

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1984-1985**

20 JUNI 1985

**Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de
scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-
Luxemburgse Economische Unie en de Volks-
republiek Kongo, ondertekend te Brazzaville
op 27 juli 1983**

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE BETREKKINGEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER CLOSE**

De context waarin de scheepvaartovereenkomst tussen de B.L.E.U. en de Volksrepubliek Kongo tot stand is gekomen wordt in de memorie van toelichting uiteengezet.

De inhoud van de Overeenkomst kan worden samengevat als volgt :

Artikel 1 onderlijnt het beginsel van de soevereiniteit van elke Staat.

Artikel 2 bepaalt de term « bevoegde scheepvaartautoriteiten », en omschrijft duidelijk op welke schepen van beide Partijen de overeenkomst betrekking heeft. Het artikel omvat tevens de bepaling van « nationale rederij », en wie lid van de bemanning is.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Van der Elst, voorzitter; Coppens, de Bruyne, T. Declercq, Descamps, du Monceau, Geldolf, Humblet, Lahaye, Marmenout, Noerens, Uyttendaele, Van Herck en Close, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Claeys, Deprez, de Wasseige en Vanhaverbeke.

R. A 13239

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

867 (1984-1985) : N° 1.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1984-1985**

20 JUIN 1985

**Projet de loi portant approbation de l'accord sur
le transport maritime entre l'Union économi-
que belgo-luxembourgeoise et la République
populaire du Congo, signé à Brazzaville le
27 juillet 1983**

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTERIEURES
PAR M. CLOSE**

Le contexte dans lequel l'accord sur le transport maritime entre l'U.E.B.L. et le Congo a été conclu est expliqué dans l'exposé des motifs.

Le contenu de l'accord peut être résumé comme suit :

L'article 1^{er} énonce le principe de la souveraineté de chaque Etat.

L'article 2 détermine « les autorités maritimes compétentes », et définit clairement les navires des deux Parties auxquels se rapporte l'accord. L'article donne également la définition « d'armement national » et stipule qui est membre de l'équipage.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Van der Elst, président; Coppens, de Bruyne, T. Declercq, Descamps, du Monceau, Geldolf, Humblet, Lahaye, Marmenout, Noerens, Uyttendaele, Van Herck et Close, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Claeys, Deprez, de Wasseige et Vanhaverbeke.

R. A 13239

Voir :

Document du Sénat :

867 (1984-1985) : N° 1.

Volgens artikel 3 zullen de partijen samenwerken om alle belemmeringen uit de weg te ruimen die de ontwikkeling van de scheepvaart tussen de havens van beide landen bemoeilijken. Zij zullen zich tevens onthouden van iedere maatregel die de activiteiten van hun schepen zou kunnen beperken.

Volgens artikel 4 verklaren de Partijen samen te werken in de geest van de V.N.-Code voor de lijnvaartconferenties. De vrachtenverdeling is geregeld naar de verdeelsleutel 40/40/20.

Artikel 5 regelt de soevereine beschikking van elke Partij over de trafiekrechten krachtens het scheepvaartakkoord.

Artikel 6 regelt de wederzijdse gelijke behandeling betreffende het innen van taksen, toegang tot, verblijf in en verlaten van de havens, en alle faciliteiten met betrekking tot goederenbehandeling, de schepen, de bemanningen en de passagiers.

Volgens artikel 7 verbinden de Partijen zich om het onnodig oponthoud in de havens te voorkomen, en de formaliteiten te vereenvoudigen en daarbij geen discriminatie toe te passen tussen schepen van de Overeenkomstsluitende Partijen.

Volgens artikel 8 dienen de regels, normen, praktijken en procedures vervat in internationale overeenkomsten te worden nageleefd door schepen door kernenergie aangedreven of door schepen die splijtbare of andere gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoeren en die onder de vlag van een der Overeenkomstsluitende Partijen varen.

Artikel 9 bepaalt dat in het belang van de vrede, de orde of de veiligheid van de Staat schepen uit de betrokken landen zich moeten onthouden van handelingen die hiermee of met commerciële doeleinden strijdig zijn. Tijdelijke opschorting van de scheepvaart om redenen van nationale veiligheid door de ene Overeenkomstsluitende Partij mag geen discriminatie inhouden ten aanzien van schepen van de andere Partij.

De artikelen 10 tot en met 13 regelen de identiteitsbewijzen evenals de bewegingsvrijheid der zeelieden. In artikel 13 behouden de Partijen zich het recht voor de toegang tot het grondgebied te weigeren aan zeelieden die zij als ongewenst beschouwen.

Artikel 14 regelt de medische bijstand aan bemanningsleden van schepen als gevolg van ziekte of ongeval, waarbij de Overeenkomstsluitende Partijen dezelfde voorwaarden laten gelden als voor hun respectieve nationale bemanningen.

Artikel 15 legt de wederzijdse erkenning van meetbrieven en andere scheepspapieren vast.

Artikel 16 bepaalt dat de ene Partij geen rechtsmacht zal uitoefenen in geschillen betreffende een arbeidsovereenkomst als bemanningslid van een schip van de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij een bevoegd diplomatieke of consulaire ambtenaar daarin heeft toegestemd. Deze bepaling werd ingevoegd om rekening te houden met een internationaal gebruik.

Selon l'article 3, les Parties contractantes coopéreront de façon à éliminer tous les obstacles qui pourraient entraver le développement de la navigation entre les ports des deux pays et s'abstiendront de toute mesure susceptible de limiter les activités de leurs navires.

Par l'article 4 les Parties expriment leur volonté de coopérer dans l'esprit du Code de conduite des conférences maritimes des N.U. La répartition des cargaisons se fera d'après la clé de répartition 40/40/20.

L'article 5 stipule que chaque Partie contractante dispose souverainement des droits de trafic qui lui reviennent aux termes du présent accord.

L'article 6 prévoit un traitement national réciproque 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.

Par l'article 7 les Parties s'engagent à réduire dans la mesure du possible le temps de séjour dans les ports, et à simplifier l'accomplissement des formalités sans discrimination quant aux navires des Parties contractantes.

Selon l'article 8 les règles, normes, pratiques et procédures établies par les conventions internationales doivent être appliquées par les navires à propulsion nucléaire ou porteurs de substances nucléaires ou d'autres matériaux dangereux et nocifs, battant pavillon des Parties contractantes.

L'article 9 prévoit que dans l'intérêt de la paix, de l'ordre ou de la sécurité de l'Etat, les navires des Parties contractantes s'abstiendront de toute activité qui s'y oppose ou qui ne serait pas directement en relation avec leur objet commercial. Au cas où, pour des raisons de sécurité nationale, la navigation serait temporairement suspendue par une des Parties contractantes, les navires de l'autre Partie ne feront l'objet d'aucune discrimination.

Les articles 10 jusqu'à 13 règlent des documents d'identité des marins et leur libre mouvement. A l'article 13, les Parties se réservent le droit d'interdire l'accès du territoire aux marins qu'elles jugent indésirables.

L'article 14 règle l'assistance médicale aux membres de l'équipage pour cause de maladie ou d'accident. Le cas échéant les Parties contractantes appliqueront les mêmes conditions que celles données aux équipages nationaux respectifs.

Suivant l'article 15 les certificats de jaugeage et autres documents de bord sont reconnus réciproquement.

L'article 16 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 en tenant compte de la pratique internationale.

Dezelfde regeling geldt voor misdrijven 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 16, waar het misdrijf rechtstreeks of in sterke mate de belangen schaadt van de andere Partij of van haar onderdanen en ook ingeval van misdrijven inzake verdovende middelen.

Artikel 17 regelt de tussenkomst van een der Overeenkomstsluitende Partijen wanneer een schip van de andere Partij in de nabijheid van zijn kust schipbreuk lijdt, strandt of enige andere averij oploopt.

Artikel 18 regelt het regime en de toelating om inkomsten en ontvangsten, welke op het grondgebied van de andere Partij gerealiseerd worden, naar eigen goeddunken te gebruiken of deze vrij over te maken.

Artikel 19 regelt de instelling van een technische scheepvaartcommissie. Artikel 20 regelt de inwerkingtreding alsook de duur van de scheepvaartovereenkomst.

**

In verband met artikel 4, 2, van de Overeenkomst wenst een lid te vernemen ten gunste van welke landen de verdeelsleutel 40/40/20 zal worden toegepast voor het vervoer van goederen tussen de landen van de twee Partijen.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen antwoordt dat de verdeelsleutel 40/40/20 het aandeel vertegenwoordigt van respectievelijk de B.L.E.U., de Volksrepubliek Kongo en derde landen in het vervoer van goederen.

Een lid meent dat aldus een billijke verdeling is tot stand gekomen voor de scheepvaartbelangen van de Partijen en de derde landen. Hij herinnert eraan dat die verdeelsleutel reeds voorkomt in andere soortgelijke overeenkomsten gesloten door België en het Groothertogdom Luxemburg.

**

Het ontwerp van wet houdende goedkeuring van de Overeenkomst wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Dit verslag is goedgekeurd met dezelfde eenparigheid.

De Verslaggever,
R. CLOSE.

De Voorzitter,
F. VAN DER ELST.

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 16 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.

L'article 17 règle l'intervention d'une des Parties contractantes au cas où un navire de l'autre Partie ferait naufrage, s'échouerait ou subirait toute autre avarie près de ses côtes.

L'article 18 règle le régime ainsi que le droit, soit d'utiliser, soit de transférer des revenus et recettes réalisés sur le territoire de l'autre Partie.

L'article 19 règle l'institution d'un Comité technique maritime tandis que l'article 20 règle l'entrée en vigueur et la durée de l'accord maritime.

**

A propos de l'article 4, 2, de l'Accord, un membre souhaite que soit précisé au profit de quels pays se fera la répartition 40/40/20 du transport des marchandises échangées entre les pays des deux Parties.

Le Ministre des Relations extérieures répond que la répartition 40/40/20 représente les parts respectives de l'U.E.B.L., de la République du Congo et des Etats tiers dans le transport des marchandises échangées.

Un membre estime qu'une répartition équitable est ainsi réalisée en ce qui concerne les intérêts maritimes des Parties et des Etats tiers. Il rappelle que cette répartition figure déjà dans d'autres accords semblables conclus par la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg.

**

Le projet de loi portant approbation de l'accord est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à la même unanimité.

Le Rapporteur,
R. CLOSE.

Le Président,
F. VAN DER ELST.