses activités qui relèvent de ces échanges.

Article 18

1. Le présent accord entrera en vigueur dès notification réciproque par les Parties Contractantes de l'accomplissement des formalités requises par leurs législations respectives.

2. Il restera en vigueur pour une durée illimitée. Toutefois, il pourra être dénoncé à tout moment par écrit et par la voie diplomatique; dans ce cas, il cessera de produire ses effets un an après la réception de la dénonciation par l'autre Partie Contractante.

Fait à Abidjan, le 25 novembre 1977, en double exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

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

Hector de Bruyne,

Ministre du Commerce extérieur

Pour le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire

Siméon Ake,

Ministre des Affaires étrangères

Lamine Padika,

Ministre de la Marine.

Artikel 15

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kent aan de scheepvaartondernemingen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht toe de inkomsten en andere ontvangsten verwezenlijkt op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij en verkregen uit het zeevervoer, aan te wenden om er betalingen te verrichten, en deze inkomsten en andere ontvangsten vrijelijk naar het buitenland over te brengen.

Artikel 16

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

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

Artikel 17

1. In het kader van de Gemengde Commissie België-Ivoorkust, opgericht door de Overeenkomst tot Technische Samenwerking van 7 juni 1968, is een Technisch Paritair Comité belast met de behandeling van alle vraagstukken die uit de toepassing van deze Overeenkomst kunnen voortvloeien. Dit Comité, samengesteld uit vertegenwoordigers van de Overeenkomstsluitende Partijen die bevoegd zijn voor de vraagstukken in verband met het scheepvaartverkeer, komt ieder jaar afwisselend in het ene of het andere land in gewone zitting bijeen. Zover als nodig is en op verzoek van een der Partijen, worden buitengewone zittingen gehouden in het land dat er om verzocht heeft binnen een termijn van dertig dagen, te rekenen vanaf dit verzoek.

Dit Comité kan aan de Overeenkomstsluitende Partijen alle aanbevelingen doen die het nuttig acht.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden er zich toe samen te werken bij het uit de weg ruimen van belemmeringen welke de ontwikkeling van de scheepvaarthandel tussen hen kunnen bemoeilijken, alsmede de verschillende activiteiten die met deze handel verband houden.

Artikel 18

1. Deze Overeenkomst treedt in werking vanaf de wederzijdse kennisgeving door de Overeenkomstsluitende Partijen van het feit dat de door hun respectieve wetgevingen vereiste procedures volbracht zijn.

2. Deze Overeenkomst blijft voor onbepaalde duur van kracht; zij kan evenwel op ieder ogenblik schriftelijk en langs diplomatieke weg worden opgezegd; in dat geval houdt zij op van kracht te zijn één jaar na ontvangst van de opzegging door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Gedaan te Abidjan, op 25 november 1977, in twee oorspronkelijke exemplaren in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk rechtsgeldig.

Voor de Regeringen van het Koninkrijk België
en het Groothertogdom Luxemburg :

Hector de Bruyne,

Minister van Buitenlandse Handel.

Voor de Regering van de Republiek Ivoorkust :

Simeon Ake,

Minister van Buitenlandse Zaken.

Lamine Padika,

Minister van Marine.