

- 976/1 - 86/87

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1986-1987

10 AUGUSTUS 1987

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Scheepvaartakkoord
tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie
en de Republiek Kameroen, ondertekend te Brussel op
13 mei 1986

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 13 mei 1986 werd te Brussel het akkoord inzake de handelsscheepvaart tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Kameroen ondertekend.

Dit akkoord werd geïnspireerd door de bekommernis om het zeevervoer tussen de landen van beide partijen op harmonieuze wijze te regelen. Gelet op het monopolistisch optreden vanwege de conferenties tussen West-Europa en West-Afrika (C.O.W.A.C.), konden zowel België als Kameroen 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 E.E.G. en de O.E.S.O. 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 B.L.E.U. heeft steeds op maritiem gebied het principe aangekleefd van de vrijheid van de handelsscheepvaart, 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 E.E.G. en de O.E.S.O. een wet ter bescherming van de Belgische koopvaardij aangenomen, teneinde in het kader van internationale instellingen opgelegde 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.

- 976/1 - 86/87

Chambre des Représentants

SESSION 1986-1987

10 AOÛT 1987

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord maritime entre
l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la
République du Cameroun, signé à Bruxelles le
13 mai 1986

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 13 mai 1986 fut signé à Bruxelles l'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Cameroun.

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 de la Conférence entre l'Europe occidentale et l'Afrique occidentale (C.O.W.A.C.), la Belgique aussi bien que le Cameroun ne pouvaient 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'O.C.D.E. et de la C.E.E., 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'U.E.B.L. a toujours observé le principe de la liberté de la navigation commerciale et n'est donc pas intervenue en tant que gouvernement, pour imposer certaines règles au transport maritime en ce qui concerne la participation de ses armateurs.

Seulement, sous la pression internationale au sein de la C.E.E. et de l'O.C.D.E., une loi protégeant la marine marchande belge a été adoptée par la Belgique, afin 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 d'autant plus important pour notre pays, puisque la Belgique ne transporte qu'une faible part ($\pm 5\%$) de son propre commerce extérieur et souhaite en plus étendre sa flotte nationale de commerce.

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

Deze code heeft als doel de samenstelling en de werking van de conferenties te regelen in functie van de maritieme verhoudingen zoals deze nu zouden moeten zijn, rekening houdende met het recht van de ontwikkelingslanden en van bepaalde 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, of richten vrachtbureaus op waardoor zij trafieken controleren.

Alhoewel Kameroen reeds de V.N.-Gedragscode op 15 juni 1976 heeft geratificeerd, wordt het bilateraal verkeer tussen België en Kameroen onderworpen aan een goederencontrole van Afrikaanse zijde via vrachtbureaus die in Westeuropese havens worden uitgebaat.

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

Na een eerste gespreksronde te Hamburg van 1 tot 3 juli 1985, werd door de Partijen overeengekomen dat een passend alternatief monitoringstelsel zou worden uitgewerkt en ingevoerd. Deze besprekingen werden nog niet afgerond.

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

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

Ph. MAYSTADT.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Financiën,

M. EYSKENS.

De Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,

H. DE CROO.

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

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

Malgré le fait que ledit code 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 Cameroun ait déjà ratifié le Code de conduite des N.U. au 15 juin 1976, le trafic bilatéral entre la Belgique et le Cameroun est soumis à un contrôle des marchandises de la part de la partie africaine en exploitant de tels bureaux de fret, même dans les ports de l'Europe occidentale.

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

Après une première rencontre à Hamburg du 1^{er} au 3 juillet 1985, les Parties se sont mises d'accord pour qu'un système approprié pour le monitoring des trafics soit étudié et mis en œuvre. Ces discussions n'ont pas encore été finalisées.

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

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

Ph. MAYSTADT.

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Finances,

M. EYSKENS.

Le Ministre des Communications et du Commerce extérieur,

H. DE CROO.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, op 8 april 1987 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een wetsontwerp « houdende goedkeuring van het Scheepvaartakkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Kameroen, ondertekend te Brussel op 13 mei 1986, heeft op 13 juli 1987 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit

de HH. :

J. LIGOT, *kamervoorzitter*;

J.-J. STRYCKMANS,

P. FINCÉUR, *staatsraden*;

Cl. 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 J.-J. STRYCKMANS.

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

De Griffier,
(get.) R. DEROY.

De Voorzitter,
(get.) J. LIGOT.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 8 avril 1987, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Cameroun, signé à Bruxelles le 13 mai 1986 », a donné le 13 juillet 1987 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de

MM. :

J. LIGOT, *président de chambre*;

J.-J. STRYCKMANS,

P. FINCÉUR, *conseillers d'Etat*;

Cl. DESCHAMPS,

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

Mme :

R. DEROY, *greffier*.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. J.-J. STRYCKMANS.

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

Le Greffier,
(s.) R. DEROY.

Le Président,
(s.) J. LIGOT.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken, van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

Enig artikel.

Het Scheepvaartakkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Kameroen, ondertekend te Brussel op 13 mei 1986 zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Motril (Spanje), 29 juli 1987.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE:

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

Ph. MAYSTADT.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Financiën,

M. EYSKENS.

De Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,

H. DE CROO.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques, de Notre Ministre des Relations extérieures, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre des Communications et du Commerce extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

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

Article unique.

L'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Cameroun, signé à Bruxelles le 13 mai 1986, sortira son plein et entier effet.

Donné à Motril (Espagne), le 29 juillet 1987.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI:

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

Ph. MAYSTADT.

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Finances,

M. EYSKENS.

Le Ministre des Communications et du Commerce extérieur,

H. DE CROO.

(VERTALING)

**SCHEEPVAARTAKKOORD
TUSSEN DE BELGISCH-LUXEMBURGSE ECONOMISCHE UNIE
EN DE REPUBLIEK KAMEROEN**

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

en

De Regering van de Republiek Kameroen, anderzijds,

Verlangende op het gebied van de handelsscheepvaart een harmonische ontwikkeling te verzekeren en de samenwerking te versterken tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Kameroen, op basis van wederzijds respect voor de belangen van beide Partijen;

Verlangende bij te dragen tot de vooruitgang van de internationale koopvaardij, overeenkomstig de algemeen erkende beginselen van het volkenrecht op het terrein van de handelsscheepvaart en in de geest van de Gedragscode voor Lijnvaartconferenties,

Zijn overeengekomen als volgt:

TITEL I

DOEL EN BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN

Artikel 1

Doel

Dit Akkoord heeft tot doel de betrekkingen tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Kameroen op het gebied van de scheepvaart te organiseren, een betere coördinatie van het verkeer te verzekeren en alle maatregelen te vermijden die de normale ontwikkeling van het bilateraal zeevervoer kunnen schaden.

Art. 2

Toepassingsgebied

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

Art. 3

Begripsomschrijvingen

In dit Akkoord betekent:

a) De uitdrukking «bevoegde scheepvaartautoriteit»: de Minister 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 is ingeschreven op het grondgebied van deze Partij en onder haar vlag vaart, of dat door een van haar nationale scheepvaartmaatschappijen wordt geëxploiteerd of bevracht;

Deze uitdrukking omvat niet:

- 1) schepen die uitsluitend ten dienste van de krijgsmacht staan;
- 2) schepen voor hydrografisch, oceanografisch en wetenschappelijk onderzoek;
- 3) vissersschepen;
- 4) schepen bestemd voor de kustvaart tussen de havens van elke Overeenkomstsluitende Partij en schepen uitsluitend bestemd voor de binnenscheepvaart;
- 5) schepen bestemd voor het verrichten van diensten in de wateren van de havens alsmede in de wateren voor de reden en stranden, daaronder begrepen loods-, sleep- en reddingsdiensten, evenals hulpverlening op zee;
- 6) in het algemeen schepen die voor niet-commerciële doeleinden gebruikt worden;

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

d) De uitdrukking «nationale scheepvaartmaatschappij»: elke scheepvaartmaatschappij die haar maatschappelijke zetel heeft op het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen, waarop het daadwerkelijk toezicht op dat grondgebied wordt uitgeoefend en die als dusdanig door de bevoegde scheepvaartautoriteit is erkend;

e) De uitdrukking «haven van inschrijving»: de plaats waar de dienst voor de handelsscheepvaart is gevestigd in de registers waarvan het schip is ingeschreven.

ACCORD MARITIME

**ENTRE L'UNION ECONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE
ET LA REPUBLIQUE DU CAMEROUN**

Le Gouvernement du Royaume de Belgique, tant en son nom qu'au nom du gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, en vertu d'accords existants, d'une part,

et

Le Gouvernement de la République du Cameroun, d'autre part,

Désireux d'assurer le développement harmonieux et de renforcer la coopération dans le domaine de la marine marchande entre la République du Cameroun et l'Union économique belgo-luxembourgeoise, fondé sur le respect réciproque des intérêts des deux Parties;

Désireux de contribuer au progrès de la navigation commerciale internationale fondée sur les principes généralement reconnus par le droit international dans le domaine de la marine marchande et sur l'esprit du Code de conduite des conférences maritimes,

Sont convenus des dispositions ci-après:

TITRE I

OBJET ET DEFINITIONS

Article 1^{er}

Objet

Le présent Accord a pour objet d'organiser les relations maritimes entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Cameroun, d'assurer une meilleure coordination du trafic et de prévenir toutes mesures de nature à porter préjudice au développement normal de leurs transports maritimes bilatéraux.

Art. 2

Domaine d'application

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

Art. 3

Définitions

Aux termes du présent Accord;

a) Le terme «autorité maritime compétente» désigne le Ministre de la Marine marchande et les fonctionnaires auxquels il est délégué tout ou partie de ses attributions;

b) Le terme «navire d'une Partie contractante» désigne tout navire de commerce immatriculé dans le territoire de cette Partie et battant son pavillon ou exploité ou affrété par une de ses compagnies nationales de navigation maritime;

Ce terme ne comprend pas:

- 1) les navires au service exclusif des forces armées;
- 2) les navires de recherche hydrographique, océanographique et scientifique;
- 3) les bateaux de pêche;
- 4) les navires destinés à l'exercice du cabotage entre les ports de chaque Partie contractante et les navires réservés à la navigation intérieure;
- 5) les navires destinés à l'exercice des services maritimes des ports, des rades et des plages, y compris le pilotage, le remorquage, le sauvetage et l'assistance en mer;
- 6) en général les navires exerçant des fonctions non commerciales;

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

d) Le terme «compagnie nationale de navigation maritime» désigne les transporteurs exploitants de navires qui ont leur siège social sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dont le contrôle effectif y est exercé et qui sont reconnus comme tels par l'autorité maritime compétente;

e) Le terme «port d'immatriculation» désigne le lieu où se trouve le service de la marine marchande sur les registres duquel le navire est immatriculé.

TITEL II

SCHEPEN EN ZEELIEDEN

Art. 4

Nationaliteit van de schepen en scheepspapieren

De nationaliteitsbewijzen van de schepen, de meetbrieven en andere scheepspapieren die door een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn afgegeven of erkend, worden eveneens erkend door de andere Partij.

Art. 5

Behandeling van de schepen in de havens

Krachtens dit Akkoord verzekert elk der Overeenkomstsluitende Partijen in haar havens aan de schepen die worden geëxploiteerd door de nationale scheepvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij dezelfde behandeling inzake de toegang van de schepen tot en hun verblijf in de havens als aan de door haar eigen nationale scheepvaartmaatschappijen geëxploiteerde schepen, een en ander in overeenstemming met haar nationale wetgeving.

De scheepvaartautoriteit van de aanleghaven kan op verzoek van de kapitein, de reder of diens vertegenwoordiger de geldigheidsduur van de navigatie- en veiligheidsbewijzen verlengen voor schepen die de vlag van de andere Partij voeren.

Art. 6

Binnen het raam van hun wetten en havenvoorschriften nemen de Overeenkomstsluitende Partijen de noodzakelijke maatregelen om, in de mate van het mogelijke, onnodig oponthoud van de door hun wederzijdse nationale scheepvaartmaatschappijen geëxploiteerde schepen in de havens te voorkomen en de administratieve, douane- en sanitaire formaliteiten, welke in de havens moeten worden vervuld, te vereenvoudigen.

Art. 7

Ongevallen op zee

Bij een ongeval op zee (aanvaring, stranding, schipbreuk, enz.) dat in de wateren vallende onder de nationale rechtsbevoegdheid van een der Partijen een schip van de andere Overeenkomstsluitende Partij overkomt, verleent de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij aan dat schip, zijn bemanning, passagiers en lading te allen tijde bescherming en bijstand in overeenstemming met de van kracht zijnde internationale overeenkomsten.

De bevoegde autoriteiten van deze Partij:

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

De lading en de voorwerpen die worden gelost of gered uit een schip als bedoeld in het vorige lid zijn vrijgesteld van douanerechten voor zover ze niet ter plaatse in de handel worden gebracht of gebruikt.

Bij een ongeval als bedoeld in het eerste lid stelt de plaatselijke scheepvaartautoriteit het voorgeschreven onderzoek in en deelt haar bevindingen mede aan de scheepvaartautoriteit van de haven waar het schip is ingeschreven.

Art. 8

Schepen met kernmateriaal

Schepen van een Overeenkomstsluitende Partij die door kernenergie worden aangedreven of splijtbare of andere gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoeren, nemen de nodige maatregelen om de vervuiling van de wateren onder de nationale rechtsbevoegdheid van de andere Overeenkomstsluitende Partij te voorkomen.

In ieder geval moeten zij zich schikken naar de gewoonten en de voorschriften van deze Partij alsmede naar de internationale overeenkomsten.

Art. 9

Bijzondere verplichtingen voor de schepen

De schepen van de Overeenkomstsluitende Partijen vermijden iedere handeling die de vrede, de orde of de veiligheid van de Staat in het gedrang zou kunnen brengen, alsook iedere andere handeling die niet rechtstreeks verband houdt met hun opdracht of het aanlopen van een haven.

TITRE II

DES NAVIRES ET DES MARINS

Art. 4

Nationalité des navires et documents de bord

Les documents attestant la nationalité des navires, les certificats de jaugeage et autres documents de bord émis ou reconnus par l'une des Parties contractantes le sont également par l'autre.

Art. 5

Traitement des navires dans les ports

Aux termes du présent Accord, chacune des Parties contractantes assure dans ses ports aux navires exploités par les compagnies maritimes nationales de l'autre Partie contractante le même traitement qu'aux navires exploités par ses propres compagnies maritimes nationales pour tout ce qui concerne les conditions d'accès et de séjour des navires dans les ports conformément à leurs législations nationales.

L'autorité maritime du port d'escale peut, à la demande du capitaine, de l'armateur ou de son représentant, proroger la validité des titres de navigation et de sécurité des navires battant pavillon de l'autre Partie.

Art. 6

Les Parties contractantes, dans le cadre de leurs législations et leurs règlements portuaires, prendront les mesures nécessaires en vue de réduire, dans la mesure du possible, le temps de séjour des navires exploités par leurs compagnies maritimes nationales respectives dans les ports et de simplifier l'accomplissement des formalités administratives, douanières et sanitaires en vigueur dans lesdits ports.

Art. 7

Événement de mer

En cas d'événement de mer (abordage, échouement, naufrage, etc.) survenus dans les eaux sous juridiction nationale de l'une des Parties à un navire de l'autre Partie contractante, à ce navire, à son équipage, à ses passagers et à sa cargaison, seront accordées, à tout moment, protection et assistance par cette Partie contractante conformément aux conventions internationales en vigueur.

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 leur incombent;
- accorderont aux membres de l'équipage, aux passagers, au navire et à la cargaison les mêmes protection et assistance qu'à un navire battant son propre pavillon.

La cargaison et les objets déchargés ou sauvés du navire mentionné au paragraphe précédent ne seront pas passibles de droits de douane pour autant qu'ils ne soient pas mis à la consommation ou utilisés sur place.

Dans le cas visé à l'alinéa 1 ci-dessus, l'autorité maritime locale mène l'enquête nautique réglementaire et transmet ses conclusions à l'autorité maritime du port d'immatriculation du navire.

Art. 8

Navires nucléaires

Les navires d'une Partie contractante à propulsion nucléaire ou porteurs de substances nucléaires ou d'autres substances dangereuses et nocives doivent prendre les mesures nécessaires pour empêcher la contamination des eaux relevant de la juridiction nationale de l'autre Partie contractante.

En tout état de cause, ils doivent se conformer aux pratiques et règlements de cette dernière ainsi qu'aux conventions internationales.

Art. 9

Obligations particulières incombant aux navires

Les navires des Parties contractantes doivent éviter tout acte pouvant porter atteinte à la paix, à l'ordre ou à la sécurité de l'Etat ainsi que toute activité n'étant pas en rapport direct avec leur mission et leur escale.

Art. 10

Waarborg van schadevergoeding

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verbindt zich erop toe te zien dat de veroordeelde partijen uitvoering geven aan vonnissen die door rechtbanken van de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn uitgesproken in burgerrechtelijke geschillen met betrekking tot het gebruik van een schip dat aan een reder van de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij toebehoort of door hem wordt geëxploiteerd of bevracht, dan wel met betrekking tot het vervoer van goederen of passagiers door dat schip.

Art. 11

Gerechtelijke vervolgingen tegen een bemanningslid

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 het land waarvan gezegd 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 heeft gepleegd terwijl het schip zich in de territoriale wateren van de andere Overeenkomstsluitende Partij bevindt, stellen de autoriteiten van laatstbedoelde Partij tegen hem geen vervolging in zonder de toestemming van een bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van de vlagstaat, behalve indien :

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

3. Het bepaalde in dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van de autoriteiten van elk der Overeenkomstsluitende Partijen om overeenkomstig hun respectieve wetgevingen controles uit te oefenen en onderzoeken in te stellen.

Art. 12

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen erkent de identiteitsbewijzen voor zeelieden welke de scheepvaartautoriteit van de andere Partij afgeeft en verleent aan de houders ervan de in artikel 13 van dit Akkoord genoemde rechten.

Deze bewijzen zijn :

- voor zeelieden van Kameroense schepen, het « Livret professionnel maritime »;
- voor zeelieden van het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg, het « Zeemansboek », het « Livret de marin ».

Art. 13

Rechten van zeelieden die houder zijn van een identiteitsbewijs

De bemanningsleden van een schip van een Overeenkomstsluitende Partij mogen aan wal gaan en verblijven in de gemeente waar het schip ligplaats heeft alsook in de aangrenzende gemeenten, op voorwaarde dat de bemanningslijst aan de bevoegde autoriteiten wordt overgelegd, een en ander in overeenstemming met de in die haven geldende voorschriften.

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

Art. 14

1. Het is de houders van de in artikel 12 genoemde identiteitsbewijzen toegestaan, ongeacht het door hen gebruikte vervoermiddel :

- a) zich na hun afmonstering rechtstreeks naar een land te begeven waar hun toelating is gewaarborgd en voor zover de betaling van de reiskosten is verzekerd;
- b) het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij binnen te komen met de bedoeling aan te monteren op een bepaald schip in een bepaalde haven van dat land;
- c) over het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij te reizen, hetzij om aan te monteren op een bepaald schip dat zich in een bepaalde haven bevindt, hetzij om van een schip dat er ligplaats heeft aan boord te gaan van een ander schip dat zich in een haven van een Overeenkomstsluitende Partij of in een haven in het buitenland bevindt.

Art. 10

Garantie des dommages-intérêts

Chacune des Parties contractantes s'engage à intervenir auprès des parties condamnées pour qu'elles exécutent les jugements rendus par les tribunaux de l'autre Partie contractante en matière civile dans un litige qui se rapporte soit à l'utilisation d'un navire qui appartient ou est exploité ou affrété par un armateur de la première Partie Contractante, soit au transport des marchandises ou des passagers par ce navire.

Art. 11

Poursuites judiciaires contre un membre d'équipage

1. Les autorités judiciaires de l'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 du pays dont le navire bat pavillon.

2. Si un membre de l'équipage d'un navire de l'une des Parties contractantes commet à bord de ce navire une infraction pendant que ce navire se trouve dans les eaux territoriales de l'autre Partie contractante, les autorités de cette autre Partie n'interféreront pas de poursuites contre lui sans l'accord d'un fonctionnaire diplomatique ou consulaire compétent du pays du pavillon, sauf si :

- a) les conséquences de l'infraction affectent le territoire de l'Etat où ce navire se trouve; ou
- b) l'infraction est de nature à compromettre l'ordre ou la sécurité publique; 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 présent article ne portent pas atteinte aux droits de contrôle et d'instruction que les autorités de chacune des Parties contractantes possèdent en conformité avec leurs législations respectives.

Art. 12

Chacune des Parties contractantes reconnaît les documents d'identité de marins délivrés par l'autorité maritime de l'autre et accorde à leurs titulaires les droits mentionnés à l'article 13 du présent Accord.

Lesdits documents sont :

- pour les marins des navires camerounais, le « Livret professionnel maritime »;
- pour les marins du Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, le « Zeemansboek », le « Livret de marin ».

Art. 13

Droits reconnus aux marins titulaires des documents d'identité

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. 14

1. Les personnes titulaires des documents d'identité mentionnés à l'article 12 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 garantis;
- 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 sur 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 se trouvant dans un port d'une Partie contractante ou dans un port à l'étranger.

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

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

4. Houders van de in artikel 12 vermelde identiteitsbewijzen, die niet de nationaliteit van een der Overeenkomstsluitende Partijen hebben, krijgen voor dezelfde doeleinden als die welke zijn opgesomd in het eerste lid van dit artikel, de voor het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij benodigde inreis- en doorreisvisa, op voorwaarde dat hun wedertoelating tot het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de identiteitsbewijzen heeft afgegeven, is gewaarborgd.

Art. 15

1. Behoudens het bepaalde in de artikelen 12 tot 14 blijven de op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen geldende voorschriften betreffende de binnenkomst, het verblijf en de uitwijzing van vreemdelingen onverminderd van kracht.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen behouden zich het recht voor de toegang tot hun respectieve grondgebieden te ontzeggen aan houders van voormelde identiteitsbewijzen voor zeelieden die zij als ongewenst beschouwen.

Art. 16

Wanneer een bemanningslid van een schip van een der Overeenkomstsluitende Partijen dat zich in de territoriale of de binnenwateren van de andere Partij bevindt als gevolg van ziekte of ongeval, geneesmiddelen, geneeskundige verzorging dan wel verzorging in een ziekenhuis nodig heeft, die door de andere Partij op haar grondgebied worden verstrekt, wordt die hulp hem op kosten van zijn rederij gegeven onder dezelfde voorwaarden als aan bemanningsleden van deze Partij.

TITEL III

SAMENWERKING INZAKE ZEEVAARTOPLEIDING EN TECHNISCHE BIJSTAND OP HET GEBIED VAN DE UITRUSTING

Art. 17

Beide Partijen komen overeen samen te werken inzake zeevaartopleiding en bijstand op het gebied van de uitrusting van schepen en havens. Daartoe zullen bijzondere akkoorden worden gesloten die de modaliteiten en aspecten van die samenwerking regelen.

TITEL IV

SCHEEPVAARTVERKEER

Art. 18

Verkeersrechten

1. Elke rederij of groep van rederijen van een der Overeenkomstsluitende Partijen heeft het recht deel te nemen aan het goederenvervoer over zee (lijnverkeer) tussen beide landen, ongeacht de haven waar de goederen worden geladen, in de geest van de Gedragscode voor Lijnvaartconferenties. Zo moet krachtens dit Akkoord het vervoersaandeel van de nationale rederijen worden vastgesteld volgens een 40-40-20-verdeelsleutel, zowel wat het volume, de vrachtonnen als wat de waarde van de vracht betreft. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt zich erop toe te zien dat de activiteiten van haar rederijen binnen zodanige perken blijven dat de gezamenlijke quota aan de 40-40-20-verdeelsleutel beantwoorden.

2. Beide Partijen komen tevens overeen dat zij hun rederijen in staat zullen stellen, alleen of in onderlinge samenwerking, hun gespecialiseerde transporten (wijn in bulk, gips, bananen, petroleumprodukten, zout, enz.) te verrichten op een wijze die het best hun wederzijds belang dient.

3. Beide Overeenkomstsluitende Partijen vragen hun nationale rederijen een conference of bijzondere conference-afdeling op te richten met het doel aan elk van hen een evenwichtig vervoersaandeel toe te wijzen, rekening houdend met de rechten van derden volgens door de Overeenkomstsluitende Partijen af te spreken modaliteiten. De Partijen zien erop toe dat de reders zich naar de aldus genomen beslissingen richten.

4. Onverminderd haar in internationaal verband aangevane verbintenissen beschikt elke Overeenkomstsluitende Partij op soevereine wijze over de vervoersrechten die haar krachtens het bepaalde in dit Akkoord toekomen.

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 d'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 services 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 12 qui ne possèdent pas la nationalité d'une des Parties contractantes recevront les visas d'entrée ou de transit requis pour le territoire de l'autre Partie contractante à condition que la réadmission sur le territoire de la Partie contractante qui a délivré les documents d'identité soit garantie.

Art. 15

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

Art. 16

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.

TITRE III

DE LA COOPERATION EN MATIERE DE FORMATION MARITIME ET D'ASSISTANCE TECHNIQUE DANS LE DOMAINE DES EQUIPEMENTS

Art. 17

Les deux Parties conviennent d'établir une coopération en matière de formation maritime et d'assistance dans le domaine des équipements maritimes et portuaires. A cet effet, des accords particuliers seront conclus, spécifiant les modalités et les volets de cette coopération.

TITRE IV

DU TRAFIC MARITIME

Art. 18

Droits de trafic

1. Chacun des armements ou groupes d'armements relevant d'une des Parties contractantes a le droit de participer au transport des marchandises échangées par voie maritime (trafic de ligne) entre les deux pays, quel que soit le port d'embarquement, selon l'esprit du Code de conduite des conférences maritimes, notamment la répartition des parts de trafic entre armements nationaux au sens du présent Accord, en tonnage, unités payantes, et en valeur sur la base 40-40-20. Chaque Partie contractante s'engage à contenir les activités de chacun de ses armements dans la limite du quota, l'ensemble de ces quotas devant être compatible avec la répartition 40-40-20.

2. En outre, les deux Parties s'accordent pour permettre à leurs armements d'assurer seuls, ou en association entre eux, leurs trafics spécialisés (vins en vrac, gypses, bananes, produits pétroliers, sel, etc.) au mieux de leurs intérêts réciproques.

3. Les deux Parties contractantes demandent à leurs armements nationaux d'établir une conférence ou section de conférence particulière assurant à chacun d'eux une part équilibrée de trafic tout en réservant les droits des tiers selon les modalités à définir par accord entre les Parties contractantes. Celles-ci veilleront au respect par les armateurs des décisions ainsi prises.

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.

5. Elk land handhaaft inzake het zeevervoer de op de datum van ondertekening van dit Akkoord bestaande regelingen zoals die uit zijn nationale wetgeving zijn voortgevloeid, met dien verstande dat bij de toepassing daarvan rekening wordt gehouden met de beginselen van dit Akkoord, met name de volume- en waarde-quota.

Art. 19

Voorkeurs- en stimuleringsvervoertarieven

De voorkeurs- en stimuleringsvervoertarieven voor de in het derde lid van artikel 18 bedoelde conference of bijzondere conference-afdeling worden in de geest van de Gedragscode voor Lijnvaartconferenties afgesproken en gecontroleerd door de nationale scheepvaartmaatschappijen van de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie, enerzijds, en door de « Conseil national des chargeurs du Cameroun » en de « Armement national camerounais », anderzijds, die er tevens mede belast zijn ervoor te waken dat de hand wordt gehouden aan verdeling van de vervoersrechten.

Art. 20

Vlagbevoorrechtiging

Dit Akkoord laat de bestaande wetgeving van elke Partij inzake vlagbevoorrechtiging onverlet op alle gebieden die niet onder dit Akkoord vallen.

TITEL V

ALGEMENE SLOTBEPALINGEN

Art. 21

Gemengde Zeevaartcommissie

1. Met het oog op de tenuitvoerlegging van dit Akkoord wordt een Gemengde Zeevaartcommissie opgericht waarin de Twee Overeenkomstsluitende Partijen vertegenwoordigd zijn. Deze commissie is bevoegd voor alle aangelegenheden die verband houden met de toepassing van dit Akkoord. Ze komt samen op verzoek van een der Partijen afwisselend in het ene of het andere land op de in onderling overleg vastgestelde datum en plaats, en wel binnen 60 dagen na de ontvangdatum van het verzoek.

2. In het kader van de voornoemde Gemengde Zeevaartcommissie wordt een Overlegcomité ingesteld bestaande uit vertegenwoordigers van de voor de koopvaardij bevoegde besturen en vertegenwoordigers van de betrokken rederijen van beide landen.

3. Het Overlegcomité komt samen op verzoek van een der Partijen om de toepassing van het Akkoord te evalueren en eventuele moeilijkheden op te lossen.

Art. 22

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de scheepvaartondernemingen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht de inkomsten 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 naar het buitenland over te maken, overeenkomstig de in het land geldende wisselvoorschriften.

Art. 23

Duur

Dit Akkoord wordt gesloten voor een tijdvak van drie jaar. Ze kan stilzwijgend worden verlengd, telkens voor een nieuw tijdvak van drie jaar, tenzij een der Overeenkomstsluitende Partijen ze zes maanden vooraf opzegt.

Art. 24

Herziening

Dit Akkoord kan te allen tijde op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen en met wederzijdse instemming worden gewijzigd. De aldus aangebrachte wijzigingen worden van kracht overeenkomstig de nationale wetgeving van de Overeenkomstsluitende Partij.

Art. 25

Inwerkingtreding

Dit Akkoord dient te worden bekrachtigd; de akten van bekrachtiging worden uitgewisseld te Yaoundé.

Ze treedt in werking een maand na de uitwisseling van de akten van bekrachtiging.

5. Chaque pays conserve en matière de transport maritime l'acquis résultant à la date de signature dudit Accord, de sa législation nationale qui sera appliquée dans le respect des principes du présent Accord et notamment des quotas en volume et en valeur.

Art. 19

Taux de fret préférentiels et promotionnels

Sans préjudice de l'esprit du Code de conduite des conférences maritimes, les taux de fret préférentiels et promotionnels applicables à la conférence ou section de conférence particulière visée à l'alinéa 3 de l'article 19 ci-dessus seront négociés et contrôlés du côté de l'Union économique belgo-luxembourgeoise par les compagnies maritimes nationales intéressées et du côté camerounais par le Conseil national des chargeurs du Cameroun et par l'Armement national camerounais, qui sont également chargés de veiller au respect de la répartition des droits au trafic.

Art. 20

Privilège de pavillon

Cet Accord ne porte pas atteinte à la législation existante de chacune des deux Parties en matière de privilège de pavillon, dans les domaines qui ne sont pas couverts dans le présent Accord.

TITRE V

DISPOSITIONS GENERALES ET FINALES

Art. 21

Commission mixte maritime

1. Aux fins de la mise en application du présent Accord, il est créé une Commission mixte maritime composée de représentants des deux Parties contractantes. Cette commission est compétente pour traiter toutes les questions pouvant résulter de l'application du présent Accord. Elle se réunit à la demande de l'une des Parties alternativement dans l'une ou l'autre pays aux dates et lieu à fixer d'un commun accord dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de la demande.

2. Il est institué sous l'égide de la Commission mixte maritime visée au paragraphe ci-dessus, un Comité de concertation regroupant des représentants des administrations chargées de marine marchande et des représentants des armements concernés des deux pays.

3. Le Comité de concertation se réunit, à la demande de l'une ou l'autre Partie, en vue de faire le bilan de l'application de l'accord et de régler les difficultés éventuelles rencontrées.

Art. 22

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 réalisés sur le territoire de la première Partie contractante et résultant des transports maritimes, soit de transférer librement ces revenus à l'étranger, conformément à la réglementation nationale en vigueur en matière de change.

Art. 23

Durée

Le présent Accord est conclu pour une période de trois années. Il est renouvelable par tacite reconduction pour une nouvelle période de trois années, sauf dénonciation par l'une des Parties contractantes, après un préavis de 6 mois.

Art. 24

Révision

Le présent Accord peut être révisé à tout moment d'un commun accord à la demande de l'une des deux Parties contractantes. Les modifications ainsi intervenues entreront en vigueur conformément à la législation nationale des Parties contractantes.

Art. 25

Entrée en vigueur

Le présent Accord sera ratifié et les instruments de ratification seront échangés à Yaoundé.

Il entrera en vigueur un mois après l'échange des instruments de ratification.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit Akkoord hebben ondertekend.

Gedaan te Brussel, op 13 mei 1986, in tweevoud, in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk rechtsgeldig.

Voor de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie:

L. TINDEMANS,

Minister van Buitenlandse Betrekkingen.

Voor de Republiek Kameroen:

W. ETEKI MBOUMOUA,

Minister van Buitenlandse Zaken.

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

Fait à Bruxelles le 13 mai 1986 en double exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour l'Union économique belgo-luxembourgeoise:

L. TINDEMANS,

Ministre des Relations extérieures.

Pour la République du Cameroen:

W. ETEKI MBOUMOUA,

Ministre des Affaires étrangères.