

Chambre des Représentants

SESSION 1987-1988

6 NOVEMBRE 1987

PROJET DE LOI

**portant approbation de l'accord
maritime sur la marine marchande
entre l'Union économique Belgo-Luxem-
bourgeoise et la République populaire
du Bangladesh, signé à Dhaka
le 31 juillet 1986**

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Introduction

Le 31 juillet 1986 fut signé à Dhaka l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République populaire du Bangladesh.

Cet Accord fut inspiré par le souci de régler de façon harmonieuse le transport maritime entre les pays des deux parties. En raison de la concurrence déloyale pratiquée par certaines lignes se situant hors des conférences d'une part, et de l'attribution d'une quote-part assez limitée au sein des conférences entre l'Europe occidentale et l'Extrême-Orient d'autre part, la Belgique aussi bien que le Bangladesh (ne disposant que d'une marine marchande nationale assez restreinte), ne réussirent guère à se faire valoir dans 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 des travaux au sein 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.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1987-1988

6 NOVEMBER 1987

WETSONTWERP

**houdende goedkeuring van de
overeenkomst tussen de Belgisch-Luxem-
burgse Economische Unie en de
Volksrepubliek Bangladesh inzake de
handelsscheepvaart, ondertekend te
Dhaka op 31 juli 1986**

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Inleiding

Op 31 juli 1986 werd te Dhaka de Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Bangladesh ondertekend.

Dit Akkoord werd geïnspireerd door de bekommernis om het zeevervoer tussen de landen van beide partijen op harmonieuze wijze te regelen. Gelet op de deloyale mededinging vanwege bepaalde niet-conferencelijnen enerzijds en het binnen de Conferenties tussen West-Europa en het Verre-Oosten verkregen beperkt aandeel anderzijds, konden zowel België als Bangladesh (dat slechts over een relatief kleine 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.

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 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 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 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 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 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.

Bien que le Bangladesh ait déjà ratifié le Code de Conduite des conférences des Nations Unies le 24 juillet 1975, on note qu'il applique en quelque sorte une législation unilatérale et discriminatoire au transport maritime à l'exemple d'autres pays en voie de développement.

Il a été souligné dans l'accord que les principes commerciaux, contenus dans ledit Code, prévaudront de sorte que le Bangladesh ne pourra procéder à l'instauration de bureaux de contrôle du fret dans nos ports nationaux.

Notre pays a effectué depuis avril 1985, avec le concours des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne, plusieurs démarches diplomatiques, 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 à appliquer 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 1er 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.

Au cas où ledit système fonctionnerait bien, il est envisageable de l'appliquer aux trafics vers l'Extrême-Orient. En plus, il constituerait une contribution majeure pour la conférence diplomatique de 1988 portant sur la révision dudit Code de Conduite.

Il est par conséquent très important, afin de sauvegarder entretemps les intérêts des armateurs belges, ainsi qu'en prévision de la ratification du Code de Conduite de la CNUCED par la Belgique, que notre pays mette déjà à l'heure actuelle ce Code en œuvre de façon bilatérale en

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, 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 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 Bangladesh reeds de V.N.-Gedragscode voor Lijnvaartconferenties heeft geratificeerd op 24 juli 1975, past het, naar analogie met andere ontwikkelingslanden, een zekere unilaterale discriminatoire wetgeving op het zeevervoer toe.

Door dit akkoord werd bewerkstelligd dat de commerciële principes vervat in de Code zullen worden toegepast, zodat Bangladesh niet zou besluiten tot het oprichten van vrachtcontrolebureaus in onze nationale havens.

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

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

Indien dit systeem goed functioneert zou het ook op de Verre-Oosten-trafieken kunnen worden toegepast. Bovendien zou dit een belangrijke bijdrage betekenen voor de diplomatieke conferentie houdende herziening van hoger vermelde Gedragscode in 1988.

Teneinde ondertussen de gevestigde belangen van de Belgische reders 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

concluant avec les pays en voie de développement tels que le Bangladesh, des accords maritimes basés sur ledit Code de Conduite.

met ontwikkelingslanden zoals Bangladesh, maritieme akkoorden af te sluiten gebaseerd op deze Gedragscode.

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

Ph. MAYSTADT.

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

Ph. MAYSTADT

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS

Le Ministre des Finances,

M. EYSKENS.

De Minister van Financiën,

M. EYSKENS

*Le Ministre des Communications
et du Commerce extérieur,*

H. DE CROO.

*De Minister van Verkeerswezen
en Buitenlandse Handel,*

H. DE CROO

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 28 août 1987, d'une demande d'avis sur un projet de loi "portant approbation de l'Accord maritime sur la marine marchande entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République populaire du Bangladesh, signé à Dhaka le 31 juillet 1986", a donné le 14 septembre 1987 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de

M. :

J.-J. STRYCKMANS, *conseiller d'Etat, président;*

MM. :

P. FINCOEUR,
R. ANDERSEN, *conseillers d'Etat;*

MM. :

Cl. DESCHAMPS,
P. GOTHOT, *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. J.-J. STRYCKMANS.

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

Le Greffier,
M. VAN GERREWEY

Le Président,
J.-J. STRYCKMANS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede vakantiekamer, op 28 augustus 1987 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet "houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Bangladesh inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Dhaka op 31 juli 1986", heeft op 14 september 1987 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit

de heer :

J.-J. STRYCKMANS, *staatsraad, voorzitter;*

de HH. :

P. FINCOEUR,
R. ANDERSEN, *staatsraden;*

de HH. :

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 H. J.-J. STRYCKMANS.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Cl. ROUSSEAU, eerste auditeur.

De Griffier,
M. VAN GERREWEY

De Voorzitter
J.-J. STRYCKMANS

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 ARRETE ET ARRETONS :

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

Article unique.

L'Accord maritime sur la marine marchande entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République populaire du Bangladesh, signé à Dhaka le 31 juillet 1986, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 5 novembre 1987.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

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

Ph. MAYSTADT

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Finances,

M. EYSKENS

*Le Ministre des Communications
et du Commerce extérieur,*

H. DE CROO

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Enig artikel.

De Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Volksrepubliek Bangladesh inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Dhaka op 31 juli 1986, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 5 november 1987.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

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

Ph. MAYSTADT

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Financiën,

M. EYSKENS

*De Minister van Verkeerswezen
en Buitenlandse Handel,*

H. DE CROO

(TRADUCTION)

**ACCORD MARITIME SUR LA
MARINE MARCHANDE ENTRE
L'UNION ECONOMIQUE BELGO-
LUXEMBOURGEOISE ET LA REPU-
BLIQUE POPULAIRE DU BANGLA
DESH**

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, et le Gouvernement de la République populaire du Bangladesh, 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.

Le présent Accord s'applique aux territoires du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg, et au territoire de la République populaire du Bangladesh.

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;

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);

(VERTALING)

**OVEREENKOMST TUSSEN DE
BELGISCH-LUXEMBURGSE ECO-
NOMISCHE UNIE EN DE VOLKSRE-
PUBLIEK BANGLADESH INZAKE DE
HANDELSSCHEEPVAART**

De Regering van het Koninkrijk België, krachtens bestaande overeenkomsten mede uit naam van de Regering van het Groothertogdom Luxemburg, en de Regering van de Volksrepubliek Bangladesh, 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 Overeenkomstsluitende Partijen, uitgaande van de beginselen van gelijkheid en wederzijds voordeel, zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1.

Deze Overeenkomst geldt voor het grondgebied van het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg, en voor het grondgebied van de Volksrepubliek Bangladesh.

Art. 2.

In deze overeenkomst betekent :

a) de term «bevoegde scheepvaartautoriteit», de Minister die bevoegd is voor de handels-scheepvaart en de ambtenaren aan wie alle of enkele van zijn bevoegdheden zijn overgedragen;

b) de term «schip van een Overeenkomstsluitende Partij» : elk koopvaardijship 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 dienste van de krijgsmacht staan;
2. schepen voor hydrografisch, oceanografisch en wetenschappelijk onderzoek;
3. vissersschepen;
4. schepen bestemd voor de kustvaart tussen de havens van een Overeenkomstsluitende Partij en voor de binnenscheepvaart;
5. schepen bestemd voor het verrichten van diensten 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 Overeenkomstsluitende Partij» : elk schip van een Overeenkomstsluitende Partij alsmede elk door haar nationale scheepvaartmaatschappijen gecharterd schip, met uitzondering van de onder b) punten 1 tot 5 genoemde schepen;

**MARITIME AGREEMENT ON MER-
CHANT SHIPPING BETWEEN THE
BELGO-LUXEMBURG ECONOMIC
UNION AND THE PEOPLE'S REPUB-
LIC OF BANGLADESH**

The Government of the Kingdom of Belgium, both on its own behalf and under the existing agreements on behalf of the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the People's Republic of Bangladesh, 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 the principles of equality and mutual advantage, have agreed as follows:

Article 1.

This Agreement shall apply to the territories of the Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of Luxembourg and to the territory of the People's Republic of Bangladesh.

Art. 2.

For the purpose of this Agreement :

a) the term «competent maritime authority» means the Minister in charge of the merchant marine and the officials vested with all or part of his powers;

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) Le terme «compagnie maritime nationale» désigne toute compagnie de navigation maritime et toute société statutaire 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 à bord 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 des deux Parties et s'abstiendront de toute mesure susceptible de limiter les activités de leurs navires.

Art. 4.

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

Art. 5.

1. Les compagnies maritimes nationales des Parties contractantes peuvent participer au fret et au volume du trafic maritime entre les Parties contractantes d'une manière qui soit conforme à l'objectif consistant à obtenir une participation équilibrée pour l'avantage de tous.

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. 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, l'utilisation des installations portuaires 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 notam-

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

e) De term «lid van de bemanning»: de kapitein en ieder persoon die aan boord van het schip werkzaam is, wiens naam voorkomt op de bemanningslijst van het schip en die houder is van een stuk waaruit zijn status van zeeman blijkt

Art. 3.

De Overeenkomstsluitende Partijen zullen samenwerken ten einde alle belemmeringen uit de weg te ruimen die de ontwikkeling van de scheepvaart tussen de havens van beide partijen kunnen bemoeilijken. Ze zullen zich tevens onthouden van iedere maatregel die van aard is de activiteiten van hun schepen te beperken.

Art. 4.

De Overeenkomstsluitende Partijen geven uitdrukking aan hun wil om op het gebied van het vervoer over zee samen te werken in de geest van de Gedragscode voor Lijnvaartconferenties.

Art. 5.

1. De nationale scheepvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen mogen deelhebben aan de vracht en het volume van het zeevervoer tussen de Overeenkomstsluitende Partijen op een wijze die verenigbaar is met het streven naar een evenwichtige verdeling tot wederzijds voordeel.

2. Ten aanzien van het vrachtvervoer over zee (lijnverkeer) tussen de landen van de twee Overeenkomstsluitende Partijen, ongeacht de haven waar de goederen worden geladen of gelost, passen de Overeenkomstsluitende Partijen op de schepen geëxploiteerd door hun onderscheiden nationale scheepvaartmaatschappijen een regeling toe waaraan de verdeelsleutel 40/40/20 ten grondslag ligt, zowel wat de waarde als het volume van de vracht betreft.

Art. 6.

Onverminderd haar in internationaal verband aangegane verplichtingen beschikt elke Overeenkomstsluitende Partij volledig vrij over de vervoersrechten die haar krachtens het in deze Overeenkomst bepaalde toevallen.

Art. 7.

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kent in haar havens aan de door de nationale scheepvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij geëxploiteerde schepen dezelfde behandeling toe als aan de door haar eigen nationale scheepvaartmaatschappijen geëxploiteerde 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 havenfaciliteiten en van alle faciliteiten welke zij ten behoeve van de scheepvaart en van de commerciële handelingen aan de schepen en hun bemanningen.

d) The term «national shipping company» means any shipping company and statutory shipping corporation recognized as such by the competent 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. 3.

The Contracting Parties shall co-operate so as to eliminate all obstacles which might impede the development of navigation between the ports of the two Parties and shall refrain from taking any measure which might limit the activities of their vessels.

Art. 4.

The Contracting Parties express their will to co-operate in the field of maritime transport in the spirit of the Code of Conduct for Liner Conferences.

Art. 5.

1. The National Shipping Companies of the Contracting Parties may participate in the freight and volume of the seaborne trade between the Contracting Parties in a manner commensurate with the objective of attaining balanced sharing for mutual benefit.

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

Art. 6.

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. 7.

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 given 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 supply in particular to allocation of berths alongside and to facilities for loading and unloading.

ment l'attribution des places à quai et les facilités de chargement et de déchargement.

Art. 8.

1. Les Parties contractantes, dans le cadre de leurs législations et de leurs règlements portuaires, prendront les mesures nécessaires en vue de réduire, dans la mesure du possible, le temps de séjour dans leurs 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 identique à celui 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 d'une des Parties contractantes adopteront les mesures adéquates pour prévenir, réduire ou contrôler la pollution des eaux territoriales 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 publique 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 des eaux territoriales de l'une des Parties contractantes, les navires de leurs flottes respectives ne feront l'objet d'aucune mesure discriminatoire.

Art. 11.

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

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 Populaire du Bangladesh, le «continuous discharge certificate» (CDC).

Art. 12.

1. Les membres de l'équipage d'un navire d'une Partie contractante peuvent descendre

passagiers et lading verleent. Deze bepaling betreft in het bijzonder het toekennen van ligplaatsen aan de kade en de faciliteiten voor het laden en lossen.

Art. 8.

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 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. 9.

Schepen die door kernenergie worden aangedreven of schepen die splijtbare of andere gevaarlijke en schadelijke stoffen of materialen vervoeren en die onder de vlag van een der Overeenkomstsluitende Partijen varen, nemen afdoende maatregelen om de verontreiniging 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 door internationale overeenkomsten zijn ingesteld.

Art. 10.

1. De schepen van de Overeenkomstsluitende Partijen onthouden zich van iedere handeling die de vrede, de orde of de openbare veiligheid 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 wateren van een van beide 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. 11.

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» en, voor de Volksrepubliek Bangladesh, het «continuous discharge certificate» (CDC).

Art. 12.

1. De leden van de bemanning van een schip van een der Overeenkomstsluitende Partijen

Art. 8.

1. The Contracting Parties shall, within the framework of their laws and port regulations, take the 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 identical to that granted to the vessels operated by the national shipping companies of the Party first mentioned.

Art. 9.

Vessels with nuclear propulsion or carrying nuclear substances or other dangerous and harmful substances or material, flying the flag of either Contracting Party shall adopt adequate measures to prevent, diminish or control pollution of the territorial waters and of the exclusive economic zone of the Parties and to that effect shall respect the rules, standards, practices and procedures established by international conventions.

Art. 10.

1. The vessels of each of the Contracting Parties shall abstain from any action which could threaten peace, order or public security, as well as from any other activity which is not directly related with their commercial purpose.

2. In case for reasons of national security, navigation is temporarily suspended in specific zones of the territorial waters of one of the Contracting Parties, the vessels of their respective fleets shall not be subject to any discriminatory measures.

Art. 11.

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» (seamen's continuous discharge book) and, as concerns the People's Republic of Bangladesh, the «continuous discharge certificate» (CDC).

Art. 12.

1. The crew members of a vessel of one of the Contracting Parties may go ashore and stay

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 de l'autre Partie contractante.

Art. 13.

1. Les personnes titulaires des documents d'identité mentionnés à l'article 11 sont autorisées, quelque 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 par 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. 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.

3. 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

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 de betreffende 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. 13.

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

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

b) het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen binnen te komen met de bedoeling aan te monstren 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 monstren 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. Wanneer een bemanningslid, dat houder is van een in het eerste bedoelde 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 vergunningen af opdat de betrokkene in geval van opname in een ziekenhuis op het grondgebied van bedoelde Partij mag verblijven en opdat hij met enig vervoermiddel naar zijn land van herkomst kan terugkeren of zich naar een andere inschepingshaven begeven.

3. Houders van de in artikel 11 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 wedertoevlating tot het grondgebied van de Overeenkomstsluitende 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 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

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 the 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 of the other Contracting Party.

Art. 13.

1. Any person holding the identity documents referred to in article 11 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. 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.

3. For the same purposes as those enumerated in paragraph 1 above, any persons holding the identity documents referred to in article 11 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 Contracting Party, provided readmission to the territory of the Contracting Party which issued the identity documents is guaranteed.

Art. 14.

1. Without prejudice to the provisions of Article 11 to 13, 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

documents de marin 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 sa compagnie maritime nationale dans les mêmes conditions que celle accordée aux équipages nationaux.

Art. 16.

Chaque Partie contractante reconnaîtra la nationalité des navires de l'autre Partie contractante, telle qu'elle est 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.

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. 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 publique; ou

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

aan houders van voormelde identiteitsbewijzen voor zeelieden die zij als ongewenst beschouwen.

Art. 15.

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 wordt verstrekt, wordt die hulp hem, op kosten van zijn nationale scheepvaartmaatschappij gegeven onder dezelfde voorwaarden als aan bemanningsleden van deze Partij.

Art. 16.

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 van de andere Overeenkomstsluitende Partij zijn afgegeven in overeenstemming met haar wetten en voorschriften.

Art. 17.

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

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

Art. 18.

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 dat schip de vlag voert.

2. Wanneer een lid van de bemanning van een schip van een Overeenkomstsluitende Partij aan boord van dat schip een strafbaar feit 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 Staat waarvan dat schip de vlag voert, 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

seamen's documents whom they consider undesirable.

Art. 15.

Where a crew member of a vessel of one of the Contracting Parties lying in the territorial or interior waters of the other party, shall need, for reasons of illness or accident, the medical, pharmaceutical or hospital assistance available in the territory of the other Party, this assistance shall be given to him, at the expense of his national shipping company, under the same conditions as those given to the national crews.

Art. 16.

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. 17.

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

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

Art. 18.

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 has 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 as high misdemeanour under the laws of the State where the vessel lies; or

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

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

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

Art. 19.

1. Au cas où un navire de l'une des Parties contractantes s'échouerait, subirait une avarie, ferait naufrage ou serait impliqué dans tout autre incident maritime près des côtes de l'autre Partie contractante, ce navire, sa cargaison, les membres de son équipage et ses passagers, recevront sur le territoire de cette dernière Partie les mêmes commodités et assistance que celle-ci accorde à un de ses navires nationaux, à sa cargaison, aux membres de son équipage et à ses passagers.

2. La Partie contractante près des côtes de laquelle survient l'un des incidents visés au paragraphe 1 informera l'agent diplomatique ou le fonctionnaire consulaire de l'Etat dont ledit navire bat pavillon et ce dernier se chargera de veiller aux intérêts du navire et des membres d'équipage d'une manière appropriée en accord avec les autorités adéquates du pays près des côtes duquel s'est produit l'incident, conformément aux lois et réglementations existantes.

3. La cargaison et les objets déchargés ou sauvés du navire visé au paragraphe 1 ne sont pas passibles de droits de douane et de taxes pour autant qu'ils ne soient pas livrés à la consommation ou utilisés sur le territoire de l'autre Partie contractante et que déclaration en soit faite dans les plus brefs délais aux autorités douanières de cette dernière en vue de la surveillance des cargaisons et objets susvisés.

Art. 20.

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.

Art. 21.

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.

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 de veiligheid van schepen en havens, de beveiliging van mensenlevens en de veiligheid van goederen.

Art. 19.

1. Wanneer een schip van een Overeenkomstsluitende Partij strandt, averij oploopt, schipbreuk lijdt of betrokken is bij een ongeval op zee voor de kust van de andere Overeenkomstsluitende Partij, genieten het schip, de vracht, de bemanning en de passagiers op het grondgebied van laatstgenoemde Partij dezelfde faciliteiten en bijstand als die welke worden verleend aan een eigen schip of de vracht, bemanning en passagiers daarvan.

2. De Overeenkomstsluitende Partij voor wier kust een van de in lid 1 bedoelde gebeurtenissen plaatsvindt, waarschuwt de diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Staat waarvan het schip de vlag voert, en deze ambtenaar treft met het oog op de behartiging van de belangen van het schip en zijn bemanning de gepaste maatregelen, in overleg met de bevoegde autoriteiten van het land voor welks kust de gebeurtenis plaatsvindt, een en ander in overeenstemming met de geldende wetten en voorschriften.

3. De vracht en de voorwerpen die worden gelost of gered uit een schip als bedoeld in lid 1 zijn vrijgesteld van alle douanerechten en heffingen voor zover ze op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij niet worden gebruikt of verbruikt en mits ze zo spoedig mogelijk bij de douane-autoriteiten van deze Partij worden aangegeven met het oog op het toezicht op bedoelde vracht en voorwerpen.

Art. 20.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de nationale 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 betalingen te verrichten, dan wel deze inkomsten en andere ontvangsten naar het buitenland over te maken.

Art. 21.

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.

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 drug traffic.

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 control over the safety of vessels and ports, the protection of human life and the security of goods.

Art. 19.

1. If a vessel of a Contracting Party runs aground, suffers damage, is shipwrecked or is involved in any other maritime accident off the coast of the other Contracting Party, such vessel, the cargo therein, its crew and passengers shall be granted, in the territory of the latter, the same facilities and assistance as are accorded to a national vessel, its cargo, crew and passengers.

2. The Contracting Party in whose coast any of the events contemplated in paragraph 1 above takes place shall inform the Diplomatic Agent or the Consular Officer of the State whose flag such vessel flies, and the latter will assume responsibility of looking after the vessel and its crew members in an appropriate manner in consultation with the appropriate authority of the country in whose coast such event takes place, as per existing rules and regulations.

3. The cargo and the articles unloaded or saved from the vessel specified in paragraph 1 above shall not be liable to any customs duties and taxes, provided they are not delivered for use or consumption in the territory of the other Contracting Party, and information thereof is given, as promptly as possible, to its Customs authorities for the purpose of supervision of such cargo and articles.

Art. 20.

Each of the Contracting Parties shall grant national 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.

Art. 21.

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

2. La Commission mixte est habilitée à présenter aux Parties contractantes toutes recommandations qu'elle juge utiles.

Art. 22.

1. Le présent Accord entrera en vigueur dès que chacune des Parties contractantes aura notifié à l'autre Partie, 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, moyennant un préavis de six mois.

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

Fait à Dhaka, le 31 juillet 1986, en double exemplaire, en langues bengalie, néerlandaise, anglaise et française, tous les textes faisant également foi. En cas de divergences dans l'interprétation des textes, la version anglaise prévaudra.

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

H. VANDRECHE

Pour le Gouvernement de la République Populaire du Bangladesh:

E. HOSSAIN

2. De Gemengde Commissie kan aan de Overeenkomstsluitende Partijen alle aanbevelingen doen die zij nodig acht

Art. 22.

1. Deze Overeenkomst treedt in werking zodra de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar langs diplomatieke weg ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun grondwettelijke vereiste procedures is voldaan.

2. Deze Overeenkomst wordt gesloten voor een tijdvak van vijf jaar. Ze wordt stilzwijgend verlengd, telkens voor een tijdvak van één jaar, tenzij een der Overeenkomstsluitende Partijen de Overeenkomst zes maanden vóór het verstrijken ervan langs diplomatieke weg opzegt.

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

Gedaan te Dhaka, op 31 juli 1986, in tweevoud, in de Nederlandse, de Franse, de Bengaalse en de Engelse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk gezaghebbend. Ingeval van onenigheid betreffende de uitlegging van de teksten is de Engelse tekst doorslaggevend.

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

H. VANDRECHE

Voor de Regering van de Volksrepubliek Bangladesh:

E. HOSSAIN

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

Art. 22.

1. This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that their respective constitutional requirements have been complied with.

2. The present Agreement is concluded for a period of five years. It shall be tacitly renewed for successive periods of one year, unless it is denounced at six months' notice, by one of the Contracting Parties through diplomatic channels.

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

Done in Dhaka on July 31, 1986, in duplicate, in the Dutch, English, French and Bangla languages, all texts being equally authentic. In case of differences in interpretation of texts, the English version shall prevail.

For the Governments of the Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of Luxemburg :

H. VANDRECHE
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary.

For the Government of the People's Republic of Bangladesh:

DR. E. HOSSAIN
Additional Secretary-in-Charge, Ministry of Ports, Shipping and Inland Water Transport.