

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1982-1983

18 NOVEMBER 1982

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Gabon, ondertekend te Brussel op 29 oktober 1981

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Inleiding

Op 29 oktober 1981 werd te Brussel de scheepvaartovereenkomst tussen België en de Republiek Gabon ondertekend.

Dit akkoord werd geïnspireerd door de bekommernis om het maritiem vervoer tussen de landen van beide Partijen op harmonieuze wijze te regelen. Tot nu toe was dit niet het geval daar België zowel als Gabon wegens het monopolistisch optreden van de Conference tussen West-Europa en West-Afrika een te gering aandeel van het Maritiem vervoer konden verwerven.

België heeft steeds op maritiem gebied het principe nageleefd van de vrijheid van de handelsscheepvaart en heeft aldus nooit als gouvernement ingegrepen om, voor wat de participatie aangaat van zijn reders, aan het maritiem vervoer zekere regels op te leggen.

De mythe van de vrije en loyale mededinging in maritiem vervoer werd reeds voorbijgestreefd door de feiten. Westerse maritieme landen zijn nu verplicht maatregelen te nemen tegenover de maritieme politiek van Staten welke in de laatste jaren met alle middelen een aanzienlijk deel willen verwerven van het maritiem vervoer. Ook laat de rechtmatige drang van de ontwikkelingslanden om zelf deel te nemen aan hun eigen maritiem transport zich meer en meer gevoelen.

Op aanvraag van de ontwikkelingslanden kwam in 1974 de Verenigde Naties Code voor Conferencepraktijken tot stand. Deze code heeft als doel de samenstelling en de werking van de conferences te regelen in functie van de maritieme verhoudingen zoals deze nu zouden moeten zijn, rekening houdend met het

Chambre des Représentants

SESSION 1982-1983

18 NOVEMBRE 1982

PROJET DE LOI

portant approbation de l'accord en matière de marine marchande entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République gabonaise, signé à Bruxelles le 29 octobre 1981

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES ET MESSIEURS,

Introduction

Le 29 octobre 1981 a été signé à Bruxelles l'accord maritime entre la Belgique et la République gabonaise.

Cet accord fut inspiré par le souci de régler de façon harmonieuse le transport maritime entre les pays des deux Parties. Ce n'était pas le cas jusqu'à présent puisque tant la Belgique que le Gabon ne pouvaient obtenir qu'une part trop restreinte du transport maritime en raison de l'attitude monopolistique de la Conférence entre l'Europe occidentale et l'Afrique occidentale.

Dans le domaine maritime, la Belgique a toujours observé le principe de la liberté de la navigation commerciale et n'est donc jamais intervenue en tant que gouvernement pour imposer certaines règles au transport maritime en ce qui concerne la participation de ses armateurs.

Le mythe de la concurrence libre et loyale dans le transport maritime est dépassé par les événements. Des pays maritimes occidentaux sont actuellement contraints à envisager des mesures à l'égard de la politique maritime d'Etats qui, ces dernières années, veulent obtenir par tous les moyens une part importante du transport maritime. C'est dans cet esprit que le désir légitime des pays en voie de développement de participer eux-mêmes à leur propre transport maritime se fait aussi de plus en plus sentir.

A la demande des pays en voie de développement, le Code de Conduite des Conférences maritimes des Nations Unies fut mis au point en 1974. 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

recht van de ontwikkelingslanden en van zekere ontwikkelde landen om een billijk aandeel te hebben in hun eigen maritiem vervoer.

Daar wegens tegenkantsing van zekere landen de Code tot nu toe niet van kracht is op wereldvlak nemen zekere ontwikkelingslanden nu reeds eenzijdig de bepalingen van de Code in hun wetgevingen op. Sommige ontwikkelingslanden gaan reeds verder dan de Code en eisen een 50/50 verdeling van de ladingen.

Bij gebrek aan een internationaal instrument beschikt België dus niet over maatregelen welke tegenover de eisen van sommige ontwikkelingslanden de belangen van de Belgische reders kunnen veilig stellen.

België heeft de Verenigde Naties Code voor Conferentiepraktijken ondertekend met het inzicht deze te aanvaarden. Tegenover de ontwikkelingslanden — die praktisch allemaal de Code ondertekenden en waarvan reeds 28, waaronder Gabon, de Code aanvaardden — heeft ons land dus de morele verbintenis aangegaan hun verlangen te steunen er toe strekkende een billijk gedeelte van hun maritieme handel zelf te vervoeren.

Het is derhalve van groot belang voor de Belgische reders dat België nu reeds bilateraal de Code van toepassing brengt door met ontwikkelingslanden zoals Gabon, maritieme akkoorden af te sluiten gebaseerd op de Code.

Inhoud van de Overeenkomst

In deze overeenkomst die U ter goedkeuring wordt voorgelegd vindt U volgende hoofdpunten :

Art. 1.

In de bepalingen wordt duidelijk omschreven op welke schepen van beide Partijen de overeenkomst betrekking heeft en wie een lid van de bemanning is.

Art. 2.

Dit artikel bepaalt welke activiteiten, op nationaal vlak, aan elke Partij blijven voorbehouden.

Art. 3.

Dit artikel bepaalt de territoria waarop de overeenkomst van toepassing is.

Art. 4.

Hierbij verklaren de Partijen samen te werken in de geest van de V.N. Code voor Lijnvaartconferenties.

Dit artikel regelt eveneens de vrachtenverdeling naar de verdeelsleutel 40/40/20. Derde vlageschepen kunnen dus naar rata van 20 % aan het maritiem vervoer van de bilaterale handel tussen beide Partijen deelnemen.

Art. 5 en 6.

Deze artikelen regelen de soevereine beschikking van elke Partij over de trafiekrechten uit hoofde van de scheepvaartovereenkomst.

droit qu'ont les pays en voie de développement et certains pays industrialisés d'avoir une juste part de leur propre transport maritime.

Le Code n'étant pas encore en vigueur sur le plan mondial, à cause de l'opposition de certains pays, quelques pays en voie de développement reprennent déjà unilatéralement les dispositions du Code dans leurs législations. Certains pays en voie de développement vont encore plus loin et exigent une répartition 50/50 des cargaisons.

A défaut d'un instrument international, la Belgique ne dispose donc pas de mesures qui, face aux exigences de certains pays en voie de développement, peuvent sauvegarder les intérêts des armateurs belges.

La Belgique a signé le Code de Conduite des Conférences maritimes des Nations Unies dans l'intention de l'accepter. Vis-à-vis des pays en voie de développement qui signèrent pratiquement tous le Code et dont 28 — dont le Gabon — l'acceptèrent déjà, notre pays s'est donc engagé moralement à appuyer leurs désirs, à savoir à transporter eux-mêmes une juste part de leur commerce maritime.

Il est par conséquent très important pour les armateurs belges que la Belgique mette déjà maintenant le Code en œuvre d'une façon bilatérale en concluant avec les pays en voie de développement, tels que le Gabon, des accords maritimes basés sur le Code.

Contenu de l'Accord

Dans cet accord qui est soumis à votre approbation vous trouverez les points principaux suivants :

Art. 1.

Il est clairement décrit à quels navires des deux Parties l'accord se rapporte et qui est membre de l'équipage.

Art. 2.

Détermine les activités, qui sur le plan national, sont réservées à chacune des Parties.

Art. 3.

Cet article détermine le champ d'application de l'accord.

Art. 4.

Les Parties expriment leur volonté de coopérer dans l'esprit du Code de Conduite des Conférences maritimes des N.U.

L'article règle également la répartition des cargaisons d'après la clé de répartition 40/40/20. Des navires des pays tiers peuvent participer à raison de 20 % au transport maritime du commerce bilatéral des deux Parties.

Art. 5 et 6.

Ces articles que chaque Partie contractante dispose souverainement des droits de trafic qui lui reviennent aux termes du présent accord.

Art. 7 en 8.

Deze artikelen kennen de wederzijdse nationale behandeling toe wat betreft het innen van taxen, toegang tot, verblijf in en verlaten van de havens, en alle faciliteiten met betrekking tot goederenbehandeling, de schepen, de bemanningen en de passagiers.

Art. 9 en 10.

Deze artikelen handelen over de erkenning van de nationaliteit der schepen en over de zich aan boord bevindende scheepspapieren.

Art. 11 tot en met 14.

Deze artikelen regelen de identiteitsbewijzen evenals de bewegingsvrijheid der zeelieden. In artikel 14 behouden de Partijen zich het recht voor de toegang tot het grondgebied te weigeren aan zeelieden die zij ongewenst beschouwen.

Art. 15.

Dit artikel bepaalt dat de ene Partij geen rechtsmacht zal uitoefenen in geschillen betreffende een arbeidsovereenkomst als bemanningslid van een schip van de andere contracterende Partij tenzij een bevoegd diplomatieke of consulaire ambtenaar daarin heeft toegestemd. Deze bepaling werd ingelast, rekening houdend met een internationaal gebruik.

Dezelfde regeling geldt voor inbreuken, gepleegd aan boord, terwijl het schip zich in de territoriale wateren bevindt van de andere Partij. Evenwel is de voorafgaande toestemming van de diplomatieke of consulaire ambtenaar niet vereist in welbepaalde gevallen, opgesomd in § 2 van artikel 15, waar de inbreuk rechtstreeks of in sterke mate de belangen schaadt van de andere Partij of van haar onderdanen en ook ingeval van inbreuk inzake verdovende middelen.

Art. 16 en 17.

Deze artikelen regelen het regime van de belastingen op de inkomsten van de scheepvaartondernemingen en houden in dat iedere contracterende Partij aan de scheepvaartondernemingen van de andere Partij toelaat de inkomsten en ontvangsten, welke op het grondgebied van de eerste Partij gerealiseerd worden, naar eigen goeddunken te gebruiken of deze vrij over te maken.

Art. 18.

Dit artikel regelt de behandeling ingeval van schipbreuk en stranding.

Art. 19.

Hierbij verbinden de Partijen zich samen te werken om belemmeringen welke de ontwikkeling van de maritieme handel beperken op te heffen.

Art. 20.

Dit artikel regelt de instelling van de Gemengde Commissie.

Art. 7 et 8.

Ces articles permettent le traitement mutuel national concernant la perception des taxes, l'accès aux ports, la liberté de séjour et de sortie, et toutes les commodités relatives à la manutention des marchandises, aux navires, à leurs équipages et aux passagers.

Art. 9 et 10.

Ces articles traitent de la reconnaissance de la nationalité des navires et des documents se trouvant à bord de ces navires.

Art. 11 jusqu'à 14.

Ces articles règlent les documents d'identité des marins et leur libre mouvement. A l'article 14, les Parties se réservent le droit d'interdire l'accès du territoire aux marins qu'elles jugent indésirables.

Art. 15.

Cet article stipule que les autorités judiciaires d'une des Parties contractantes ne peuvent exercer de compétence en matière de différends 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. Cette disposition a été insérée, tenant compte d'une coutume internationale.

Le même règlement s'applique aux infractions commises à bord, pendant que le navire se trouve dans les eaux territoriales de l'autre Partie contractante. Une approbation préalable d'un agent diplomatique ou consulaire n'est toutefois pas exigée dans certains cas énumérés au paragraphe 2 de l'article 15, lorsque l'infraction porte directement ou gravement atteinte aux droits de l'autre Partie ou de ses ressortissants et également dans le cas d'infraction concernant des stupéfiants.

Art. 16 et 17.

Ces articles règlent le régime des impôts sur les revenus des entreprises de navigation maritime et stipulent que chacune des Parties contractantes accorde aux entreprises de navigation maritime de l'autre Partie contractante le droit soit d'utiliser soit de transférer des revenus et recettes réalisés sur le territoire de la première Partie.

Art. 18.

Cet article règle la procédure dans le cas de naufrage ou échouement du navire.

Art. 19.

Les Parties se déclarent d'accord pour collaborer pour lever les obstacles qui pourraient entraver le développement du commerce maritime.

Art. 20.

Cet article règle l'institution de la Commission mixte.

Art. 21 en 22.

Deze artikelen regelen de inwerkingtreding en de duur van de scheepvaartovereenkomst.

*De Minister
van Buitenlandse Betrekkingen,*

L. TINDEMANS.

*De Minister van Financiën
en Buitenlandse Handel,*

W. DE CLERCQ.

De Minister van Economische Zaken,

M. EYSKENS.

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

H. DE CROO.

Art. 21 et 22.

Ces articles règlent l'entrée en vigueur et la durée de l'accord maritime.

*Le Ministre
des Relations extérieures,*

L. TINDEMANS.

*Le Ministre des Finances
et du Commerce extérieur,*

W. DE CLERCQ.

Le Ministre des Affaires économiques,

M. EYSKENS.

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

H. DE CROO.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, negende kamer, de 13e september 1982 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van de Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Gabon, ondertekend te Brussel op 29 oktober 1981 », heeft de 5e oktober 1982 het volgend advies gegeven:

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit
de HH:

H. ROUSSEAU, *kamervoorzitter*;
P. KNAEPEN,
A. VANWELKENHUYZEN, *staatsraden*;
P. DE VISSCHER,
C. DESCHAMPS, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr.:

R. DEROY, *toegevoegd griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. KNAEPEN.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. COOLEN, eerste auditeur.

De Griffier,
(get.) R. DEROY.

De Voorzitter,
(get.) H. ROUSSEAU.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 13 septembre 1982, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'accord en matière de marine marchande entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République gabonaise, signé à Bruxelles le 20 octobre 1981 », a donné le 5 octobre 1982 l'avis suivant:

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de
MM.:

H. ROUSSEAU, *président de chambre*;
P. KNAEPEN,
A. VANWELKENHUYZEN, *conseillers d'Etat*;
P. DE VISSCHER,
C. DESCHAMPS, *assesseurs de la section législation*;

M^{me}:

R. DEROY, *greffier assumé*.

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

Le rapport a été présenté par M.J. COOLEN, premier auditeur.

Le Griffier,
(s.) R. DEROY.

Le Président,
(s.) H. ROUSSEAU.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

Enig artikel.

De Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Gabon, ondertekend te Brussel op 29 oktober 1981, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 9 november 1982.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

*De Minister van Financiën
en Buitenlandse Handel,*

W. DE CLERCQ.

De Minister van Economische Zaken,

M. EYSKENS.

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

H. DE CROO.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT,

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

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

Article unique.

L'Accord en matière de marine marchande entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République gabonaise, signé à Bruxelles le 29 octobre 1981, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 9 novembre 1982.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI:

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

*Le Ministre des Finances
et du Commerce extérieur,*

W. DE CLERCQ.

Le Ministre des Affaires économiques,

M. EYSKENS.

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

H DE CROO.

(VERTALING)

**SCHEEPVAARTOVEREENKOMST TUSSEN
DE BELGISCH-LUXEMBURGSE ECONOMISCHE UNIE
EN DE REPUBLIEK GABON**

De Regering van het Koninkrijk België zowel in haar naam als in naam van de Regering van het Groothertogdom Luxemburg enerzijds, en

De Republiek Gabon, anderzijds,

Met de bedoeling de bilaterale relaties tussen beide landen tot verdere ontwikkeling te brengen en op harmonieuze wijze hun samenwerking op het gebied van maritiem transport te verstevigen,

Verlangende bij te dragen tot de bevordering van de handelsbetrekkingen tussen de twee Overeenkomstsluitende Partijen,

Overeenkomstig de beginselen van gelijke rechten en wederzijds belang,

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

Artikel 1.

In de onderhavige Overeenkomst betekent:

1. De term « schip van de Overeenkomstsluitende Partij » : elk Koopvaardij-schip dat ingeschreven is op het grondgebied van deze Partij en dat onder haar vlag vaart, in overeenstemming met de wetgeving van deze Partij evenals elk schip dat bevracht wordt door haar nationale scheepvaartmaatschappijen.

Echter heeft deze term geen betrekking op:

- a) oorlogsschepen;
- b) andere vaartuigen gedurende de tijd dat zij ten dienste van de krijgsmacht worden gebruikt;
- c) vaartuigen welke werkzaamheden verrichten van niet-commerciële aard.

2. De term « lid van de bemanning van het schip » : de kapitein benevens elke persoon die tijdens de reis aan boord is belast met de vervulling van werkzaamheden welke verband houden met de exploitatie van of de dienstverlening op het schip, en die is opgenomen op de monsterrol.

3. De term « bevoegde maritieme overheid » betekent de Minister die het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart onder zijn bevoegdheid heeft.

Art. 2.

De bepalingen van onderhavig Akkoord hebben geen betrekking op de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wettelijk voorbehouden activiteiten en transporten, met name de havendienst, de sleepvaart, het loodswezen, de zeevisvangst en de binnenscheepvaart.

Art. 3.

Deze Overeenkomst is van toepassing op de grondgebieden van het Koninkrijk België en van het Groothertogdom Luxemburg enerzijds en van de Republiek Gabon anderzijds.

Art. 4.

1. De Overeenkomstsluitende Partijen verklaren zich bereid samen te werken op het gebied van maritiem vervoer in de geest van de Gedragscode van de Maritieme Conferenties.

2. Ten aanzien van het maritiem vervoer betreffende lijnvaart, daarin begrepen gezaagd en bewerkt hout en boomstammen, tussen de Overeenkomstsluitende Partijen, ongeacht de havens waar de goederen worden geladen of gelost, gaan de Overeenkomstsluitende Partijen akkoord het principe van de vrachtenverdeling tussen hun schepen toe te passen op basis van strikte gelijkheid van rechten en volgens de criteria van de betalende eenheid, de waarde en het volume van de vracht waarbij het laatste criterium het bijzonderste is.

Het gedeelte van de trafiek voorbehouden aan de vlag van elk der Partijen zal tenminste gelijk zijn aan 40 % van de globale trafiek.

Het gedeelte dat toegankelijk is voor reders waarvan de schepen de vlag voeren van derde landen mag de 20 % niet overschrijden.

3. De vrachttarieven toegepast op het maritiem vervoer in beide richtingen tussen de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen zullen onderhandeld worden en gecontroleerd, voor wat Gabon betreft door de verladersraad van Gabon, en voor wat de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie betreft door de betrokken reders en verladers dan wel hun respectieve beroepsverenigingen.

**ACCORD EN MATIERE DE MARINE MARCHANDE
ENTRE L'UNION ECONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE
ET LA REPUBLIQUE GABONAISE**

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

Le Gouvernement de la République gabonaise, d'autre part,

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.

Dans le présent Accord:

1. Le terme « navire de la Partie contractante » signifie tout navire de commerce immatriculé dans le territoire de cette Partie et battant son pavillon conformément à sa législation, ainsi que tout navire affrété par ses compagnies maritimes nationales.

Cependant, ce terme ne couvre pas:

- a) les navires de guerre;
- b) tout autre navire pendant la durée de sa mise en service auprès des forces armées;
- c) les navires exerçant des fonctions non commerciales.

2. Le terme « membre de l'équipage du navire » désigne le capitaine et toute personne occupée pendant le voyage à bord du navire à l'exercice de fonctions liées à l'exploitation du navire ou à son service et figurant au rôle d'équipage.

3. Le terme « Autorité maritime compétente » signifie le Ministre qui a dans ses attributions l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure.

Art. 2.

Les dispositions du présent Accord ne s'appliquent pas aux activités et transports légalement réservés par chacune des Parties, notamment aux services de port, au remorquage, au pilotage, à la pêche maritime et à la navigation intérieure.

Art. 3.

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

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 faisant l'objet d'un trafic de ligne y compris le bois débité ouvré et en grumes et qui sont échangées par voie maritime entre les Parties contractantes quels que soient les ports d'embarquement ou de débarquement, les Parties contractantes s'accordent à appliquer le principe d'une répartition des cargaisons entre leurs navires sur la base de la stricte égalité des droits et suivant les critères de l'unité payante, du volume et de la valeur de fret, ce dernier critère demeurant prépondérant.

La part du trafic réservée au pavillon de chacune des Parties sera au moins égale à 40 % du trafic global.

La part accessible aux armements dont le navire bat pavillon de pays tiers ne pouvant dépasser 20 %.

3. Les taux de frets appliqués au trafic maritime dans les deux sens entre les territoires des Parties contractantes seront négociés et contrôlés du côté gabonais par le Conseil gabonais des Chargeurs (C.G.C.) et du côté de l'Union économique belgo-luxembourgeoise par les armements et les chargeurs intéressés ou leurs organisations respectives.

Art. 5.

Onverminderd haar in internationaal verband aangevane verplichtingen beschikt elke Overeenkomstsluitende Partij op soevereine wijze over haar aandeel in de trafiek die haar krachtens het in deze Overeenkomst bepaalde, toekomt.

Art. 6.

Elke Staat neemt, in het raam van zijn nationale wetgeving, de maatregelen welke voor de daadwerkelijke naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst vereist zijn.

Art. 7.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen zal in haar havens wat betreft de inning van havengelden en heffingen, de toegang tot de havens, de vrijheid van binnenvaren, van verblijf en van vertrek, het gebruik van de havens, de faciliteiten welke zij ter bevordering van de scheepvaart en de commerciële handelingen ten aanzien van de schepen en hun bemanningen, de passagiers en de goederen verleent een zelfde behandeling toekennen, als zij aan haar eigen schepen toekent. Deze bepaling doelt inzonderheid op het toekennen van aanlegplaatsen aan de kaai benevens op de formaliteit voor laden en lossen.

Art. 8.

De Overeenkomstsluitende Partijen nemen, binnen de grenzen van hun wetgeving en havenvoorschriften, de nodige maatregelen om in de mate van het mogelijke het oponthoud van de schepen in de havens te bekorten en de vervulling van administratieve, douane- en sanitaire formaliteiten welke in hun havens van kracht zijn, te vereenvoudigen.

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

Art. 9.

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen erkent de nationaliteit van de schepen der andere Overeenkomstsluitende Partijen 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 overeenkomstig haar wetten en reglementen.

Art. 10.

De meetbrieven en andere scheepspapieren welke uitgegeven zijn of erkend worden door een van de Overeenkomstsluitende Partijen, worden eveneens door de andere Partij erkend.

Schepen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen, voorzien van overeenkomstig de wet uitgegeven meetbrieven, worden vrijgesteld van hernieuwde meting in de havens van de andere Partij.

Art. 11.

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen erkent de identiteitsbewijzen voor zeevarenden afgegeven door de bevoegde Autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en kent aan de houders van deze bewijzen de in de artikelen 12 en 13 genoemde rechten onder de daarbij gestelde voorwaarden toe. Als zodanige identiteitsbewijzen gelden, wat het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg betreft, het « Zeemansboek » of « le Livret de marin », en wat de Republiek Gabon betreft, le « Livret professionnel maritime » en de « Carte d'identité de marin ».

Art. 12.

Aan houders van de in artikel 11 van onderhavig Akkoord bedoelde bewijzen in hun hoedanigheid van bemanningsleden van een schip van een Overeenkomstsluitende Partij, wordt toegestaan zonder visum aan wal te gaan en te verblijven in de havenstad gedurende de tijd dat het schip in die haven ligplaats heeft gekozen, op voorwaarde dat zij op de bemanningslijst voorkomen die aan havenautoriteiten wordt overhandigd.

Bij het aan wal gaan en hun terugreis op het schip zijn de betrokken personen verplicht zich aan de reglementaire controles te onderwerpen.

Art. 13.

1. Aan houders van de door een der Overeenkomstsluitende Partijen afgegeven en in artikel 11, genoemde bewijzen toegestaan met enig vervoermiddel het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij binnen te komen of zich op doorreis op haar grondgebied te bevinden, indien zij zich naar hun schip begeven of overgaan op een ander schip, zich naar hun vaderland begeven of reizen voor enig ander doel dat de voorafgaande goedkeuring heeft van de autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Art. 5.

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

Art. 6.

Chacun des Etats prendra, dans le cadre de sa législation nationale, les dispositions nécessaires pour assurer le respect effectif des stipulations du présent Accord.

Art. 7.

Chacune des Parties contractantes assure dans ses ports aux navires de l'autre Partie le même traitement qu'à ses propres navires 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 les 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 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 l'armement de l'autre Partie sera identique à celui qui est réservé aux navires exploités par l'armement de la première Partie.

Art. 9.

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. 10.

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. 11.

Chacune des Parties contractantes reconnaît les documents d'identité de marins délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante et accorde aux titulaires de ces documents les droits prévus aux articles 12 et 13 aux conditions qui y sont stipulées. Lesdits 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 gabonaise le « Livret professionnel maritime » et la « Carte d'identité de marin ».

Art. 12.

Les personnes en possession des documents d'identité visés à l'article 11 du présent Accord peuvent, sans visa, descendre à terre et séjourner dans la commune où se trouve le port d'escale pendant le séjour du navire dans ledit port, dès lors qu'elles figurent sur les rôles d'équipage du navire et sur la liste d'équipage remise par le capitaine du navire aux autorités du port.

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 émis par une des Parties contractantes et visés à l'article 11 sont autorisées, quel que soit le moyen de locomotion utilisé, à pénétrer sur le territoire de l'autre Partie contractante ou à transiter par ce territoire en vue de rejoindre leur navire, à être transférées à bord d'un autre navire, à retourner dans leurs pays, ou à voyager pour toutes autres fins moyennant l'approbation préalable des autorités de cette autre Partie contractante.

2. In alle gevallen genoemd in § 1, moeten de identiteitsbewijzen voorzien zijn van het visum van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit visum wordt in de kortst mogelijke tijd afgegeven.

3. Wanneer een bemanningslid dat houder is van een § 1 bedoelde identiteitsbewijs, in een haven van de andere Overeenkomstsluitende Partij wegens gezondheidsredenen, om dienstredenen of om andere door de bevoegde autoriteiten als geldig erkende redenen wordt ontscheept, geven deze autoriteiten de nodige machtigingen opdat de betrokkene, ingeval hij in een ziekenhuis moet worden opgenomen, op hun grondgebied mag verblijven en opdat hij met enig vervoermiddel naar zijn vaderland kan terugkeren, of zich naar een andere inschepingshaven kan begeven.

4. Personen die houder zijn van de in artikel 11 bedoelde identiteitsbewijzen en die niet de nationaliteit van een der Overeenkomstsluitende Partijen bezitten, zullen de vereiste inreis- of doorreisvisa voor het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij krijgen op voorwaarde dat gewaarborgd is dat zij op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die het identiteitsbewijs heeft afgegeven opnieuw zullen worden toegelaten.

Art. 14.

1. Behoudens het bepaalde in de artikelen 11 en 13 blijven de op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen geldende bepalingen betreffende de binnenkomst, het verblijf en de verwijdering van vreemdelingen onverminderd van kracht.

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

Art. 15.

1. De rechterlijke autoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij mogen geen kennis nemen van burgerrechtelijke geschillen betreffende een arbeidsovereenkomst voor schepelingen in hun hoedanigheid van lid van de bemanning van een schip van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dan met 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 begaat, terwijl het schip zich in de territoriale wateren van de andere Overeenkomstsluitende Partij bevindt, stellen de autoriteiten van de Staat op wiens grondgebied het schip zich bevindt, tegen hem geen vervolging in zonder de toestemming van een bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Staat waarvan gezegd schip de vlag voert, tenzij naar hun oordeel:

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

3. De bepalingen van § 2 van dit artikel doen geen afbreuk aan de rechten van de bevoegde autoriteiten inzake alles wat betrekking heeft op de toepassing van de wetgeving en de reglementering betreffende de toelating van vreemdelingen, douane-aangelegenheden, volksgezondheid en op de andere controlemaatregelen betreffende de veiligheid van schepen en havens, de beveiliging van mensenlevens en de veiligheid van goederen.

Art. 16.

De scheepvaartondernemingen die hun effectieve zetel hebben in één van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn niet onderworpen aan de belastingen van de andere Overeenkomstsluitende Partij op de winsten en de inkomsten die ze ontvangen voor de uitbating van de schepen die ze bezitten of die ze bevrachten, in het internationale verkeer.

Art. 17.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kent aan de scheepvaartondernemingen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht toe de inkomsten en andere ontvangsten verwezenlijkt op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij en verkregen uit het zeevervoer, aan te wenden om er betalingen te verrichten, en deze inkomsten en andere ontvangsten vrijelijk naar het buitenland over te brengen.

Art. 18.

Wanneer een schip van één der Overeenkomstsluitende Partijen schipbreuk lijdt, strandt of anderzijds averij oploopt in de nabijheid van de kust van de andere Overeenkomstsluitende Partij, verlenen de bevoegde autoriteiten van deze laatste aan de bemanning en aan de passagiers, alsmede aan het schip en aan zijn lading, dezelfde bescherming en bijstand als aan het schip dat haar eigen vlag voert.

2. Dans tous les cas cités au § 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 du document d'identité visé au § 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. 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 le document 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.

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 à leur avis:

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

3. Les dispositions du § 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. 16.

Les entreprises de navigation maritime ayant leur siège de direction effective dans l'une des Parties contractantes ne sont pas assujetties aux impôts de l'autre Partie contractante sur les bénéfices et revenus qu'elles perçoivent du fait de l'exploitation en trafic international, des navires qu'elles possèdent ou qu'elles affrètent.

Art. 17.

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 réalisées 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. 18.

Si un navire de l'une des Parties contractantes fait naufrage, échoue ou subit tout autre avarie près des côtes de l'autre Partie contractante, les autorités compétentes de cette dernière accordent aux membres de l'équipage et aux passagers, ainsi qu'au navire et à sa cargaison, les mêmes protection et assistance qu'à un navire battant son propre pavillon.

Wanneer een schip averij opgelopen heeft, worden van zijn lading en boordvoorraad geen douanerechten geheven op voorwaarde dat men ze niet ter plaatse verbruikt of aanwendt.

Art. 19.

De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe samen te werken om belemmeringen welke de ontwikkeling van het maritiem vervoer en de diverse aanverwante activiteiten tussen hen kunnen verhinderen ongedaan te maken.

Art. 20.

Een paritair Comité, samengesteld uit vertegenwoordigers aangeduid door de betrokken Gouvernements, zal op vraag van één der Overeenkomstsluitende Partijen bijeenkomen om de vraagstukken welke uit de toepassing van deze Overeenkomst kunnen ontstaan te onderzoeken.

Dit paritair Comité is ertoe gemachtigd aan de Overeenkomstsluitende Partijen alle aanbevelingen voor te leggen, welke het nuttig acht.

Art. 21.

1. Deze Overeenkomst treedt in werking vanaf de wederzijdse kennisgeving langs diplomatieke weg door de Overeenkomstsluitende Partijen van het feit dat de door hun respectieve wetgevingen vereiste procedures zijn volbracht.

2. Deze Overeenkomst blijft van kracht voor een duur van vijf jaar. Zij kan stilzwijgend verlengd worden voor nieuwe perioden van één jaar. Zij kan evenwel op ieder ogenblik schriftelijk en langs diplomatieke weg worden opgezegd; in dat geval houdt zij op van kracht te zijn één jaar na ontvangst van de opzegging door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Art. 22.

Deze Overeenkomst kan op vraag van een van de twee Overeenkomstsluitende Partijen met wederzijdse akkoord herzien worden. De aldus aangebrachte wijzigingen zullen na uitwisseling van diplomatieke nota's in werking treden.

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

GEDAAN te Brussel, op 29 oktober 1981, in twee exemplaren, in de Franse taal.

Voor de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie,

R. URBAIN

Voor de Republiek Gabon,

MARTIN BONGO

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

Art. 19.

Les Parties contractantes s'engagent à coopérer à l'élimination des obstacles susceptibles d'entraver le développement des échanges maritimes entre elles et les diverses activités qui relèvent de ces échanges.

Art. 20.

Un Comité paritaire, 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 du présent Accord.

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

Art. 21.

1. Le présent Accord entrera en vigueur dès notification réciproque par voie diplomatique par les Parties contractantes de l'accomplissement des formalités requises par leurs législations respectives.

2. Il restera en vigueur pour une durée de cinq ans. Il sera renouvelable par tacite reconduction pour de nouvelles périodes d'un an : toutefois, il pourra être dénoncé à tout moment par écrit et par voie diplomatique; dans ce cas, il cessera de produire ses effets un an après la réception de la dénonciation par l'autre Partie contractante.

Art. 22.

Le présent Accord est révisable d'un commun accord à la demande de l'une des deux Parties contractantes. Les modifications ainsi intervenues entreront en vigueur après l'échange des notes diplomatiques.

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

FAIT à Bruxelles, le 29 octobre 1981, en double exemplaire, en langue française.

Pour l'Union économique belgo-luxembourgeoise,

R. URBAIN

Pour la République gabonaise,

MARTIN BONGO