

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1986-1987

28 NOVEMBER 1986

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Mozambique ondertekend te Maputo op 30 mei 1985

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 30 mei 1985 werd te Maputo de scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Mozambique ondertekend.

Dit akkoord werd geïnspireerd door de bekommernis om het zeevervoer tussen de landen van beide partijen op harmonieuze wijze te regelen. Tot op heden konden zowel België als Mozambique slechts een gering aandeel van het maritiem vervoer verwerken.

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.

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

Chambre des Représentants

SESSION 1986-1987

28 NOVEMBRE 1986

PROJET DE LOI

portant approbation de l'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République populaire du Mozambique signé à Maputo le 30 mai 1985

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 30 mai 1985 fut signé à Maputo l'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République populaire du Mozambique.

Cet accord fut inspiré par le souci de régler de façon harmonieuse le transport maritime entre les pays des deux parties. Jusqu'à l'heure actuelle la Belgique aussi bien que le Mozambique 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 de l'O.C.D.E. et la C.E.E., les pays occidentaux sont à présent obligés d'effectuer des démarches et de prendre des mesures à l'égard de la politique maritime d'Etats qui, ces dernières années, veulent obtenir par des moyens non commerciaux une part importante du transport maritime.

Dans le domaine maritime l'U.E.B.L. a toujours observé le principe de la liberté de la navigation commerciale et n'est donc pas intervenue par voie d'autorité pour imposer certaines règles au transport maritime en ce qui concerne la participation de ses armateurs.

Etant donné 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 notre pays afin de prévoir les contre-mesures imposées par les 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.

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.

Dit laatste geldt eveneens voor Mozambique dat via haar vrachtcontroleorganisme « MOCARGO », de in- en uitgaande zeetrafieken controleert, en als staatshandelsregime tot op heden de V.N.-Gedragscode voor Lijnvaartconferenties niet wenst te ratificeren.

Teneinde de gevestigde belangen van de Belgische reders in de West-Afrika-rang 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 Guinea, 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.

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

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

Ceci concerne aussi le Mozambique, qui instaura un bureau de contrôle de fret, dénommé « MOCARGO », afin de contrôler le trafic maritime en provenance ou à destination de ce pays, et qui, étant un pays à commerce d'Etat, n'a pas l'intention à l'heure actuelle d'adhérer au Code de conduite pour conférences de ligne des N.U.

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 déjà à l'heure actuelle ce Code en œuvre de façon bilatérale en concluant avec les pays en voie de développement tels que la Guinée, 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 vakantiekamer, op 18 juli 1986 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de Scheepvaart-overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Mozambique, ondertekend te Maputo op 30 mei 1985 », heeft op 11 augustus 1986 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit
de HH. :

J. LIGOT, *kamervoorzitter*;
P. FINCEUR,
P. MARTENS, *staatsraden*;
F. RIGAUX,
F. DELPEREE, *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 H. P. TAPIE, kamervoorzitter.

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

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

De Voorzitter,
(get.) J. LIGOT.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 18 juillet 1986, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République populaire du Mozambique, signé à Maputo le 30 mai 1985 », a donné le 11 août 1986 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de
MM. :

J. LIGOT, *président de chambre*;
P. FINCEUR,
P. MARTENS, *conseillers d'Etat*;
F. RIGAUX,
F. DELPEREE, *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. P. TAPIE, président de chambre.

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

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

Le Président,
(s.) J. LIGOT.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken, 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.

De scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Mozambique, ondertekend te Maputo op 30 mei 1985 zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 18 november 1986.

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

Article unique.

L'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République populaire du Mozambique, signé à Maputo le 30 mai 1985 sortira son plein et entier effet,

Donné à Bruxelles, le 18 novembre 1986.

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.

SCHEEPVAARTOVEREENKOMST

TUSSEN DE VOLKSREPUBLIEK MOZAMBIQUE
EN DE BELGISCH-LUXEMBURGSE ECONOMISCHE UNIE

De Regering van de Volksrepubliek Mozambique, enerzijds,
en

De Regering van het Koninkrijk België, krachtens bestaande overeenkomsten mede uit naam van de Regering van het Groothertogdom Luxemburg, anderzijds, hierna de «Overeenkomstsluitende Partijen» te noemen, verlangende bij te dragen tot de uitbreiding van hun bilaterale betrekkingen op het gebied van de handelsscheepvaart, uitgaande van de beginselen van gelijkheid der wederzijdse belangen en voordelen en van non-discriminatie, zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1.

Deze overeenkomst geldt voor het grondgebied van de Volksrepubliek Mozambique, enerzijds, en voor het grondgebied van het Koninkrijk België en dat van het Groothertogdom Luxemburg, anderzijds.

Art. 2.

In deze overeenkomst betekent:

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

b) de uitdrukking «schip van een Overeenkomstsluitende Partij»: elk koopvaardijship dat is ingeschreven op het grondgebied van deze Partij en onder haar vlag vaart.

Deze uitdrukking omvat niet:

1) oorlogsschepen of eenheden van de oorlogsvloot;
2) schepen in eigendom van de Staat die voor niet-commerciële doeleinden bestemd zijn;

3) schepen gebruikt voor niet-commerciële doeleinden, met name voor hydrografisch, oceanografisch of wetenschappelijk onderzoek;

4) vissersschepen;

5) schepen uitsluitend bestemd voor de kustvaart tussen de havens van een Overeenkomstsluitende Partij en voor de binnenscheepvaart;

6) schepen bestemd voor diensten in de havens, baaien en binnenwateren, alsook voor loods-, sleep- en reddingsdiensten en voor hulpverlening;

c) de uitdrukking «schip geëxploiteerd door de nationale scheepvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij»: ieder schip van een Overeenkomstsluitende Partij alsmede de handelsschepen die onder buitenlandse vlag varen en door scheepvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn bevracht, met uitzondering van de onder de nummers 1 tot 6 van alinea b van dit artikel bedoelde schepen;

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

e) de uitdrukking «lid van de bemanning»: ieder persoon die aan boord van een schip van een Overeenkomstsluitende Partij werkzaam is, op de monsterrol is ingeschreven en houder is van een officieel document dat hem als dusdanig erkent;

f) de uitdrukking «haven van een Overeenkomstsluitende Partij»: iedere haven van elke partij die openstaat voor de internationale scheepvaart.

Art. 3.

De Overeenkomstsluitende Partijen zullen samenwerken teneinde alle belemmeringen uit de weg te ruimen die de ontwikkeling van de scheepvaart tussen de havens van beide landen kunnen bemoeilijken. Zij zullen zich tevens onthouden van iedere maatregel die van aard is de activiteiten van hun schepen te beperken of een discriminatie of ongelijkheid van behandeling in het leven te roepen.

Art. 4.

1. De Overeenkomstsluitende Partijen bevestigen opnieuw hun wil om op het gebied van het vervoer over zee samen te werken in de geest van de Gedragscode voor lijnvaartconferenties. De Overeenkomstsluitende Partijen passen op de door hun respectieve nationale scheepvaartmaatschappijen geëxploiteerde schepen een regeling toe waaraan de verdeelsleutel 40/40/20, geldende zowel wat de waarde als het volume van de vracht betreft, ten grondslag ligt.

2. De scheepvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij zullen de voor de uitvoering van deze overeenkomst nodige aanvullende overeenkomsten sluiten.

3. Het recht van schepen die onder de vlag van een derde Staat varen om aan het goederenvervoer tussen de havens van de Overeenkomstsluitende Partijen deel te nemen, wordt door de bepalingen van dit artikel onverlet gelaten.

ACCORD MARITIME

ENTRE LA REPUBLIQUE POPULAIRE DU MOZAMBIQUE
ET L'UNION ECONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE

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

Le Gouvernement du Royaume de Belgique, tant en son nom qu'au nom du Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, d'autre part, en vertu d'accords existants, ci-après désignés comme Parties contractantes, désireuses de contribuer au développement de leurs relations bilatérales, dans le domaine de la marine marchande, sur base des principes d'égalité des intérêts et avantages mutuels et de la non-discrimination, sont convenus de ce qui suit:

Article 1.

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 populaire du Mozambique, d'autre part.

Art. 2.

Aux fins du présent accord:

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

b) le terme «navire d'une Partie contractante» désigne tout navire de commerce immatriculé dans le territoire de cette Partie et battant son pavillon;

Ce terme ne comprend pas:

1) les navires de guerre ou unités attachés à la marine de guerre;
2) les navires propriété de l'Etat, affectés à des fins non commerciales;

3) les navires employés à des fins non commerciales, notamment pour la recherche hydrographique, océanographique ou scientifique;

4) les navires de pêche;

5) les navires exclusivement destinés au cabotage entre les ports d'une Partie contractante ainsi que les navires réservés à la navigation intérieure;

6) les navires destinés aux services des ports, baies et eaux intérieures, ainsi qu'au pilotage, au remorquage, au sauvetage et à l'assistance;

c) le terme «navire exploité par les compagnies maritimes nationales d'une Partie contractante» désigne tout navire d'une Partie contractante, ainsi que les navires commerciaux battant pavillon étranger, affrétés par les compagnies de navigation des Parties contractantes, à l'exception des catégories de navires reprises aux n°s 1 à 6 de l'alinéa b du présent article;

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

e) le terme «membre d'équipage» désigne toute personne à bord d'un navire de l'une des Parties contractantes, employée à bord, inscrite au rôle de l'équipage et détentrice d'un document officiel la reconnaissant comme telle;

f) le terme «port d'une Partie contractante» désigne tout port de chaque partie ouvert à la navigation internationale.

Art. 3.

Les Parties contractantes coopéreront de façon à éliminer tous les obstacles qui pourraient entraver le développement de la navigation entre les ports des deux pays et s'abstiendront de toute mesure susceptible de limiter des activités de leurs navires, ou de créer une discrimination ou une inégalité de traitement.

Art. 4.

1. Les Parties contractantes réaffirment leur volonté de coopérer dans le domaine des transports maritimes dans l'esprit du Code de conduite des Conférences maritimes et 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.

2. Les compagnies de navigation de chaque Partie contractante concluront les accords complémentaires pour l'exécution du présent accord.

3. Le droit des navires battant pavillon d'un Etat tiers de participer au transport de marchandises entre les ports des Parties contractantes n'est pas affecté par les dispositions du présent article.

Art. 5.

Onverminderd haar in internationaal verband aangegane verplichtingen beschikt elke Overeenkomstsluitende Partij op soevereine wijze over de vervoersrechten die haar krachtens het bepaalde in deze overeenkomst toekomen.

Art. 6.

1. De Overeenkomstsluitende Partijen zorgen ervoor dat, binnen de grenzen van hun wetten en havenvoorschriften, aan de door de nationale scheepvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij geëxploiteerde schepen ten minste dezelfde behandeling wordt toegekend als aan schepen die onder de vlag van derde landen varen.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen nemen de noodzakelijke maatregelen om, in de mate van het mogelijke, onnodig oponthoud van de door de nationale scheepvaartmaatschappijen van elke Partij geëxploiteerde schepen in de havens te voorkomen, de administratieve, douane- en sanitaire formaliteiten, welke in de havens moeten worden vervuld, te vereenvoudigen en te beperken, alsmede het in- en ontschepen van de bemanningen en passagiers en het laden en lossen van goederen te vergemakkelijken.

Art. 7.

1. Schepen van een Overeenkomstsluitende Partij die gevaarlijke of schadelijke stoffen, zoals bedoeld in de internationale reglementering, vervoeren, nemen afdoende maatregelen om de verontreiniging van de binnenwateren, de territoriale zee en de exclusieve economische zone te voorkomen. Daartoe leven zij de normen en regels na die zijn ingesteld door de internationale wetgeving welke door iedere Overeenkomstsluitende Partij is aangenomen, en die door de nationale wetgeving van ieder land zijn erkend.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij dient ervoor te zorgen dat de behandeling van gevaarlijke ladingen in haar havens plaatsvindt overeenkomstig de voorschriften van de internationale code voor het vervoer van gevaarlijke goederen over zee (I.M.D.G.-code) van de Internationale Maritieme Organisatie (I.M.O.).

Art. 8.

1. De schepen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen onthouden zich van iedere handeling die de vrede of de openbare orde en nationale veiligheid van de andere Overeenkomstsluitende Partij in het gedrang zou kunnen brengen, alsook van iedere andere handeling die niet rechtstreeks verband houdt met hun commerciële doeleinden.

2. Wanneer om redenen van nationale veiligheid bepaalde zones van de territoriale zee van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor de scheepvaart tijdelijk worden gesloten, mag zodanige maatregel geen enkele vorm van discriminatie inhouden ten aanzien van de schepen van de andere Partij.

Art. 9.

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

- 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.

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

Art. 10.

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

2. Deze identiteitsbewijzen zijn:

- a) voor het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg: het « Zeemansboek » (« Livret de marin »);
- b) voor de Volksrepubliek Mozambique: de Cédula Marítima (zeemansboek).

Art. 11.

1. De bemanningsleden van een schip van een Overeenkomstsluitende Partij mogen aan wal gaan en zich vrij bewegen 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 gezegd land geldende voorschriften.

2. 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. 12.

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

Art. 5.

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

Art. 6.

1. Les Parties contractantes, dans le cadre de leurs législations et règlements portuaires, veilleront à ce que les navires exploités par les compagnies maritimes nationales de l'autre Partie contractante bénéficient au moins du même traitement que celui accordé aux navires battant pavillon des Etats tiers.

2. Les Parties contractantes prendront les dispositions nécessaires en vue de réduire, dans la mesure du possible, le temps de séjour dans les ports des navires exploités par les compagnies maritimes nationales de chaque Partie, en vue de simplifier et de réduire les formalités administratives, douanières et sanitaires en vigueur dans lesdits ports et en vue de faciliter les opérations d'embarquement et de débarquement des équipages, des passagers et de la cargaison.

Art. 7.

1. Les navires d'une Partie contractante qui transportent des substances dangereuses ou nocives, dans le cadre de la réglementation internationale, adopteront les mesures appropriées afin de prévenir la pollution maritime en ce qui concerne les eaux intérieures, ainsi que la mer territoriale et la zone économique exclusive, et respecteront, à cet égard, les normes et règles établies par la législation internationale acceptée par chaque Partie contractante ainsi que reconnues par la législation nationale de chaque pays.

2. Chaque Partie contractante devra veiller à ce que la manutention des cargaisons dangereuses dans ses ports ait lieu en accord avec les termes du code maritime international des marchandises dangereuses C.M.I.M.D.) de l'O.M.I.

Art. 8.

1. Les navires de chacune des Parties contractantes s'abstiendront de toute action qui pourrait porter atteinte à la paix, à l'ordre ou à la sécurité de l'Etat de l'autre Partie contractante, ainsi que de toute autre activité qui ne serait pas directement en relation avec leur objet commercial.

2. Au cas où, pour des raisons de sécurité nationale, la navigation serait temporairement suspendue dans des zones déterminées de la mer territoriale de l'une des Parties contractantes, les navires de leurs flottes respectives ne feront l'objet d'aucune discrimination.

Art. 9.

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) informeront l'agent diplomatique ou le fonctionnaire consulaire de l'Etat dont ledit navire bat pavillon afin qu'il assume les fonctions qui lui incombent;
- b) accorderont aux membres de l'équipage, aux passagers, au navire et à la cargaison la même protection et assistance qu'à un navire battant son propre pavillon.

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

Art. 10.

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

2. Ces documents d'identité sont:

- a) en ce qui concerne le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg le « Zeemansboek » ou le « Livret de Marin »;
- b) en ce qui concerne la République populaire du Mozambique, la « Cédula Marítima ».

Art. 11.

1. Les membres de l'équipage du navire d'une Partie contractante, peuvent descendre à terre et circuler 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 ledit pays.

2. Lors de leur descente à terre et de leur retour à bord du navire, les membres de l'équipage doivent se soumettre aux contrôles réglementaires.

Art. 12.

1. Les personnes titulaires des documents d'identité mentionnés à l'article 10 sont autorisées, quel soit le moyen de locomotion utilisé:

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.

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 kan begeven.

4. Houder van de in artikel 10 vermelde identiteitsbewijzen, die niet de nationaliteit van een der Overeenkomstsluitende Partijen hebben, krijgen voor dezelfde doeleinden als die welke zijn opgesomd in het eerste lid van dit artikel, de voor het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij benodigde inreis- en doorreisvisa, op voorwaarde dat hun wedertoelating tot het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de identiteitsbewijzen heeft afgegeven is gewaarborgd.

Art. 13.

1. Behoudens het bepaalde in de artikelen 11 en 12 blijven de op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen geldende voorschriften betreffende de binnenkomst, het verblijf en de uitwijzing van vreemdelingen onverminderd van kracht.

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

Art. 14.

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

Art. 15.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen erkent de nationaliteit van de schepen van de andere Overeenkomstsluitende Partij zoals deze blijkt uit de stukken die zich aan boord van deze schepen bevinden en die door de bevoegde autoriteiten zijn afgegeven of erkend.

Art. 16.

1. Meetbrieven, certificaten inzake de veiligheid van de schepen en inzake de uitrusting alsmede andere scheepspapieren die door een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn afgegeven of erkend, worden eveneens erkend door de andere Partij, die ze als gelijkwaardig aan de hare zal beschouwen.

2. Schepen van een Overeenkomstsluitende Partij die zijn voorzien van de in het vorige lid vermelde en overeenkomstig de wet afgegeven certificaten of andere documenten zijn in de havens van de andere Partij vrijgesteld van nieuwe soortgelijke certificaten of documenten.

Art. 17.

1. De rechterlijke autoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen mogen geen kennis nemen van burgerrechtelijke vorderingen welke betrekking hebben op een overeenkomst tot het verrichten van arbeid als lid van de bemanning van een schip van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dan na toestemming van de bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van 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 de Staat waar het schip zich bevindt tegen hem geen vervolging in zonder de toestemming van een bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Vlagstaat, behalve indien:

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

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 les délais les plus brefs.

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

4. Pour les mêmes buts que ceux énumérés au paragraphe 1 ci-dessus, les personnes titulaires des documents d'identité visés à l'article 10 qui ne possèdent pas la nationalité d'une des Parties contractantes recevront les visas d'entrée ou de transit requis pour le territoire de l'autre Partie contractante à condition que la réadmission sur le territoire de la Partie contractante qui a délivré les documents d'identité soit garantie.

Art. 13.

1. Sans préjudice des dispositions reprises aux articles 11 et 12, les dispositions en vigueur sur le territoire des Parties contractantes relatives à l'entrée, au séjour et à l'éloignement des étrangers restent applicables.

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

Art. 14.

Lorsqu'un membre de l'équipage d'un navire de l'une des Parties contractantes se trouvant dans les eaux territoriales ou intérieures de l'autre Partie, aura besoin, pour cause de maladie ou d'accident, de l'assistance médicale, pharmaceutique ou hospitalière que l'autre Partie dispense sur son territoire, cette assistance lui sera fournie, aux frais de son armement, dans les mêmes conditions que celles données aux équipages nationaux.

Art. 15.

Chacune des Parties contractantes reconnaît la nationalité des navires de l'autre Partie contractante établie par les documents se trouvant à bord de ces navires, émis ou reconnus par les autorités compétentes.

Art. 16.

1. Les certificats de jaugeage, de sécurité de navigation, d'équipement et autres documents de bord émis ou reconnus par une des Parties contractantes seront également reconnus par l'autre Partie, qui en reconnaîtra l'équivalence.

2. Les navires de l'une des Parties contractantes munis de certificats ou autres documents mentionnés au paragraphe précédent et légalement émis seront dispensés de nouveaux certificats ou documents identiques dans les ports de l'autre Partie.

Art. 17.

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

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

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

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

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

Art. 18.

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

Art. 19.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de scheepvaartondernemingen van de andere Partij het recht de inkomsten en andere opbrengsten, die deze op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit het zeevervoer heeft verkregen, aan te wenden om er betalingen mee te verrichten, dan wel deze inkomsten en andere opbrengsten naar het buitenland over te maken overeenkomstig de in het land geldende voorschriften.

Art. 20.

1. Een gemengde commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers die zijn aangewezen door de betrokken Regeringen, komt op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen bijeen om de problemen te onderzoeken die uit de toepassing of de uitlegging van deze overeenkomst mochten voortvloeien.
2. De gemengde commissie kan aan de Overeenkomstsluitende Partijen alle aanbevelingen doen die zij nodig acht.

Art. 21.

1. Deze overeenkomst treedt in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar langs diplomatieke weg ervan in kennis hebben gesteld dat aan de grondwettelijk vereiste procedures is voldaan.
2. Deze overeenkomst wordt gesloten voor een tijdvak van vijf jaar. Ze kan stilzwijgend worden verlengd, telkens voor een tijdvak van één jaar, tenzij een der Overeenkomstsluitende Partijen de overeenkomst zes maanden voor het verstrijken ervan langs diplomatieke weg opzegt.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, deze overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Maputo op 30 mei 1985 in tweevoud, in de Nederlandse, de Franse en de Portugese taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk gezaghebbend.

Voor de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie :

L. TINDEMANS,
Minister van Buitenlandse Betrekkingen.

Voor de Volksrepubliek Mozambique :

ISAIAS MUHATE,
Vice-Minister van Koopvaardij.

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

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

Art. 18.

Les bénéfices provenant de l'exploitation en trafic international de navires ne sont imposables que dans le territoire de la Partie contractante où le siège de la direction effective de l'entreprise qui possède ou affrète ces navires est situé.

Art. 19.

Chacune des Parties contractantes accorde aux entreprises de navigation maritime de l'autre Partie contractante le droit soit d'utiliser, pour effectuer des paiements, les revenus et autres recettes réalisés sur le territoire de la première Partie contractante et résultant des transports maritimes, soit de transférer ces revenus et autres recettes conformément aux règles en vigueur dans le pays.

Art. 20.

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

Art. 21.

1. Le présent accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées par la voie diplomatique l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises.
2. Le présent accord est conclu pour une durée de cinq ans. Il est renouvelable par tacite reconduction chaque fois pour la durée d'un an, sauf dénonciation par la voie diplomatique, par l'une des Parties contractantes, après un préavis de six mois.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord.

Fait à Maputo le 30 mai 1985 en deux exemplaires, en langues portugaise, française et néerlandaise, les trois textes faisant également foi.

Pour l'Union économique belgo-luxembourgeoise :

L. TINDEMANS,
Ministre des Affaires étrangères.

Pour la République populaire du Mozambique :

ISAIAS MUHATE,
Vice-Ministre de la Marine marchande.