

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1984-1985

31 JANUARI 1985

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de overeenkomst tussen de Regeringen van het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg en de Regering van de Verenigde Republiek Tanzania inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Dar-Es-Salaam op 5 november 1983

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Inleiding.

Op 5 november 1983 werd te Dar-es-Salaam de Scheepvaart-overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Verenigde republiek Tanzania ondertekend.

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.

Daarnaast laat de rechtmatige drang van de ontwikkelingslanden om deel te nemen aan het zeevervoer van hun eigen buitenlandse handel zich meer en meer gevoelen.

Derhalve werd dit akkoord geïnspireerd door de bekommernis om het maritiem transport tussen de landen van beide Overeenkomstsluitende Partijen op een harmonieuze wijze te regelen. Daarbij werden zowel de Belgische als Tanzaniaanse reders geconfronteerd met de monopolistische houding van de Oost-Afrika Conferentie die het vervoer tussen West-Europa en Oost-Afrika regelt, en waardoor hogervernoemde reders slechts een te gering aandeel van het maritiem vervoer konden verwerven.

De BLEU 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 van zijn reders aangaat, aan het maritiem transport zekere regels op te leggen.

Chambre des Représentants

SESSION 1984-1985

31 JANVIER 1985

PROJET DE LOI

portant approbation de l'accord entre les Gouvernements du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie en matière de marine marchande, signé à Dar-Es-Salaam le 5 novembre 1983

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Introduction.

Le 5 novembre fut signé à Dar-es-Salaam l'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République unie de Tanzanie.

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.

D'autre part le désir légitime des pays en voie de développement, de participer eux-mêmes au transport maritime de leur propre commerce extérieur, se fait de plus en plus sentir.

De ce chef, le présent accord fut inspiré par le souci de régler de façon harmonieuse le transport maritime entre les pays des deux Parties contractantes. En plus les armateurs belges et tanzaniens ont jusqu'à présent été confrontés avec l'attitude monopolistique de la Conférence de l'Afrique de l'Est, qui règle le transport maritime entre l'Europe occidentale et l'Afrique de l'Est de sorte que les armateurs précités ne pouvaient acquérir qu'une part trop restreinte 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.

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, ten einde in het kader van internationale instellingen opgelegde tegenmaatregelen tegen vlagdiscriminatie te kunnen uitvoeren. Dit is belangrijk voor België, dat met nationale schepen slechts een gering gedeelte ($\pm 5\%$) van de nationale buitenlandse handel vervoert en tevens de handelsvloot wenst uit te breiden.

Op aanvraag van de ontwikkelingslanden werd in 1974 te Genève de U.N.C.T.A.D.-Gedragscode voor Conferencepraktijken mede door de westerse landen onderschreven.

Deze Code heeft als doel de samenstelling en de werking van de Conférences 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.

Dit geldt voor Tanzania dat op 1 mei 1983 een vrachtbureau heeft ingesteld hetwelk in- en uitgaande cargo van Tanzania beheerst, alhoewel het de Code ratificeerde op 3 november 1975.

Ten einde de gevestigde belangen van de Belgische reders veilig te stellen en in het vooruitzicht dat België de Gedragscode zal ratificeren is het derhalve van groot belang dat ons land nu reeds bilateraal de Code van toepassing brengt, door met ontwikkelingslanden zoals Tanzania, maritieme akkoorden af te sluiten gebaseerd op de Gedragscode.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Financiën en Buitenlandse Handel,

W. DE CLERCQ.

De Minister van Economische Zaken,

M. EYSKENS.

*De Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,*

H. DE CROO.

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.

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 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.

Ceci concerne aussi la Tanzanie, qui instaura un bureau de fret, au 1^{er} mai 1983 afin de superviser les chargements entrant en ou sortant de Tanzanie, malgré le fait que ce pays avait ratifié le Code au 30 novembre 1975.

Il est par conséquent très important afin de sauvegarder les intérêts des armateurs belges, ainsi qu'en prévision de la ratification du Code de conduite par la Belgique que notre pays mette déjà maintenant le Code en œuvre d'une façon bilatérale en concluant avec les pays en voie de développement, tels que la Tanzanie, des accords maritimes basés sur le Code de conduite.

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Finances et du Commerce extérieur,

W. DE CLERCQ.

Le Ministre des Affaires économiques,

M. EYSKENS.

*Le Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,*

H. DE CROO.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 14de november 1984 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen de Regeringen van het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg en de Regering van de Verenigde Republiek Tanzania inzake de handels-scheepvaart, ondertekend te Dar-es-Salaam op 5 november 1983 », heeft de 3de december 1984 het volgend advies gegeven:

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit
de HH.:

Ch. HUBERLANT, *staatsraad, voorzitter*;
A. VANWELKENHUYZEN,
P. FINCÉUR, *staatsraden*;
C. DESCHAMPS,
J. DE GAVRE, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr.:

M. VAN GERREWEY, *griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer A. VANWELKENHUYZEN.

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

De Griffier,
M. VAN GERREWEY.

De Voorzitter,
Ch. HUBERLANT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 14 novembre 1984, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord entre les Gouvernements du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie en matière de marine marchande, signé à Dar-es-Salaam le 5 novembre 1983 », a donné le 3 décembre 1984 l'avis suivant:

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de
MM.:

Ch. HUBERLANT, *conseiller d'Etat, président*;
A. VANWELKENHUYZEN,
P. FINCÉUR, *conseillers d'Etat*;
C. DESCHAMPS,
J. DE GAVRE, *assesseurs de la section de législation*;

Mme:

M. VAN GERREWEY, *greffier*.

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

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

Le Greffier,
M. VAN GERREWEY.

Le Président,
Ch. HUBERLANT.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

Op de voordracht van onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, van Onze Minister van Financiën en Buitenlandse Handel, van Onze Minister van Economische Zaken en van Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

Enig artikel.

De overeenkomst tussen de Regeringen van het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg en de regering van de Verenigde Republiek Tanzania inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Dar-es-Salaam op 5 november 1983, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 20 december 1984.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Financiën en Buitenlandse Handel,

W. DE CLERCQ.

De Minister van Economische Zaken,

M. EYSKENS.

*De Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,*

H. DE CROO.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

Sur ma proposition de Notre Ministre des Relations extérieures, de Notre Ministre des Finances et du Commerce extérieur, de Notre Ministre des Affaires économiques et de Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

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

Article unique.

L'accord entre les Gouvernements du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République unie de Tanzanie en matière de marine marchande, signé à Dar-es-Salaam le 5 novembre 1983, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 20 décembre 1984.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI:

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Finances et du Commerce extérieur,

W. DE CLERCQ.

Le Ministre des Affaires économiques,

M. EYSKENS.

*Le Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,*

H. DE CROO.

MARITIME AGREEMENT ON MERCHANT SHIPPING BETWEEN THE GOVERNMENTS OF THE KINGDOM OF BELGIUM AND THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA

The Government of the Kingdom of Belgium, both on its own behalf and, under existing agreements, on behalf of the Government of the Grand Duchy of Luxembourg, and

The Government of the United Republic of Tanzania (hereinafter referred to as « the Contracting Parties »),

With a view to the development of bilateral relations between the two Parties and to the harmonious reinforcement of their co-operation in the field of maritime transport,

Desiring to contribute to the development of trade between the two Contracting Parties,

In accordance with principles of equality and mutual advantage,

Have agreed as follows:

Article 1.

For the purpose of this Agreement:

a) the term « maritime authority » means, in the case of the Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister in charge of the merchant navy and the officials vested with all or part of his powers, and in the case of the United Republic of Tanzania, the Minister responsible for matters relating to shipping or any person or body authorized to perform such functions.

b) the term « vessel of the Contracting Party » means any merchant vessel registered in the territory of that Party and flying its flag in accordance with its laws. However, this term does not include:

1. vessels exclusively used by the armed forces;
2. vessels for hydrographic, oceanographic and scientific research;
3. fishing boats;
4. vessels destined for cabotage between the ports of each Contracting Party and for inland waterways navigation;
5. vessels destined for providing port, roadstead and beach services, including pilotage, towing, assistance and rescue at sea;

c) the term « vessel operated by the national shipping companies of a Contracting Party » means any vessel of a Contracting Party as well as any vessel chartered by its national shipping companies, with the exception of vessels in the categories 1 through 5 under b) above;

d) the term « national shipping company » means any shipping company recognized as such by the maritime authority of each Contracting Party;

e) the term « crew member » means the master and any person who is employed aboard the vessel whose name is entered on the crew list of that vessel and who holds a document certifying his condition as a seaman.

Art. 2.

This Agreement shall apply to the territories of the Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of Luxembourg.

(VERTALING)

OVEREENKOMST TUSSEN DE REGERINGEN VAN HET KONINKRIJK BELGIË EN HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG EN DE REGERING VAN DE VERENIGDE REPUBLIEK TANZANIA INZAKE DE HANDELSSCHEEP-VAART

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

De Regering van de Verenigde Republiek Tanzania (hierna genoemd « de Overeenkomstluitende Partijen »),

Ten einde de bilaterale betrekkingen tussen beide Partijen te ontwikkelen en hun samenwerking inzake het vervoer over zee op harmonieuze wijze te verstevigen,

Verlangende bij te dragen tot de uitbreiding van de handelsbetrekkingen tussen beide Overeenkomstluitende Partijen,

Uitgaande van de beginselen van gelijkheid en wederzijds voordeel,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1.

In deze Overeenkomst betekent:

a) de term « scheepvaartautoriteit », wat het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg betreft: de Minister die bevoegd is voor de handels-scheepvaart en de ambtenaren aan wie alle of enkele van zijn bevoegdheden zijn overgedragen, en wat de Verenigde Republiek Tanzania betreft: de Minister die verantwoordelijk is voor scheepvaartangelegenheden of iedere persoon of instelling die gemachtigd is zulke functies uit te oefenen.

b) de term « schip van een Overeenkomstluitende Partij »: elk koopvaardij-schip dat is ingeschreven op het grondgebied van deze Partij en dat in overeenstemming met haar wetgeving onder haar vlag vaart. Deze term heeft echter geen betrekking op:

1. schepen die uitsluitend ten dienst van de krijgsmacht staan;
2. schepen voor hydrografisch, oceanografisch en wetenschappelijk onderzoek;
3. vissersschepen;
4. schepen bestemd voor de kustvaart tussen de havens van een Overeenkomstluitende Partij en voor de binnenscheepvaart;
5. schepen bestemd voor het verrichten van diensten in de wateren van de havens alsmede in de wateren vóór de reden en stranden, daaronder begrepen loods-, sleep-, en reddingsdiensten, evenals hulpverlening op zee;

c) de term « schip geëxploiteerd door de scheepvaartmaatschappijen van een Overeenkomstluitende Partij »: elk schip van een Overeenkomstluitende Partij alsook elk schip dat is bevracht door haar nationale scheepvaartmaatschappijen, met uitzondering van schepen bedoeld in de categorieën 1 tot 5 van bovenstaand punt b);

d) de term « nationale scheepvaartmaatschappij »: elke scheepvaartmaatschappij, die als zodanig door de autoriteit van elke Overeenkomstluitende Partij is erkend;

e) de term « 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 document dat hem de status van zeeman verleent.

Art. 2.

De Overeenkomst geldt voor het grondgebied van het Koninkrijk België en dat van het Groothertogdom

(TRADUCTION)

ACCORD ENTRE LES GOUVERNEMENTS DU ROYAUME DE BELGIQUE ET DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE UNIE DE TANZANIE EN MATIÈRE DE MARINE MARCHANDE

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 unie de Tanzanie d'autre part (ci-après dénommés « les Parties contractantes »),

En vue de développer les relations bilatérales entre les deux Parties et de renforcer harmonieusement leur coopération dans le domaine des transports maritimes,

Désireux de contribuer au développement des échanges commerciaux entre les deux Parties contractantes,

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

Sont convenus de ce qui suit:

Article 1^{er}.

Aux fins du présent Accord:

a) le terme « Autorité maritime » désigne, en ce qui concerne le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre chargé de la marine marchande et les fonctionnaires auxquels il est délégué tout ou partie de ses attributions, et en ce qui concerne la République unie de Tanzanie, le Ministre chargé des questions relatives à la navigation, ou toute personne ou organisme habilité à exercer de telles fonctions.

b) le terme « navire d'une Partie contractante » désigne tout navire de commerce immatriculé dans le territoire de cette Partie et battant son pavillon, conformément à sa législation; ce terme ne comprend pas:

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

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

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

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

Art. 2.

Le présent Accord s'applique aux territoires du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg.

bourg and to the territory of the United Republic of Tanzania.

Art. 3.

1. The Contracting Parties express their will to cooperate in the field of maritime transport in the spirit of the United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences.

2. As regards seaborne liner traffic between the countries of the Contracting Parties, irrespective of the port of loading or unloading, the regulations applied by the Contracting Parties to vessels operated by their respective national merchant shipping companies shall be based on the cargo sharing formula 40/40/20 on the basis of the value or volume of freight.

Art. 4.

Without prejudice to its international commitments, each Contracting Party shall enjoy entire freedom as to the use of the traffic rights granted to it under this Agreement.

Art. 5.

Each of the Contracting Parties shall, in its ports, grant to the vessels operated by the national shipping companies of the other Contracting Party the same treatment as rendered to the vessels operated by its own national shipping companies with respect to the collection of harbour dues and taxes, access to ports, freedom to enter, remain in and leave harbours, the use of port facilities, and to all facilities granted by it in connection with navigation and commercial operations for the vessels and their crews, passengers and freight. This provision shall apply in particular to allocation of berths and to facilities for loading and unloading.

Art. 6.

1. The Contracting Parties shall, within the framework of their laws and port regulations, take necessary steps to reduce as far as possible the time spent in their ports by the vessels operated by their respective national shipping companies and to simplify compliance with the administrative, customs and health formalities in force in those ports.

2. As far as such formalities are concerned, the treatment granted in a national port of one of the Contracting Parties to any vessel operated by the national shipping companies of the other Party shall be similar to that granted to the vessels operated by the national shipping companies of the first Party.

Art. 7.

Each of the Contracting Parties shall recognize the nationality of the vessels of the other Contracting Party as certified by the documents which are aboard the said vessels and are issued by the competent authorities of the other Contracting Party in accordance with its laws and regulations.

Art. 8.

1. Tonnage certificates and other ship's documents issued or recognized by one of the Contracting Parties shall also be recognized by the other Party.

Luxemburg en voor het grondgebied van de Verenigde Republiek Tanzania.

Art. 3.

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen hun wil om op het gebied van het vervoer over zee samen te werken in de geest van het Verenigde Naties-Verdrag inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties.

2. Ten aanzien van het vervoer van goederen, dat in het raam van het handelsverkeer over zee (regelmatige lijnen) tussen de landen van beide Partijen plaatsvindt, en zulks ongeacht de haven waar de goederen worden geladen of gelost, passen de Overeenkomstsluitende Partijen op schepen welke door hun onderscheiden nationale handelsscheepvaartmaatschappijen 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.

Art. 4.

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

Art. 5.

Elke der Overeenkomstsluitende Partijen zal in haar havens aan de door de nationale scheepvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij geëxploiteerde schepen dezelfde behandeling toekennen als aan haar eigen schepen, wat betreft het innen van havengelden en -heffingen, de toegang tot de havens, de vrijheid van binnenkomst, verblijf en vertrek, het gebruik van de havens en van alle faciliteiten welke zij ten behoeve van de scheepvaart en van de commerciële handelingen aan de schepen en hun bemanningen, passagiers en goederen verleent. Deze bepaling betreft in het bijzonder het toekennen van ligplaatsen aan de kade en de faciliteiten voor het laden en lossen.

Art. 6.

1. De Overeenkomstsluitende Partijen nemen, binnen de grenzen van hun wetgeving en havenvoorschriften, de nodige maatregelen, om in de mate van het mogelijke onnodig oponthoud van de door hun onderscheiden nationale scheepvaartmaatschappijen geëxploiteerde schepen in de havens te voorkomen en de afwikkeling van administratieve, douane- en sanitaire formaliteiten welke in hun havens moeten worden vervuld, te vereenvoudigen.

2. Wat deze formaliteiten betreft, dient de behandeling, welke in een nationale haven van een der Overeenkomstsluitende Partijen aan een door de nationale scheepvaartmaatschappijen van de andere Partij geëxploiteerd schip wordt verleend, dezelfde te zijn als die welke de door de nationale scheepvaartmaatschappijen van eerstbedoelde Partij geëxploiteerde schepen genieten.

Art. 7.

Ieder van de Overeenkomstsluitende Partijen erkent de nationaliteit van de schepen van de andere Overeenkomstsluitende Partij zoals deze blijkt uit de stukken die zich aan boord van deze schepen bevinden en die door de bevoegde autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn afgegeven in overeenstemming met haar wetten en reglementen.

Art. 8.

1. Meetbrieven en andere scheepspapieren die door één der Overeenkomstsluitende Partijen zijn afgegeven of erkend, worden door de andere Partij eveneens erkend.

bourg, d'une part, et au territoire de la République unie de Tanzanie, d'autre part.

Art. 3.

1. Les Parties contractantes réaffirment leur volonté de coopérer dans le domaine des transports maritimes dans l'esprit de la Convention des Nations-Unies relative à un Code de conduite des Conférences maritimes.

2. En ce qui concerne le transport des marchandises échangées entre les pays des deux Parties par la voie maritime (lignes régulières) quel que soit le port d'embarquement ou de débarquement, le régime à appliquer par les Parties contractantes aux navires exploités par leurs compagnies maritimes nationales respectives reposera sur la clé de répartition 40/40/20, à l'égard des cargaisons en valeur du fret et en volume.

Art. 4.

San préjudice de ses engagements sur le plan international, chaque Partie contractante dispose souverainement des droits de trafic qui lui reviennent aux termes du présent Accord.

Art. 5.

Chacune des Parties contractantes assure dans ses ports aux navires exploités par les compagnies maritimes nationales de l'autre Partie contractante le même traitement qu'aux navires exploités par ses propres compagnies maritimes nationales en ce qui concerne la perception des droits et taxes portuaires ainsi qu'en ce qui concerne l'accès aux ports, la liberté d'entrée, de séjour et de sortie, leur utilisation et toutes les commodités qu'elle accorde à la navigation et aux opérations commerciales pour ces navires et leurs équipages, les passagers et les marchandises. Cette disposition vise notamment l'attribution des places à quai et les facilités de chargement et de déchargement.

Art. 6.

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

2. En ce qui concerne ces formalités, le traitement accordé dans un port national d'une des Parties contractantes à tout navire exploité par les compagnies maritimes nationales de l'autre Partie sera analogue à celui qui est réservé aux navires exploités par les compagnies maritimes nationales de la première Partie.

Art. 7.

Chacune des Parties contractantes reconnaît la nationalité des navires de l'autre Partie contractante établie par les documents se trouvant à bord de ces navires et délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante conformément à ses lois et règlements.

Art. 8.

1. Les certificats de jaugeage et autres papiers de bord émis ou reconnus par une des Parties contractantes sont également reconnus par l'autre Partie.

2. Vessels of each Contracting Party carrying legally issued tonnage certificates shall be exempt from remeasuring in the ports of the other Party.

Art. 9.

Each Contracting Party shall recognize the seamen's identity documents issued by the competent authorities of the other Contracting Party.

The said identity documents are, as concerns the Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of Luxembourg, the «Zeemansboek» (seaman's continuous discharge book) and, as concerns the United Republic of Tanzania, the Tanzania Seaman's Discharge Book.

Art. 10.

1. The crew members of a vessel of one of the Contracting Parties may go ashore and stay in the municipality in which the port of call is situated as well as in the neighbouring municipalities, provided that the crew list is handed over to the competent authorities, in compliance with rules which are in force in that port.

2. Both on going ashore and on returning aboard the vessel such persons shall comply with the regulatory control.

Art. 11.

1. Any person holding the identity documents referred to in article 9 shall be entitled, irrespective of the means of transport used:

a) after being discharged, to proceed directly to a country where admission is guaranteed in so far as travel expenses are covered;

b) to enter the territory of one of the Contracting Parties in order to enrol on a specific vessel in a specific port of that country;

c) to pass through the territory of one of the Contracting Parties either in order to enrol on board a specific vessel which lies in a specific port, or in order to be transferred from a vessel which is calling there to another vessel lying in a port of one of the Contracting Parties or in a port abroad.

2. In all cases referred to in paragraph 1, the identity documents must bear the visa of the other Contracting Party. Such visa shall not be unreasonably withheld.

3. Where a crew member holding the identity documents referred to in paragraph 1, is disembarked at a port of the other Contracting Party for health reasons, purposes of service or for other reasons recognized as valid by the competent authorities, the latter shall give the necessary authorization for the person concerned to remain in its territory in the event of his hospitalisation and to return to his country of origin or proceed to another port of embarkation by any means of transport.

4. For the same purpose as those enumerated in paragraph 1 above, any persons holding the identity documents referred to in article 9 who do not possess the nationality of one of the Contracting Parties shall be granted the entry or transit visas required for the territory of the other Contracting Party, provided readmission to the territory of the Contracting Party which issued the identity documents is guaranteed.

2. Schepen van een Overeenkomstsluitende Partij die zijn voorzien van overeenkomstig de wet afgegeven meetbrieven zijn vrijgesteld van hernieuwde meting in havens van de andere Partij.

Art. 9.

Elke Overeenkomstsluitende Partij erkent de identiteitsbewijzen voor zeevarenden afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Deze identiteitsbewijzen zijn, voor het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg, het «Zeemansboek» (seaman's continuous discharge book), en voor de Verenigde Republiek Tanzania, het «Tanzania Seaman's Discharge Book».

Art. 10.

1. De leden van de bemanning van een schip van een der Overeenkomstsluitende Partijen mogen aan wal gaan en verblijven in de gemeente waartoe de aanleghaven behoort, alsook in de aangrenzende gemeenten, op voorwaarde dat de bemanningslijst aan de bevoegde autoriteiten wordt overgelegd, een en ander in overeenstemming met de in gezegde haven geldende voorschriften.

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

Art. 11.

1. Het is de houders van de in artikel 9 genoemde identiteitsbewijzen toegestaan, ongeacht het door hen gebruikt vervoermiddel:

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

b) het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen binnen te komen met de bedoeling aan te monstern op een bepaald schip in een bepaalde haven van dat land;

c) zich op doorreis op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij te bevinden, hetzij om aan te monstern op een bepaald schip dat zich in een bepaalde haven bevindt, hetzij om over te gaan van een schip dat in het land ligt op een ander dat zich in een haven van een Overeenkomstsluitende Partij of in een haven in het buitenland bevindt.

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

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

4. Houders van een der identiteitsbewijzen, genoemd in artikel 9, die niet de nationaliteit van een der Overeenkomstsluitende Partijen hebben, krijgen voor dezelfde doeleinden als die welke zijn opgesomd in het eerste lid van dit artikel de voor het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij benodigde inreis- en doorreisvisa, op voorwaarde dat hun wedertoevlating tot het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die het identiteitsbewijs heeft afgegeven is gewaarborgd.

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

Art. 9.

Chaque Partie contractante reconnaît les documents d'identité de marin délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie.

Ces documents d'identité sont : en ce qui concerne le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, le «Zeemansboek» (le livret de marin); et en ce qui concerne la République unie de Tanzanie, le «Tanzania Seaman's Discharge Book».

Art. 10.

1. 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.

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

Art. 11.

1. Les personnes titulaires des documents d'identité mentionnés à l'article 9 sont autorisés, quel que soit le moyen de locomotion utilisé :

a) après licenciement, à se rendre directement dans un pays où l'admission est assurée pour autant que les frais de voyage soient assurés;

b) à entrer sur le territoire d'une Partie contractante en vue d'un enrôlement sur un navire déterminé dans un port déterminé de ce pays;

c) à transiter dans le territoire d'une Partie contractante soit en vue d'un enrôlement à bord d'un navire déterminé se trouvant dans un port déterminé, soit en vue d'être transféré d'un navire y faisant escale sur un autre navire se trouvant dans un port d'une Partie contractante ou dans un port à l'étranger.

2. Dans tous les cas cités au paragraphe 1, les documents d'identité doivent être revêtus du visa de l'autre Partie contractante. Ce visa est délivré dans un délai raisonnable.

3. Lorsqu'un membre de l'équipage titulaire des documents d'identité visés au paragraphe 1 est débarqué dans un port de l'autre Partie contractante pour des raisons de santé, des circonstances de service ou pour d'autres motifs reconnus valables par les autorités compétentes, celles-ci donneront les autorisations nécessaires pour que l'intéressé puisse en cas d'hospitalisation, séjourner sur son territoire et qu'il puisse par n'importe quel moyen de transport soit regagner son pays d'origine, soit rejoindre un autre port d'embarquement.

4. Pour les mêmes buts que ceux énumérés au paragraphe 1, ci-dessus, les personnes titulaires des documents d'identité visés à l'article 9 qui ne possèdent pas la nationalité d'une des Parties contractantes recevront les visas d'entrée ou de transit requis pour le territoire de la Partie contractante à condition que la réadmission sur le territoire de la Partie contractante qui a délivré les documents d'identité soit garantie.

Art. 12.

1. Without prejudice to the provision of Article 9 to 11, the provisions in force in the territories of the Contracting Parties relating to the entry, abode and removal of aliens shall remain applicable.

2. The Contracting Parties reserve the right to prohibit access to their respective territories to any persons possessing the above-mentioned seaman's documents whom they consider undesirable.

Art. 13.

1. The judicial authorities of a Contracting Party shall have no jurisdiction to hear civil proceedings relating to a maritime service contract of a crew member of a vessel of the other Contracting Party unless with the consent of the competent diplomatic or consular officer of the country whose flag such vessel flies.

2. Where a crew member of a vessel of a Contracting Party committed aboard such vessel an offence while the vessel is in the territorial waters of the other Contracting Party, the authorities of the State where the vessel lies shall not instigate criminal proceedings against him without the consent of a competent diplomatic or consular officer of the State whose flag the vessel flies, unless:

a) the consequences of the offence affect the territory of the State where the vessel lies; or

b) the offence is likely to jeopardize public order or security; or

c) the offence is regarded a high misdemeanour under the law of the State where the vessel lies; or

d) the offence has been committed against a person who is not a crew member; or

e) the instigation of criminal proceedings is essential for the suppression of traffic in drugs and smuggling.

3. The provisions of paragraph 2 of this Article shall not prejudice the rights of the competent authorities in all matters concerning the enforcement of the laws and regulations relating to the entry of aliens, to customs, public health and other measures of the control over the safety of vessels and ports, the protection of human life and the security of goods.

Art. 14.

Each of the Contracting Parties shall grant merchant shipping companies of the other Contracting Party the right either to use, for the purpose of making payments, income and other receipts obtained within the territory of the first Contracting Party and deriving from maritime transport, or to transfer such income and other receipts abroad in accordance with the existing legislation.

Art. 15.

1. If a vessel of one of the Contracting Parties is stranded or grounded, or suffers any other damage near the coasts of the other Party, the competent authorities of such Party shall:

a) inform the diplomatic agent or the consular officer of the State whose flag such vessel flies for him to assume the functions incumbent on him;

b) afford the same protection and assistance to the crew members and passengers, and to the vessel and its cargo, as would be given to a vessel flying its own flag.

Art. 12.

1. Behoudens het bepaalde in de artikelen 9, 10 en 11 blijven de op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen geldende voorschriften betreffende de binnenkomst, het verblijf en de uitwijzing van vreemdelingen onverminderd van kracht.

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

Art. 13.

1. De rechterlijke autoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen mogen geen kennis nemen van burgerrechtelijke vorderingen welke betrekking hebben op een overeenkomst tot het verrichten van arbeid als lid van de bemanning van een schip van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dan na toestemming van de bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Vlagstaat.

2. Wanneer een lid van de bemanning van een schip van een Overeenkomstsluitende Partij aan boord van dat schip een strafbaar feit pleegt terwijl het schip zich in territoriale wateren van de andere Overeenkomstsluitende Partij bevindt, stellen de autoriteiten van de Staat waar het schip zich bevindt tegen hem geen vervolging in zonder toestemming van een bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Vlagstaat, behalve indien:

a) de gevolgen van het strafbare feit zich uitstrekken tot het grondgebied van de Staat waar het schip zich bevindt; of

b) het strafbare feit aldaar de openbare orde verstoort of de openbare veiligheid in gevaar brengt; of

c) het strafbare feit volgens de wet van de Staat waar het schip zich bevindt een ernstig misdrijf is; of

d) het strafbare feit is gepleegd tegen een persoon die geen lid is van de bemanning; of

e) het instellen van vervolging noodzakelijk is om de handel in verdoevende middelen en de smokkel te beteugelen.

3. Het bepaalde in lid 2 van dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de bevoegde autoriteiten inzake alles wat betrekking heeft op de toepassing van de wetgeving en de voorschriften betreffende de toelating van vreemdelingen, douane-aangelegenheden, volksgezondheid, alsmede op de andere controlemaatregelen met betrekking tot de veiligheid van schepen en havens, de beveiliging van mensenlevens en de veiligheid van goederen.

Art. 14.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de scheepvaartmaatschappijen van de andere Partij het recht de inkomsten en andere ontvangsten, die deze op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit het zeevervoer heeft verkregen, aan te wenden om er betalingen te verrichten, dan wel deze inkomsten en andere ontvangsten naar het buitenland over te brengen met inachtneming van de bestaande wetgeving.

Art. 15.

1. Wanneer een schip van één der Overeenkomstsluitende Partijen schipbreuk lijdt, strandt of enige andere averij oploopt in de nabijheid van de kust van de andere Partij, zullen de bevoegde autoriteiten van deze laatste Partij:

a) de diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Staat waarvan gezegd schip de vlag voert, waarschuwen opdat hij de gepaste maatregelen zou kunnen nemen;

b) aan de leden van de bemanning en aan de passagiers, alsmede aan het schip en aan zijn lading dezelfde bescherming en bijstand verlenen als aan een schip dat de vlag van laatstbedoelde Partij voert.

Art. 12.

1. Sans préjudice des dispositions reprises aux articles 9 à 11, les dispositions en vigueur sur le territoire des Parties contractantes relatives à l'entrée, au séjour et à l'éloignement des étrangers restent applicables.

2. Les Parties contractantes se réservent le droit d'interdire l'entrée de leurs territoires respectifs aux personnes, en possession des documents de marin susmentionnés, qu'elles jugeraient indésirables.

Art. 13.

1. Les autorités judiciaires d'une des Parties contractantes ne peuvent connaître de procès civils portant sur un contrat d'engagement maritime en tant que membre de l'équipage d'un navire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord de l'agent diplomatique ou consulaire compétent du pays dont ledit navire bat pavillon.

2. Lorsqu'un membre de l'équipage d'un navire d'une Partie contractante a commis à bord de ce navire une infraction pendant que le navire se trouve dans les eaux territoriales de l'autre Partie contractante, les autorités de l'Etat où le navire se trouve n'intentent pas de poursuites contre lui sans l'accord d'un fonctionnaire diplomatique ou consulaire compétent de l'Etat dont le navire bat pavillon, sauf si

a) les conséquences de l'infraction affectent le territoire de l'Etat où le navire se trouve;

b) l'infraction est de nature à compromettre l'ordre ou la sécurité publics;

c) l'infraction constitue, selon la loi de l'Etat où le navire se trouve, un délit grave;

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

e) l'institution de poursuites est indispensable pour la répression du trafic de stupéfiants et de la contrebande.

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, ainsi que les autres mesures de contrôle concernant la sécurité des navires et des ports, la sauvegarde des vies humaines et la sécurité des marchandises.

Art. 14.

Chacune des Parties contractantes accorde aux compagnies 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 ces revenus et autres recettes à l'étranger en se conformant à la législation existante.

Art. 15.

1. Au cas où un navire de l'une des Parties contractantes ferait naufrage, s'échouerait ou subirait toute avarie près des côtes de l'autre Partie, les autorités compétentes de ladite Partie:

a) informeraient l'agent diplomatique ou le fonctionnaire consulaire de l'Etat dont ledit navire bat pavillon afin qu'il assume les fonctions qui lui incombent;

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

2. If a vessel has been damaged, its cargo and stores shall not be liable to customs duties in so far as they are not released for consumption or used on the spot.

Art. 16.

The Contracting Parties undertake to co-operate to remove obstacles liable to hinder the development of maritime trade and the various activities connected with such trade between them.

Art. 17.

1. A joint commission, made up of representatives designated by the Government concerned, shall meet at the request of one of the Contracting Parties for dealing with any questions arising from the application or interpretation of this Agreement.

2. The joint commission shall be required to submit to the Contracting Parties any recommendations which it considers useful.

Art. 18.

1. Each of the Contracting Parties shall notify the other the completion of the constitutional formalities required to bring this Agreement into effect. The Agreement shall come into force from the date of the latter notification.

2. This Agreement shall remain in force for a period of five years. It may be extended by mutual agreement between the Contracting Parties.

3. The Agreement may be terminated at any time by either Party notifying the other in writing through diplomatic channels. In such a case, the Agreement shall cease to have effect one year after such notification.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned duly authorized thereto have signed this Agreement.

Done at Dar-es-Salaam on 5th., November, 1983, in duplicate, two original each in the French, Dutch and English languages, the three texts being equally authentic.

For the Government of the Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of Luxembourg:

L. TINDEMANS.

For the Government of the United Republic of Tanzania:

SALIM AHMED SALIM.

2. Wanneer een schip averij opgelopen heeft, worden zijn lading en boordvoorraad aan geen enkel douanerecht onderworpen voor zover zij niet ter plaatse in de handel worden gebracht of worden gebruikt.

Art. 16.

De Overeenkomstsluitende Partijen zullen samenwerken ten einde alle belemmeringen uit de weg te ruimen die de ontwikkeling van de handelsscheepvaart tussen hun landen en de verschillende activiteiten die ermee verband houden zouden kunnen bemoeilijken.

Art. 17.

1. Een Gemengde Commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers die zijn aangewezen door de betrokken Regeringen, komt op verzoek van één der Overeenkomstsluitende Partijen bijeen om de problemen te onderzoeken die uit de toepassing of de uitlegging van deze Overeenkomst mochten voortvloeien.

2. Deze Gemengde Commissie zal aan de Overeenkomstsluitende Partijen alle aanbevelingen doen die zij nodig acht.

Art. 18.

1. De Overeenkomstsluitende Partijen stellen elkaar ervan in kennis dat de grondwettelijk vereiste procedures voor de inwerkingtreding van de Overeenkomst zijn vervuld. De Overeenkomst treedt in werking op de datum van de laatste kennisgeving.

2. Deze Overeenkomst blijft van kracht gedurende een tijdvak van 5 jaar. Ze kan worden verlengd met wederzijdse instemming van de Overeenkomstsluitende Partijen.

3. De Overeenkomst kan te allen tijde door elk van beide Partijen worden opgezegd door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Partij. In zulk geval wordt de Overeenkomst een jaar na de kennisgeving beëindigd.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Dar-es-Salaam op 5 november 1983, in twee oorspronkelijke exemplaren, ieder in de Nederlandse, de Franse en de Engelse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek.

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

L. TINDEMANS.

Voor de Regering van de Verenigde Republiek Tanzania:

SALIM AHMED SALIM.

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

Art. 16.

Les Parties contractantes coopéreront de façon à éliminer les obstacles qui pourraient entraver le développement des échanges commerciaux maritimes, ainsi que les diverses activités découlant de ces échanges entre elles.

Art. 17.

1. Une Commission mixte, composée de représentants désignés par les Gouvernements intéressés, se réunira à la demande de l'une des Parties contractantes pour examiner les questions pouvant résulter de l'application ou de l'interprétation du présent Accord.

2. Cette Commission mixte présentera aux Parties contractantes toutes recommandations qu'elle juge utiles.

Art. 18.

1. Chacune des Parties contractantes informera l'autre Partie de ce que les formalités requises par sa Constitution pour l'entrée en vigueur du présent Accord ont été accomplies. L'Accord entrera en vigueur à compter du jour de la dernière notification.

2. Le présent Accord restera en vigueur pour une durée de cinq ans. Il pourra être prorogé d'un commun accord entre les Parties contractantes.

3. L'une ou l'autre des Parties pourra mettre fin au présent Accord à tout moment, moyennant notification écrite à l'autre Partie par les voies diplomatiques. Dans ce cas, l'Accord cessera ses effets un an après ladite notification.

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

Fait à Dar-es-Salaam le 5 novembre 1983, en deux exemplaires originaux chacun en langues française, néerlandaise et anglaise, les trois textes faisant également foi.

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

L. TINDEMANS.

Pour le Gouvernement de la République unie de Tanzanie:

SALIM AHMED SALIM.