

Chambre des Représentants

SESSION 1985-1986

14 MARS 1986

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Mali, signé à Bamako le 7 août 1984

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Introduction

Le 7 août 1984 fut signé à Bamako, l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Mali.

Cet Accord fut inspiré par le souci de régler de façon harmonieuse le transport maritime entre les pays des deux parties. En raison de l'attitude monopolistique de la Conférence entre l'Europe occidentale et l'Afrique occidentale (COWAC), la Belgique aussi bien que le Mali (qui, comme pays enclavé, ne dispose pas d'une marine marchande nationale) ne réussirent guère à faire valoir leur point de vue concernant le transport maritime entre les deux Parties, de sorte qu'ils ne purent obtenir qu'une part trop restreinte dudit transport.

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'OCDE et de la CEE, les pays occidentaux sont à présent contraints 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'UEBL 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.

Du fait de la pression internationale au sein de la CEE et de l'OCDE, une loi protégeant la marine marchande belge a été adoptée par la Belgique, afin de pouvoir appliquer 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.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1985-1986

14 MAART 1986

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Mali inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Bamako op 7 augustus 1984

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Inleiding

Op 7 augustus 1984 werd te Bamako het Akkoord inzake de handelsscheepvaart tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Mali ondertekend.

Dit Akkoord werd geïnspireerd door de bekommernis om het zeevervoer tussen de landen van beide partijen op harmonieuze wijze te regelen. Gelet op het monopolistisch optreden van de Conferentie tussen West-Europa en West-Afrika (COWAC), konden zowel België als Mali (dat, als geëncloveerd land, niet over een nationale koopvaardijvloot beschikt) niet voldoende inspraak in het zeevervoer op deze trafiek doen gelden, en aldus slechts een gering aandeel van het maritiem transport tussen beide Partijen verwerven.

Op wereldvlak is de mythe van de vrije en loyale mededinging in het zeevervoer reeds voorbijgestreefd door de feiten. In het kader van de EEG en de OESO zijn Westerse landen nu genoopt demarches en maatregelen te nemen tegenover de maritieme politiek van Staten, welke in de laatste jaren op niet-commerciële basis een aanzienlijk deel willen verwerven van het maritiem vervoer.

De BLEU heeft steeds op maritiem gebied het principe aangekleefd van de vrijheid van de 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 EEG en de OESO 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.

A la demande des pays en voie de développement le Code de Conduite des conférences maritimes de la CNUCED fut approuvé par les pays occidentaux.

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

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

Bien que le Mali ait déjà ratifié le Code de Conduite des N.U. au 15 mars 1978, le trafic bilatéral entre la Belgique et le Mali est soumis à un contrôle des marchandises en transit de la part du Sénégal, de la Mauritanie, de la Guinée (Conakry) ainsi que de la Côte d'Ivoire, qui exploitent de tels bureaux de fret, même dans les ports de l'Europe occidentale.

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

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

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 CNUCED par la Belgique, que notre pays mette dès maintenant ce Code en œuvre de façon bilatérale en concluant avec les pays en voie de développement tels que le Mali, des accords maritimes basés sur ledit Code de Conduite.

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Finances,

M. EYSKENS.

*Le Ministre des Communications
et du Commerce extérieur,*

H. DE CROO.

Le Ministre des Affaires économiques,

Ph. MAYSTADT.

Op aanvraag van de ontwikkelingslanden werd in 1974 te Genève de UNCTAD-Gedragscode voor lijnvaartconferenties mede door de Westerse landen onderschreven.

Deze Code heeft als doel de samenstelling en de werking van de conferenties te regelen in functie van de maritieme verhoudingen zoals deze nu zouden moeten zijn, rekening houdende met het recht van de ontwikkelingslanden en van bepaalde ontwikkelde landen, om een billijk aandeel te hebben in hun eigen maritiem vervoer.

Ondanks het feit dat de Code reeds internationaal van kracht is sedert 6 oktober 1983, nemen zekere ontwikkelingslanden in hun nationale wetgevingen unilateraal bepalingen op die reeds verder gaan dan de Code en eisen bijvoorbeeld een 50/50 verdeling van de ladingen, of richten vrachtbureaus op waardoor zij trafieken controleren.

Alhoewel Mali reeds de V.N.-Gedragscode op 15 maart 1978 heeft geratificeerd, wordt het bilateraal verkeer tussen België en Mali onderworpen aan een transitgoederencontrole via Senegal, Mauritanië, Guinée (Conakry) en Ivoorkust, die dergelijke vrachtbureaus zelfs in Westeuropese havens uitbaten.

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

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

Ten einde ondertussen de gevestigde belangen van de Belgische reders in de Westafrika-Range verder veilig te stellen, alsmede in het vooruitzicht dat België de UNCTAD-Gedragscode zal ratificeren, is het derhalve van groot belang dat ons land nu reeds bilateraal de Code in toepassing brengt, door met ontwikkelingslanden zoals Mali, maritieme akkoorden af te sluiten gebaseerd op deze Gedragscode.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Financiën,

M. EYSKENS.

*De Minister van Verkeerswezen
en Buitenlandse Handel,*

H. DE CROO.

De Minister van Economische Zaken,

Ph. MAYSTADT.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 24 décembre 1985, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Mali, signé à Bamako le 7 août 1984 », a donné le 17 février 1986 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de

MM. :

J. LIGOT, *président de chambre*;
A. VANWELKENHUYSEN,
P. FINCEUR, *conseillers d'Etat*;
Cl. DESCHAMPS,
P. GOTHOT, *assesseurs de la section de législation*;

M^{me} :

M. VAN GERREWEY, *greffier*.

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

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

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

Le Président,
(s.) J. LIGOT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 24ste december 1985 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Mali inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Bamako op 7 augustus 1984 », heeft de 17de februari 1986 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit

de HH. :

J. LIGOT, *kamervoorzitter*;
A. VANWELKENHUYSEN,
P. FINCEUR, *staatsraden*;
Cl. DESCHAMPS,
P. GOTHOT, *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. VANWELKENHUYSEN.

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

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

De Voorzitter,
(get.) J. LIGOT.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article unique.

L'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République du Mali, signé à Bamako le 7 août 1984, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 10 mars 1986.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Finances,

M. EYSKENS.

Le Ministre des Communications et du Commerce extérieur,

H. DE CROO.

Le Ministre des Affaires économiques,

Ph. MAYSTADT.

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, van Onze Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel en van Onze Minister van Economische Zaken,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Enig artikel.

Het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Mali inzake de Handelsscheepvaart, ondertekend te Bamako op 7 augustus 1984, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 10 maart 1986.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Financiën,

M. EYSKENS.

De Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,

H. DE CROO.

De Minister van Economische Zaken,

Ph. MAYSTADT.

ANNEXE

ACCORD MARITIME
ENTRE LA REPUBLIQUE DU MALI
ET L'UNION ECONOMIQUE
BELGO-LUXEMBOURGEOISE

Le Gouvernement de la République du Mali

d'une part, et

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'autre part,

Désireux d'assurer le développement harmonieux des échanges maritimes entre la République du Mali et l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise (UEBL),

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.

Le présent Accord s'applique aux territoires de la République du Mali d'une part et du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg 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, conformément à sa législation.

Cependant, ce terme ne couvre pas :

1. les navires de guerre;
2. tout autre navire pendant la durée de sa mise en service auprès des Forces armées;
3. les navires exerçant des fonctions non commerciales tels que les navires hôpitaux ou scientifiques;
4. les bateaux de pêche;
5. les navires destinés à l'exercice du cabotage entre les ports de chaque Partie contractante et les navires réservés à la navigation intérieure;
6. 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 ou partie de navire affrété par ses compagnies maritimes nationales à l'exception des catégories de navires 1 à 6 reprises au point b);

d) le terme « compagnie maritime nationale » désigne toute compagnie de navigation maritime reconnue comme telle par l'autorité maritime compétente 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. 3.

Les Parties contractantes coopéreront de façon à éliminer tous les obstacles qui pourraient entraver le développement de la navigation entre les ports utilisés par les deux Parties et s'abstiendront de toute mesure susceptible de limiter les activités de leurs navires.

Art. 4.

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

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

BIJLAGE

AKKOORD
TUSSEN DE REPUBLIEK MALI
EN DE BELGISCH-LUXEMBURGSE ECONOMISCHE UNIE
INZAKE DE HANDELSSCHEEPVAART

De Regering van de Republiek Mali

enerzijds, en

de Regering van het Koninkrijk België, krachtens bestaande overeenkomsten mede namens de Regering van het Groothertogdom Luxemburg, anderzijds,

Verlangende de harmonieuze ontwikkeling van het scheepvaartverkeer tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie (BLEU) en de Republiek Mali te verzekeren,

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

Uitgaande van de beginselen van gelijkheid en wederzijds voordeel,

Zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1.

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

Art. 2.

In dit Akkoord betekent :

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

b) de term « schip van een contracterende Partij » : elk koopvaardijship dat is ingeschreven op het grondgebied van deze Partij en dat in overeenstemming met de wetgeving van deze Partij onder haar vlag vaart.

Deze term heeft geen betrekking op :

1. oorlogsschepen;
2. alle andere schepen zolang ze ten dienste van de Krijgsmacht staan;
3. schepen die niet voor handelsdoeleinden worden gebruikt, zoals hospitaalschepen en schepen voor wetenschappelijk onderzoek;
4. vissersschepen;
5. schepen bestemd voor de kustvaart tussen de havens van een contracterende Partij en schepen bestemd voor de binnenscheepvaart;
6. schepen bestemd voor het verrichten van diensten in de wateren van de haven 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 nationale scheepvaartmaatschappijen van een contracterende Partij » : elk schip van een contracterende Partij alsmede elk door haar nationale scheepvaartmaatschappijen bevracht schip of deel van een schip met uitsluiting van de categorieën schepen vermeld onder 1 tot 6 van punt b);

d) de term « nationale scheepvaartmaatschappij » : elke scheepvaartmaatschappij, die als zodanig door de bevoegde autoriteit van elke contracterende 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. 3.

De contracterende Partijen zullen samenwerken ten einde alle belemmeringen uit de weg te ruimen die de ontwikkeling van de scheepvaart tussen de havens die beide Partijen gebruiken bemoeilijken. Zij zullen zich tevens onthouden van iedere maatregel die de activiteit van hun schepen zou kunnen beperken.

Art. 4.

1. De contracterende Partijen bevestigen opnieuw hun wil om op het gebied van het vervoer over zee samen te werken in de geest van de Gedragscode voor de lijnvaartconferenties.

2. Ten aanzien van het vervoer van goederen, dat in het raam van het handelsverkeer over zee (regelmatige lijnen) tussen beide Partijen plaatsvindt, en zulks ongeacht de haven waar de goederen worden geladen of gelost, passen de contracterende Partijen op schepen welke door hun onderscheiden nationale scheepvaartmaatschappijen worden geëxploiteerd een regeling toe waaraan de verdeelsleutel 40/40/20, geldende zowel wat de waarde als het volume van de

tiers ne sont pas transportés par ceux-ci, le restant sera partagé à parts égales en fret et en volume entre les compagnies maritimes nationales de la République du Mali et les compagnies maritimes nationales de l'UEBL.

3. D'un commun accord l'Office National des Transports (ONT) du côté de la République du Mali et les compagnies maritimes nationales intéressées du côté de l'UEBL prendront les dispositions nécessaires pour l'application et le contrôle de la règle visée au paragraphe 2 du présent article.

Art. 5.

Pour les marchandises mentionnées à l'article 4 les taux de fret appliqués au trafic maritime dans les deux sens entre les deux Parties seront négociés et contrôlés du côté de la République du Mali par l'ONT et du côté de l'UEBL par les parties intéressées.

Art. 6.

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. 7.

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. 8.

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

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 identique à celui qui est réservé aux navires exploités par les compagnies maritimes nationales de la première Partie.

Art. 9.

Les navires à propulsion nucléaire ou porteurs de substances nucléaires ou autres substances ou matériaux dangereux et nocifs, battant pavillon des Parties contractantes, adopteront les mesures adéquates pour prévenir, réduire ou contrôler la pollution de la mer territoriale et de la zone économique exclusive des Parties et respecteront à cet effet, les règles, normes, pratiques et procédures établies par les conventions internationales.

Art. 10.

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

2. Au cas où, pour des raisons de sécurité nationale, la navigation serait temporairement suspendue dans 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. 11.

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

Ces documents d'identité sont :

a) en ce qui concerne la République du Mali :

— « le livret de marin » ;

b) en ce qui concerne le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg :

— le « Zeemansboek » (le livret du marin).

Art. 12.

Les membres de l'équipage du navire d'une Partie contractante, peuvent descendre à terre et séjourner dans la localité du port où le navire fait escale ainsi que dans les communes limitrophes, dès lors que la liste d'équipage est remise aux autorités compétentes, conformément à la réglementation en vigueur dans le port.

vracht betreft, ten grondslag ligt. Als het aan derde landen overgelaten aandeel van 20 % niet door hen wordt vervoerd, wordt het naar waarde en volume gelijk verdeeld tussen de nationale scheepvaartmaatschappijen van de BLEU en de nationale scheepvaartmaatschappijen van de Republiek Mali.

3. De nodige maatregelen voor de toepassing van en de controle op de in het tweede lid van dit artikel aangegeven regel worden genomen in gemeen overleg tussen de betrokken nationale scheepvaartmaatschappijen namens de BLEU en de Office National des Transports (ONT) namens de Republiek Mali.

Art. 5.

Voor de in artikel 4 bedoelde goederen wordt over de vrachttarieven, toegepast in het scheepvaartverkeer in beide richtingen tussen de twee Partijen, onderhandeld en toezicht uitgeoefend door de betrokken partijen namens de BLEU en door de ONT namens de Republiek Mali.

Art. 6.

Onverminderd haar in internationaal verband aangevane verplichtingen beschikt elke contracterende Partij op soevereine wijze over de vervoersrechten die haar krachtens het in dit Akkoord bepaalde toevallen.

Art. 7.

Elk der contracterende Partijen zal in haar havens aan de door de nationale scheepvaartmaatschappijen van de andere contracterende Partij geëxploiteerde schepen dezelfde behandeling toekennen als aan haar eigen schepen, zowel wat betreft het innen van havengelden en heffingen als wat betreft de voorwaarden voor 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. 8.

De contracterende 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 respectieve nationale scheepvaartmaatschappijen geëxploiteerde schepen in de havens te bekorten en de afwikkeling van administratieve, douane- en sanitaire formaliteiten welke in hun havens moeten worden vervuld, te vereenvoudigen.

Wat deze formaliteiten betreft, dient de behandeling, welke in een nationale haven van een der contracterende 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. 9.

Schepen die door kernenergie worden aangedreven of schepen die splijtbare of andere gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoeren en die onder de vlag van een der contracterende Partijen varen, nemen afdoende maatregelen om de vervuiling van de territoriale zee en van de exclusieve economische zone van de Partijen te voorkomen, te beperken en te controleren. Daartoe leven zij de regels, normen, praktijken en procedures na, die vervat zijn in de internationale overeenkomsten.

Art. 10.

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

2. Wanneer om redenen van nationale veiligheid in bepaalde zones van de territoriale zee van één der contracterende Partijen de scheepvaart tijdelijk wordt opgeschort, mag zodanige maatregel geen enkele vorm van discriminatie inhouden ten aanzien van de schepen van de andere Partij.

Art. 11.

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

Deze identiteitsbewijzen zijn :

a) voor de Republiek Mali :

— het « livret de marin » ;

b) voor het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg :

— het « Zeemansboek » (« livret du marin »).

Art. 12.

De leden van de bemanning van een schip van een contracterende Partij mogen aan wal gaan en verblijven in de gemeente waartoe de aanleghaven behoort, alsook in de aangrenzende gemeenten, zodra de bemanningslijst aan de bevoegde autoriteiten is overgelegd, een en ander in overeenstemming met de in gezegde haven geldende voorschriften.

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

Art. 13.

1. Les personnes titulaires des documents d'identité mentionnés à l'article 11 sont autorisées, quel que soit le moyen de locomotion utilisé :

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

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

c) à transiter dans le territoire d'une Partie contractante soit en vue d'un enrôlement à bord d'un navire déterminé se trouvant dans un port déterminé, soit en vue d'être transférées 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 11 qui ne possèdent pas la nationalité d'une des Parties contractantes recevront les visas d'entrée ou de transit requis pour le territoire de l'autre Partie contractante à condition que la réadmission sur le territoire de la Partie contractante qui a délivré les documents d'identité soit garantie.

Art. 14.

1. Sans préjudice des dispositions reprises aux articles 11 à 13, les dispositions en vigueur sur le territoire des Parties contractantes relatives à l'entrée, au séjour et à l'éloignement des étrangers restent applicables.

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

Art. 15.

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

Art. 16.

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. 17.

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

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

Art. 18.

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

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

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

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

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

Art. 13.

1. Het is de houders van de in artikel 11 genoemde identiteitsbewijzen toegestaan, ongeacht het door hen gebruikt vervoermiddel :

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

b) het grondgebied van een contracterende Partij binnen te komen met de bedoeling aan te monstere op een bepaald schip in een bepaalde haven van dat land;

c) zich op doorreis op het grondgebied van een contracterende Partij te bevinden, hetzij om aan te monstere 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 contracterende 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 contracterende 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 contracterende 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 11, die niet de nationaliteit van een der contracterende 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 contracterende Partij benodigde inreis- en doorreisvisa, op voorwaarde dat hun wedertoevlucht tot het grondgebied van de contracterende Partij die het identiteitsbewijs heeft afgegeven is gewaarborgd.

Art. 14.

1. Behoudens het bepaalde in de artikelen 11 tot 13 blijven de op het grondgebied van de contracterende Partijen geldende voorschriften betreffende de binnenkomst, het verblijf en de uitwijzing van vreemdelingen onverminderd van kracht.

2. De contracterende 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. 15.

Wanneer een bemanningslid van een schip van een der contracterende Partijen dat zich in de territoriale of de binnenwateren van de andere Partij bevindt, als gevolg van ziekte of ongeval, geneesmiddelen, doktershulp of verpleging in een ziekenhuis nodig heeft, die door de andere Partij op haar grondgebied worden verstrekt, zal die hulp hem worden gegeven, op kosten van zijn rederij, op dezelfde voorwaarden als die welke voor nationale bemanningen gelden.

Art. 16.

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

Art. 17.

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

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

Art. 18.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 19.

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

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

— accorderont aux membres de l'équipage, aux passagers, au navire et à la cargaison les mêmes protection et assistance qu'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 pas passibles de droits de douane pour autant qu'elles ne soient pas livrées à la consommation ou utilisées sur place.

Art. 20.

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

Art. 21.

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

Art. 22.

Un Comité technique maritime, composé 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.

Ce Comité est habilité à présenter aux Parties contractantes toutes recommandations qu'il juge utiles.

Art. 23.

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.

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 Bamako, le 7 août 1984, en double exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour la République du Mali :

M. HAIDARA.

Pour l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise :

A. RENS.

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

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

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

3. Het bepaalde in lid 2 van dit artikel doet geen afbreuk aan de rechten van de bevoegde autoriteiten inzake alles wat betrekking heeft op de toepassing van de wetgeving en de voorschriften betreffende de toelating van vreemdelingen, douaneaangelegenheden, 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. 19.

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

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

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

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

Art. 20.

De winsten uit de exploitatie van schepen in internationaal verkeer zijn slecht belastbaar op het grondgebied van de contracterende Partij waar de werkelijke bestuurszetel van de onderneming die de schepen bezit of bevracht, is gevestigd.

Art. 21.

Elk van de contracterende Partij verleent aan de scheepvaartondernemingen van de andere Partij het recht de inkomsten en andere ontvangsten, die deze op het grondgebied van de eerste contracterende Partij uit het zeevervoer heeft verkregen, aan te wenden om er betalingen te verrichten, dan wel deze inkomsten en andere ontvangsten vrijelijk naar het buitenland over te brengen.

Art. 22.

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

Dit Comité kan aan de contracterende Partijen alle aanbevelingen doen die het nodig acht.

Art. 23.

Dit Akkoord treedt in werking zodra beide contracterende Partijen elkaar langs diplomatieke weg ervan in kennis hebben gesteld dat de grondwettelijk vereiste procedures zijn vervuld.

Dit Akkoord wordt gesloten voor de duur van vijf jaar. Het kan stilzwijgend worden verlengd, telkens voor één jaar, tenzij een der contracterende Partij het Akkoord zes maanden vóór het verstrijken ervan langs diplomatieke weg opzegt.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit Akkoord hebben ondertekend.

Gedaan te Bamako, op 7 augustus 1984, in tweevoud, in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Republiek Mali :

M. HAIDARA.

Voor de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie :

A. RENS.