

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1986-1987

20 NOVEMBER 1986

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Togo inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Brussel op 19 oktober 1984

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 19 oktober 1984 werd te Brussel de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Togo inzake de handelsscheepvaart ondertekend.

Dit akkoord werd geïnspireerd door de bekommernis om het zeevervoer tussen de landen van beide partijen op harmonieuze wijze te regelen. Gelet op het monopolistisch optreden van de Conferenties tussen West-Europa en West-Afrika, konden zowel België als Togo (die slechts over een kleine nationale koopvaardijvloot beschikken) 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 E.E.G. en de O.E.S.O. zijn westerse landen nu genoopt demarches en maatregelen te nemen tegenover de maritieme politiek van Staten, welke in de laatste jaren op niet-commerciële basis een aanzienlijk deel willen verwerven van het maritiem vervoer.

De B.L.E.U. heeft steeds op maritiem gebied het principe aangekleefd van de vrijheid van de handelsscheepvaart, en heeft aldus van overheidswege niet ingegrepen om, voor wat de participatie aangaat van zijn reders, aan het maritiem transport zekere regels op te leggen.

Ons land heeft slechts na internationale druk in de E.E.G. en de O.E.S.O. een wet ter bescherming van de Belgische koopvaardij aangenomen, teneinde in het kader van internationale instellingen opgelegde tegenmaatregelen tegen vlagdiscriminatie te kunnen uitvoeren. Dit is belangrijk voor België, dat met nationale schepen slechts een gering gedeelte ($\pm 5\%$) van de nationale

Chambre des Représentants

SESSION 1986-1987

20 NOVEMBRE 1986

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union Economique belgo-luxembourgeoise et la République Togolaise, signé à Bruxelles le 19 octobre 1984

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 19 octobre 1984 fut signé, à Bruxelles, l'Accord maritime entre l'Union Economique belgo-luxembourgeoise et la République Togolaise.

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

Sur le plan mondial le mythe de la concurrence libre et loyale dans le transport maritime est dépassé par les événements. Dans le cadre de l'O.C.D.E. et de la C.E.E., les pays occidentaux sont à présent obligés d'effectuer des démarches et de prendre des mesures à l'égard de la politique maritime d'Etat qui, ces dernières années, veulent obtenir par des moyens non commerciaux une part importante du transport maritime.

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

Etant donné la pression internationale au sein de la C.E.E. et de l'O.C.D.E., une loi protégeant la marine marchande belge a été adoptée par notre pays, afin de prévoir l'application des contre-mesures imposées par les institutions internationales pour combattre la discrimination quant au pavillon. Ceci est important pour notre pays, puisque la Belgique ne transporte qu'une

buitenlandse handel vervoert en tevens de handelsvloot wenst uit te breiden.

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

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 nationale trafieken controleren.

Alhoewel Togo reeds de Verenigde Naties-Gedragscode heeft geratificeerd op 12 januari 1978, werd door dit akkoord benadrukt dat de commerciële principes vervat in deze overeenkomst zullen worden toegepast, en wordt tevens verhinderd dat Togo naar analogie met andere Afrikaanse ontwikkelingslanden zou besluiten tot het oprichten van vrachtcontrolebureaus in onze nationale havens.

In april 1985 heeft ons land in samenwerking met Nederland en West-Duitsland een diplomatieke demarche gedaan, teneninde 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 Verenigde Naties-Gedragscode voor lijnvaartconferenties.

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

De drie landen hebben inmiddels hun voorstel toegestuurd aan de Ministeriële Conferentie eind oktober 1985. Dit zogenaamde « neutral body » zal tussen de beide partijen worden besproken medio 1986.

Teneinde ondertussen de gevestigde belangen van de Belgische reders in de West-Afrika-Range verder veilig te stellen, alsmede in het vooruitzicht dat België de U.N.C.T.A.D.-Gedragscode zal ratificeren, is het derhalve van groot belang dat ons land nu reeds bilateraal de code in toepassing brengt, door met ontwikkelingslanden zoals Togo maritieme akkoorden af te sluiten gebaseerd op deze Gedragscode.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Financiën,

M. EYSKENS.

De Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,

H. DE CROO.

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

Ph. MAYSTADT.

faible part ($\pm 5\%$) de son propre commerce extérieur et souhaite en plus étendre sa flotte nationale de commerce.

A la demande des pays en voie de développement, le Code de conduite des conférences maritimes de la C.N.U.C.E.D. fut approuvé par les pays occidentaux.

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 nationaux.

Bien que le Togo ait déjà ratifié ledit Code de conduite des Nations unies au 12 janvier 1978, il a été souligné dans l'accord que les principes commerciaux contenus dans cette convention prévaudront, de sorte que le Togo ne puisse procéder à l'instauration de bureaux de contrôle du fret dans nos ports nationaux à l'exemple d'autres pays en voie de développement africains.

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

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

Les trois pays européens ont entre-temps envoyé leur proposition à la Conférence ministérielle vers la fin du mois d'octobre 1985. Le soi-disant « neutral body » sera discuté entre les parties concernées vers la mi-1986.

Il est par conséquent très important, afin de sauvegarder entre-temps les intérêts des armateurs belges dans la région de l'Afrique occidentale, ainsi qu'en prévision de la ratification du Code de conduite de la C.N.U.C.E.D. par la Belgique, que notre pays mette déjà à l'heure actuelle ce code en œuvre de façon bilatérale en concluant avec les pays en voie de développement tels que le Togo, des accords maritimes basés sur ledit Code de conduite.

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Finances,

M. EYSKENS.

Le Ministre des Communications et du Commerce extérieur,

H. DE CROO.

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

Ph. MAYSTADT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, op 28 augustus 1986 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 Republiek Togo inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Brussel op 19 oktober 1984 », heeft op 30 september 1986 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De verenigde kamers waren samengesteld uit
de HH. :

J. LIGOT, *kamervoorzitter*;
P. FINCŒUR,
Ch.-L. CLOSSET, *staatsraden*;
Cl. DESCHAMPS,
F. DELPEREE, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr. :

M. VAN GERREWEY, *griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer J.-J. STRYCKMANS, staatsraad.

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

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

De Voorzitter,
(get.) J. LIGOT.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 28 août 1986, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union Economique belgo-luxembourgeoise et la République Togolaise, signé à Bruxelles le 19 octobre 1984 », a donné le 30 septembre 1986 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

Les chambres réunies étaient composées de
MM. :

J. LIGOT, *président de chambre*;
P. FINCŒUR,
Ch.-L. CLOSSET, *conseillers d'Etat*;
Cl. DESCHAMPS,
F. DELPEREE, *assesseurs de la section de législation*;

Mme :

M. VAN GERREWEY, *greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J.-J. STRYCKMANS, conseiller d'Etat.

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

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

Le Président,
(s.) J. LIGOT.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

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

Enig artikel.

De Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Togo inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Brussel op 19 oktober, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 5 november 1986.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Financiën,

M. EYSKENS.

*De Minister van Verkeerswezen en
Buitenlandse Handel,*

H. DE CROO.

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

Ph. MAYSTADT.

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 Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques, de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre des Communications et du Commerce extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

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

Article unique.

L'Accord maritime entre l'Union Economique belgo-luxembourgeoise et la République Togolaise, signé à Bruxelles le 19 octobre 1984, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 5 novembre 1986.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI:

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Finances,

M. EYSKENS.

*Le Ministre des Communications et
du Commerce extérieur,*

H. DE CROO.

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

Ph. MAYSTADT.

BIJLAGE

ANNEXE

OVEREENKOMST

TUSSEN DE BELGISCH-LUXEMBURGSE ECONOMISCHE UNIE
EN DE REPUBLIEK TOGO INZAKE DE HANDELSSCHEEPVAART

De Regering van de Republiek Togo, enerzijds,
en

De Regering van het Koninkrijk België, krachtens bestaande Overeenkomsten mede uit naam van de Regering van het Groothertogdom Luxemburg, anderzijds,

Teneinde 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 de Republiek Togo, enerzijds, en voor het grondgebied van het Koninkrijk België en dat van het Groothertogdom Luxemburg, anderzijds.

Art. 2.

In deze Overeenkomst betekent:

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

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

Deze term heeft geen betrekking op:

1. 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 schepen bestemd voor de binnenscheepvaart;
5. schepen bestemd voor het verrichten van diensten in de wateren van de havens alsmede in de wateren vóór de reden en stranden, daaronder begrepen loods-, sleep- en reddingsdiensten, evenals hulpverlening op zee;

c) de term « schip geëxploiteerd voor de scheepvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij » : naast de schepen bedoeld in bovenstaand punt b), elk schip dat is bevracht door de nationale scheepvaartmaatschappijen van een der Overeenkomstsluitende Partijen;

d) de term « nationale rederij » : elke scheepvaartmaatschappij, die als zodanig door de bevoegde Autoriteit 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, op de monsterrol is ingeschreven en houder is van een document dat hem de status van zeeman verleent.

Art. 3.

De Overeenkomstsluitende Partijen zullen samenwerken teneinde alle belemmeringen uit de weg te ruimen die de ontwikkeling van de scheepvaart tussen de havens van beide landen bemoeilijken. Zij zullen zich tevens onthouden van iedere maatregel die de activiteiten van hun schepen zou kunnen beperken.

Art. 4.

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

2) Ten aanzien van het vervoer van goederen, dat in het raam van het handelsverkeer over zee (regelmatige lijnen) tussen de landen van beide Partijen plaatsvindt, en zulks ongeacht de haven waar de goederen worden geladen of gelost, komen de Overeenkomstsluitende Partijen overeen een regeling van vrachtverdeling roe te passen op basis van strikte gelijkheid van rechten en volgens de criteria van tonnenmaat, de betalende eenheid en de waarde van de vracht, waarbij het laatste criterium het bijzonderste is.

ACCORD MARITIME

ENTRE L'UNION ECONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE
ET LA REPUBLIQUE TOGOLAISE

Le Gouvernement de la République Togolaise, d'une part,
et

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

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^{er}.

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

Art. 2.

Aux fins du présent Accord:

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

b) le terme « navire d'une partie contractante » désigne tout navire de commerce immatriculé dans le territoire de cette Partie et battant son pavillon conformément à sa législation.

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, outre les navires désignés au b) ci-dessus, tout navire affrété par les compagnies maritimes nationales d'une des Parties contractantes;

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

e) le terme « membre de l'équipage » désigne le capitaine et toute personne employée au service du navire, inscrite au rôle d'équipage et détentrice d'un document lui conférant la qualité de marin.

Art. 3.

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

Art. 4.

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

2) En ce qui concerne le transport des marchandises échangées entre les pays des deux Parties par la voie maritime (lignes régulières) quel que soit le port d'embarquement ou de débarquement, les Parties contractantes s'accordent à appliquer le principe d'une répartition des cargaisons sur la base d'une stricte égalité des droits et suivant les critères de tonnage, de l'unité payante et de la valeur de fret, ce dernier critère demeurant prépondérant.

Het gedeelte van het vervoer voorbehouden aan de door hun respectieve nationale scheepvaartmaatschappijen geëxploiteerde schepen zal tenminste gelijk zijn aan 40 % van het globale vervoer; het gedeelte dat toegankelijk is voor rederijen van derde landen mag de 20 % niet overschrijden.

Art. 5.

Onverminderd haar in internationaal verband aangelegane verplichtingen beschikt elke Overeenkomstsluitende Partij op soevereine wijze over de vervoersrechten die haar krachtens het in deze Overeenkomst bepaalde toevallen.

Art. 6.

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen zal in haar havens aan de door de nationale scheepvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij geëxploiteerde schepen dezelfde behandeling toekennen als aan haar eigen schepen, wat betreft de voorwaarden voor de toegang tot de havens, de vrijheid van binnenkomst, verblijf en vertrek, het gebruik van de havens en van alle faciliteiten welke zij ten behoeve van de scheepvaart en van de commerciële handelingen aan de schepen en hun bemanningen, passagiers en goederen verleent. Deze bepaling betreft in het bijzonder het toekennen van ligplaatsen aan de kade en de faciliteiten voor het laden en lossen.

Art. 7.

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

Wat deze formaliteiten betreft, dient de behandeling, welke in een nationale haven van een der 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 eerst bedoelde Partij geëxploiteerde schepen genieten.

Art. 8.

Schepen die door kernenergie worden aangedreven of schepen die splijtbare stoffen 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 vervuiling van de territoriale zee en van de exclusieve economische zone van de Partijen te voorkomen, te beperken en te controleren. Daartoe leven zij de regels, normen, praktijken en procedures na, die vervat zijn in de internationale overeenkomsten.

Art. 9.

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

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

Art. 10.

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

Deze identiteitsbewijzen zijn:

- a) voor het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg — het « Zeemansboek » (« livret de marin »);
- b) voor de Republiek Togo — het « Livret professionnel maritime ».

Art. 11.

De leden van de bemanning van een schip van een Overeenkomstsluitende Partij mogen aan wal gaan en verblijven in de gemeente waartoe de aanleghaven behoort, alsook in de aangrenzende gemeenten, op voorwaarde dat de bemanningsslijst aan de bevoegde autoriteiten wordt overgelegd, een en ander in overeenstemming met de in gezegde haven geldende voorschriften.

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

La part du trafic réservé aux navires exploités par leurs compagnies maritimes respectives sera au moins égale à 40 % du trafic global, la part accessible aux armements des pays tiers ne pouvant dépasser 20 %.

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.

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'à ses propres navires en ce qui concerne les conditions d'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 de places ou postes à quai et les facilités de chargement et de déchargement.

Art. 7.

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

En ce qui concerne ces formalités, le traitement accordé dans un port national d'une des Parties contractantes à tout navire exploité par les compagnies maritimes nationales de l'autre Partie sera identique à celui qui est réservé aux navires exploités par les compagnies maritimes nationales de la première Partie.

Art. 8.

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

Art. 9.

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

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

Art. 10.

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

Ces documents d'identité sont:

- a) en ce qui concerne la République Togolaise — le Livret professionnel maritime;
- b) en ce qui concerne le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg — le « Zeemansboek » « le livret de marin ».

Art. 11.

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

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

Art. 12.

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

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

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

c) zich op doorreis op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij te bevinden, hetzij om aan te monstereën op een bepaald schip dat zich in een bepaalde haven bevindt, hetzij om over te gaan van een schip dat in het land ligt op een ander dat zich in een haven van een Overeenkomstsluitende Partij of in een haven in het buitenland bevindt.

2) In alle gevallen genoemd in het eerste lid dienen de identiteitsbewijzen voorzien te zijn van het visum van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit visum wordt binnen de kortst mogelijke termijn afgegeven.

3) Wanneer een bemanningslid, dat houder is van een in het eerste lid bedoeld identiteitsbewijs, in een haven van de andere Overeenkomstsluitende Partij om gezondheidsredenen, dienstredenen of andere door de bevoegde autoriteiten als geldig erkende redenen van boord dient te gaan, geven deze de nodige goedkeuringen af opdat de betrokkene in geval van opname in een ziekenhuis op haar grondgebied mag verblijven en opdat hij met enig vervoermiddel naar zijn land van herkomst terug kan keren of zich naar een andere inschepingshaven kan begeven.

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

Art. 13.

1) Behoudens het bepaalde in de artikelen 10 en 12, blijven de op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen geldende voorschriften betreffende de binnenkomst, het verblijf en de uitwijzing van vreemdelingen onverminderd van kracht.

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

Art. 14.

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

Art. 15.

Ieder 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 reglementen.

Art. 16.

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

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

Art. 17.

1) De rechterlijke autoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen mogen geen kennis nemen van burgerrechtelijke vorderingen welke betrekking hebben op een overeenkomst tot het verrichten van arbeid als lid van de bemanning van een schip van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dan na toestemming van de bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Vlagstaat.

2) Wanneer een lid van de bemanning van een schip van een Overeenkomstsluitende Partij aan boord van dat schip een strafbaar feit pleegt 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

Art. 12.

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

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

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

c) à transiter dans le territoire d'une Partie contractante soit en vue d'une enrôlement à bord d'un navire déterminé, se trouvant dans un port déterminé, soit en vue d'être transféré d'un navire y faisant escale sur un autre navire se trouvant dans un port d'une Partie contractante ou dans un port à l'étranger.

2) Dans tous les cas cités au paragraphe 1) les documents d'identité doivent être revêtus du visa de l'autre Partie contractante. Ce visa est délivré dans les délais les plus brefs.

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

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

Art. 13.

1) Sans préjudice des dispositions reprises aux articles 10 et 12, les dispositions en vigueur sur le territoire des Parties contractantes relatives à l'entrée, au séjour et à l'éloignement des étrangers restent applicables.

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

Art. 14.

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

Art. 15.

Chacune des Parties contractantes reconnaît la nationalité des navires de l'autre Partie contractante établie par les documents se trouvant à bord de ces navires et délivrés par les Autorités compétentes de l'autre Partie contractante conformément à ses lois et règlements.

Art. 16.

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. 17.

1) Les autorités judiciaires d'une des Parties contractantes ne peuvent connaître des procès civils portant sur le contrat d'engagement maritime d'un 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

vervolging in zonder toestemming van een bevoegde diplomaatieke of consulaire ambtenaar van de Vlagstaat, behalve indien:

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

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

Art. 18.

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

- de diplomaatieke of consulaire ambtenaar van de Staat waarvan gezegd schip de vlag voert, waarschuwen opdat hij de gepaste maatregelen zou kunnen nemen;
- aan de leden van de bemanning en aan de passagiers, alsmede aan het schip en aan zijn lading dezelfde bescherming en bijstand verlenen als aan een schip dat de vlag van laatstbedoelde Partij voert.

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

Art. 19.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de scheepvaartondernemingen 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 er betalingen te verrichten, dan wel deze inkomsten en andere ontvangsten vrijelijk naar het buitenland over te brengen.

Art. 20.

Een Gemengde Commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers die zijn aangewezen door de betrokken Regeringen, komt op verzoek van één der Overeenkomstsluitende Partijen bijeen om de problemen te onderzoeken die uit de toepassing of de interpretatie van deze Overeenkomst mochten voortvloeien.

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

Art. 21.

Deze Overeenkomst treedt in werking zodra beide Overeenkomstsluitende Partijen elkaar langs diplomaatieke weg ervan in kennis hebben gesteld dat de grondwettelijk vereiste procedures zijn vervuld.

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

Ten blijk van waarvan de ondertekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Brussel, op 19 oktober 1984, in tweevoud, in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie:

L. TINDEMANS.

Voor de Regering van de Republiek Togo:

Y. ADODO.

fonctionnaire diplomatique ou consulaire compétent de l'Etat dont le navire bat pavillon, sauf si:

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

3) Les dispositions du paragraphe 2) du présent article ne portent pas atteinte aux droits des Autorités compétentes pour tout ce qui concerne l'application de la législation et de la réglementation 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. 18.

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

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

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

Art. 19.

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. 20.

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.

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

Art. 21.

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.

Le présent Accord est conclu pour une durée de cinq ans. Il est renouvelable par tacite reconduction chaque fois pour la durée d'un an, sauf dénonciation par la voie diplomatique, par l'une des Parties contractantes, après un préavis de six mois.

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

Fait à Bruxelles, le 19 octobre 1984, en double exemplaire, en langue française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise:

L. TINDEMANS.

Pour le Gouvernement de la République Togolaise:

Y. ADODO.