

Chambre des Représentants

SESSION 1987-1988

6 NOVEMBRE 1987

PROJET DE LOI

portant approbation de l'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République islamique du Pakistan, signé à Bruxelles le 8 septembre 1986

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Introduction

Le 8 septembre 1986 fut signé à Bruxelles, l'accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République islamique du Pakistan.

Cet accord fut inspiré par le souci de régler de façon harmonieuse le transport maritime entre les pays des deux parties. En raison de la concurrence déloyale pratiquée par certaines lignes se situant hors des conférences d'une part, et de l'attribution d'une quote-part assez limitée au sein des conférences entre l'Europe occidentale et l'Extrême-Orient d'autre part, la Belgique aussi bien que le Pakistan (ne disposant que d'une marine marchande nationale assez restreinte), ne réussirent guère à faire valoir leur point de vue concernant le transport maritime entre les deux parties de sorte qu'ils ne purent obtenir qu'une part trop réduite dudit transport.

Sur le plan mondial le mythe de la concurrence libre et loyale dans le transport maritime est dépassé par les événements. Dans le cadre des travaux au sein de l'OCDE et de la CEE, les pays occidentaux sont à présent contraints d'envisager des démarches ainsi que des mesures à l'égard de la politique maritime d'Etats qui, ces dernières années, veulent obtenir par des moyens non commerciaux une part importante du transport maritime.

Dans le domaine maritime, l'UEBL a toujours observé le principe de la liberté de la navigation commerciale et n'est donc pas intervenue par voie d'autorité pour imposer

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1987-1988

6 NOVEMBER 1987

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het scheepvaartakkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Islamitische Republiek Pakistan, ondertekend te Brussel op 8 september 1986

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Inleiding

Op 8 september 1986 werd te Brussel de scheepvaart-overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Islamitische Republiek Pakistan ondertekend.

Dit akkoord werd geïnspireerd door de bekommernis om het zeevervoer tussen de landen van beide partijen op een harmonieuze wijze te regelen. Gelet op de deloyale mededinging vanwege bepaalde niet-conference-lijnen enerzijds en het binnen de Conferenties tussen West-Europa en het Verre Oosten verkregen beperkt aandeel anderzijds, konden zowel België als Pakistan (dat slechts over een relatief kleine koopvaardijvloot beschikt), niet voldoende inspraak in het zeevervoer op deze trafiek doen gelden en aldus slechts een gering aandeel van het maritiem transport tussen beide Partijen verwerven.

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

De BLEU heeft steeds op maritiem gebied het principe aangekleefd van de vrijheid van de handelsscheepvaart en heeft aldus van overheidswege niet ingegrepen om,

certaines règles au transport maritime en ce qui concerne la participation de ses armateurs.

Cependant sous la pression internationale au sein de la CEE et de l'OCDE, une loi protégeant la marine marchande belge a été adoptée par la Belgique, afin d'être éventuellement en mesure d'appliquer les contre-mesures agréées au sein des institutions internationales pour combattre la discrimination quant au pavillon. Ceci est d'autant plus important pour notre pays, puisque la Belgique ne transporte qu'une faible part ($\pm 5\%$) de son propre commerce extérieur et souhaite en outre étendre sa flotte nationale de commerce.

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

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

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

Bien que le Pakistan ait déjà ratifié le Code de Conduite des conférences maritimes de la CNUCED le 27 juin 1975, on note qu'il applique en quelque sorte une législation unilatérale et discriminatoire au transport maritime à l'exemple d'autres pays en voie de développement.

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

Notre pays a organisé depuis avril 1985, avec le concours des Pays-Bas et de la République fédérale d'Allemagne, plusieurs démarches diplomatiques afin d'inviter la « Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », à se mettre d'accord au niveau gouvernemental sur certains principes à appliquer dans les trafics maritimes entre les Parties concernées, et qui viseraient une mise en pratique adéquate des principes énoncés dans le Code de Conduite des conférences maritimes de la CNUCED.

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.

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

Il est par conséquent très important, afin de sauvegarder dans l'intervalle les intérêts des armateurs belges ainsi qu'en prévision de la ratification du Code de Conduite de la CNUCED par la Belgique, que notre pays mette déjà à l'heure actuelle ce Code en œuvre de façon bilatérale en concluant avec les pays en voie de développement tels que le Pakistan, des accords maritimes basés sur ledit Code de Conduite.

pour wat de participatie aangaat van zijn reders, aan het maritiem transport zekere regels op te leggen.

Ons land heeft slechts na internationale druk in de EEG en de OESO een wet ter bescherming van de Belgische koopvaardij aangenomen, teneinde in het kader van internationale instellingen opgelegde tegenmaatregelen tegen vlagdiscriminatie te kunnen uitvoeren. Dit is belangrijk voor België, dat met nationale schepen slechts een gering gedeelte ($\pm 5\%$) van de nationale buitenlandse handel vervoert en tevens de handelsvloot wenst uit te breiden.

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

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

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

Alhoewel Pakistan reeds de VN-Gedragscode voor lijnvaartconferenties heeft geratificeerd op 27 juni 1975, past het, naar analogie met andere ontwikkelingslanden, een zekere unilaterale discriminatoire wetgeving op het zeevervoer toe.

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

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

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

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

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

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

Ph. MAYSTADT

*Le Ministre des Relations
extérieures,*

L. TINDEMANS

Le Ministre des Finances,

M. EYSKENS

*Le Ministre des Communications
et du Commerce extérieur,*

H. DE CROO

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

Ph. MAYSTADT

*De Minister van Buitenlandse
Betrekkingen,*

L. TINDEMANS

De Minister van Financiën,

M. EYSKENS

*De Minister van Verkeerswezen
en Buitenlandse Handel,*

H. DE CROO

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 20 juillet 1987, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République islamique du Pakistan, signé à Bruxelles le 8 septembre 1986 » a donné le 14 septembre 1987 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de

MM. :
 J.-J. STRYCKMANS, *conseiller d'Etat, président*,
 P. FINCOEUR,
 R. ANDERSEN, *conseillers d'Etat*;
 Cl. DESCHAMPS,
 P. GOTHOT, *assesseurs de la section de législation*;
 Mme :
 M. VAN GERREWEY, *greffier*.

La concordance entra la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J.-J. STRYCKMANS.

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

Le Greffier,

M. VAN GERREWEY

Le Président,

J.-J. STRYCKMANS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede vakantiekamer, op 20 juli 1987 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Scheepvaartakkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Islamitische Republiek Pakistan, ondertekend te Brussel op 8 september 1986 », heeft op 14 september 1987 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De Kamer was samengesteld uit :

de Heren :
 J.-J. STRYCKMANS, *staatsraad, voorzitter*
 P. FINCOEUR
 R. ANDERSEN, *staatsraden*;
 Cl. DESCHAMPS,
 P. GOTHOT, *assessoren van de afdeling wetgeving*;
 Mevr. :
 M. VAN GERREWEY, *griffier*.

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

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

De Griffier,

M. VAN GERREWEY

De Voorzitter,

J.-J. STRYCKMANS

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article unique

L'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République islamique du Pakistan, signé à Bruxelles le 8 septembre 1986 sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 5 novembre 1987.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

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

Ph. MAYSTADT

*Le Ministre des Relations
extérieures,*

L. TINDEMANS

Le Ministre des Finances,

M. EYSKENS

*Le Ministre des Communications
et du Commerce extérieur,*

H. DE CROO**WETSONTWERP**

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Enig artikel

Het Scheepvaartakkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Islamitische Republiek Pakistan, ondertekend te Brussel op 8 september 1986 zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 5 november 1987.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

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

Ph. MAYSTADT

*De Minister van Buitenlandse
Betrekkingen,*

L. TINDEMANS

De Minister van Financiën,

M. EYSKENS

*De Minister van Verkeerswezen
en Buitenlandse Handel,*

H. DE CROO

(TRADUCTION)

**ACCORD MARITIME ENTRE
L'UNION ECONOMIQUE BELGO-
LUXEMBOURGEOISE ET LA REPU-
BLIQUE ISLAMIQUE DU PAKISTAN**

Le Gouvernement du Royaume de Belgique, tant en son nom qu'au nom du Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, en vertu d'accords existants, et le Gouvernement de la République islamique du Pakistan, (ci-après dénommés « les Parties contractantes »), désireux de renforcer les relations amicales existant entre les Parties contractantes, de promouvoir la coopération dans le domaine des transports maritimes ainsi que de développer les échanges commerciaux bilatéraux, conformément aux principes de la souveraineté, de l'intégrité territoriale, de la non-ingérence dans les affaires intérieures, de l'égalité et des avantages réciproques, sont convenus de ce qui suit :

Article 1.

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

Art. 2.

Aux fins du présent Accord :

- a) le terme « Autorités maritimes compétentes » désigne, en ce qui concerne le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, le Ministre chargé de la Marine marchande et les fonctionnaires auxquels est délégué tout ou partie de ses attributions, et en ce qui concerne la République islamique du Pakistan, le « Ports & Shipping Wing » du Ministère des Communications.
- 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 cependant pas :

1. les bâtiments de guerre et les autres 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 « compagnie maritime nationale » désigne toute compagnie de marine marchande reconnue comme telle par les

(VERTALING)

**SCHEEPVAARTAKKOORD TUSSEN DE
BELGISCH-LUXEMBURGSE ECO-
NOMISCHE UNIE EN DE ISLAMITIS-
CHE REPUBLIEK PAKISTAN**

De regering van het Koninkrijk België, krachtens bestaande overeenkomsten mede uit naam van de Regering van het Groothertogdom Luxemburg, en de Regering van de Islamitische Republiek Pakistan, hierna te noemen de Overeenkomst-sluitende Partijen, verlangende de bestaande vriendschappelijke betrekkingen tussen de Overeenkomst-sluitende Partijen te versterken, de samenwerking op het gebied van het zeevervoer te bevorderen en de bilaterale handel te ontwikkelen. Uitgaande van de beginselen van soevereiniteit, onschendbaarheid van het grondgebied, niet-inmenging in binnenlandse aangelegenheden, gelijkheid en wederzijds voordeel, zijn overeengekomen wat volgt :

Artikel 1.

Dit Akkoord geldt voor het grondgebied van het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg en voor het grondgebied van de Islamitische Republiek Pakistan.

Art. 2.

In dit Akkoord betekent :

- a) de uitdrukking « bevoegde scheepvaart-autoriteiten » : voor het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg, de Minister die bevoegd is voor de handelsscheepvaart en de ambtenaren aan wie alle of enkele van zijn bevoegdheden zijn overgedragen, en, voor de Islamitische Republiek Pakistan, de « Ports & Shipping Wing » van het Ministerie van Verkeerswezen;
- b) de uitdrukking « schip van de Overeenkomst-sluitende Partij » : elk koopvaardij-schip dat op het grondgebied van die partij is ingeschreven en dat in overeenstemming met haar wetgeving onder haar vlag vaart.

Deze uitdrukking heeft echter geen betrekking op :

1. oorlogsschepen en andere 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 elke Overeenkomst-sluitende Partij en voor de binnenscheepvaart;
5. schepen bestemd voor het verrichten van diensten in de havens alsmede in de wateren voor de reden en stranden, daaronder begrepen loods-, sleep- en reddings-diensten evenals hulpverlening op zee;

- c) de uitdrukking « nationale scheepvaart-maatschappij » : elke handels-scheepvaart-maatschappij die als zodanig

**MARITIME AGREEMENT BETWEEN
THE BELGO-LUXEMBURG ECONOMIC
UNION AND THE ISLAMIC REPUBLIC
OF PAKISTAN**

The government of the Kingdom of Belgium acting both on its own behalf and, under existing agreements, on behalf of the Government of the Grand Duchy of Luxembourg and the Government of the Islamic Republic of Pakistan, herein referred to as Contracting Parties, desirous of strengthening the friendly relations existing between the Contracting Parties, promoting cooperation in the field of maritime transport and developing bilateral trade, have, in accordance with the principles of sovereignty, territorial integrity, non-interference in internal matters, equality and mutual benefits agreed as follows :

Article 1.

This Agreement shall apply to the territories of the Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of Luxembourg and to the territory of the Islamic Republic of Pakistan.

Art. 2.

For the purpose of this Agreement :

- a) the term « Competent maritime authorities » means in the case of the Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister in charge of the merchant marine and the officials vested with all or part of his powers and in the case of the Islamic Republic of Pakistan, the Ports & Shipping Wing, Ministry of Communications;
- b) the term « Vessel of the Contracting Party » means any merchant vessel registered in the territory of that party and flying its flag in accordance with its laws.

However, this term does not include :

1. Warships and other vessels exclusively used by the armed forces;
2. Vessels for hydrographic, oceanographic and scientific research;
3. Fishing boats;
4. Vessels destined for coastal trade between the ports of each Contracting Party and for inland waterways navigation;
5. Vessels destined for providing port, roadstead and beach services, including pilotage, towing, assistance and rescue at sea;

- c) the term « National shipping company » means any merchant shipping company recognised as such by the competent

Autorités maritimes compétentes de chaque Partie contractante;

- d) le terme « navire exploité par les compagnies maritimes nationales d'une Partie contractante » désigne tout navire d'une Partie contractante ainsi que tout navire affrété par ses compagnies nationales et dont l'entier contrôle est exercé par elles, à l'exception des catégories de navires 1 à 5 reprises au point b) ci-dessus;
- e) le terme « membre de l'équipage » désigne le capitaine et toute personne employée à bord du navire, inscrite au rôle d'équipage et détentrice d'un document lui conférant la qualité de marin.

Art. 3.

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

Art. 4.

1. Les Parties contractantes, ayant à l'esprit les principes de la Convention des Nations-Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, conclue à Genève le 6 avril 1974, sont convenues de ce que les navires exploités par leurs compagnies maritimes nationales, tels que désignés à l'article 2 (b) et (d) du présent Accord transporteront des parts égales de l'ensemble du trafic de ligne bilatéral entre les deux pays.
2. Les compagnies maritimes de pays tiers, le cas échéant, ont le droit d'obtenir une part appréciable, 20p. 100 par exemple, du fret et du volume des cargaisons composant ce trafic.
3. En outre, aucune Partie contractante ne dénierait à l'autre Partie contractante le droit de participer à 20 % de l'ensemble du trafic de ligne entre une des Parties contractantes et un pays tiers, compte tenu des autres accords bilatéraux de chaque Partie contractante.
4. Le contrôle de la répartition des marchandises à l'embarquement et au débarquement dans les ports des deux Parties contractantes sera confié à leurs compagnies maritimes nationales.

Art. 5.

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

Art. 6.

1. Chacune des Parties contractantes assure aux navires exploités par les compagnies maritimes nationales de l'autre Partie

door de bevoegde scheepvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij is erkend;

- d) de uitdrukking « schip geëxploiteerd door de nationale scheepvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij » : elk schip van een Overeenkomstsluitende Partij alsmede elk door haar nationale scheepvaartmaatschappijen gecharterd en volledig onder hun controle staand schip, met uitzondering van de onder b), 1 tot 5 genoemde schepen;
- e) de uitdrukking « lid van de bemanning » : de kapitein en ieder persoon die aan boord van het schip werkzaam is, wiens naam voorkomt op de bemanningslijst van dat schip en die houder is van een stuk waaruit zijn status van zeeman blijkt.

Art. 3.

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

Art. 4.

1. Indachtig de beginselen van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake een Gedragscode voor Lijnvaartconferenties, gesloten te Genève op 6 april 1974, komen de Overeenkomstsluitende Partijen overeen dat de door hun nationale scheepvaartmaatschappijen geëxploiteerde schepen als bedoeld onder b) en d) van artikel 2 van dit Akkoord, een gelijk deel van het totale bilaterale lijnverkeer tussen de twee landen zullen verrichten.
2. In voorkomend geval hebben de scheepvaartmaatschappijen van derde landen het recht een aanmerkelijk deel, zoals 20 % te verwerven in de vrachten en de omvang van het vervoer die hun oorsprong vinden in dat lijnverkeer.
3. Bovendien ontfangt geen der Overeenkomstsluitende Partijen de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht 20 % van het totale lijnverkeer tussen een der Overeenkomstsluitende Partijen en een derde land te verrichten, rekening houdend met de andere bilaterale overeenkomsten van elke Overeenkomstsluitende Partij.
4. Het toezicht op de vrachtverdeling voor het inkomend en uitgaand verkeer in de havens van beide Overeenkomstsluitende Partijen wordt toevertrouwd aan hun nationale scheepvaartmaatschappijen.

Art. 5.

Onverminderd haar eerder aangegane verplichtingen in internationaal verband beschikt elke Overeenkomstsluitende Partij volledig vrijelijk over de vervoersrechten die haar krachtens dit Akkoord toekomen.

Art. 6.

1. In haar havens die voor de buitenlandse handel en de scheepvaart openstaan verleent elke Overeenkomstsluitende

maritime authorities of each Contracting Party;

- d) the term « Vessel operated by the National shipping companies of a Contracting Party » means any vessel of a Contracting Party as well as any vessel chartered by its National shipping companies and under their full control, with the exception of vessels in the categories 1 through 5 under (b) above;
- e) the term « Crew member » means the master and any person who is employed aboard the vessel whose name is entered on the crew list of that vessel and who holds a document certifying his condition as a seaman.

Art. 3.

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

Art. 4.

1. The Contracting Parties, bearing in mind the principles of the United Nations' Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences done at Geneva on April 6th 1974, agree that the vessels operated by their National shipping companies as defined in Article 2 (b) and (d) of this Agreement shall carry equal share of the total bilateral liner trade between the two countries.
2. Third country shipping lines, if any, shall have the right to acquire a significant part such as 20 % in the freight and volume of traffic generated by that trade.
3. Furthermore, no Contracting Party shall deny the other Contracting Party the right to participate in 20 % of total liner trade between one of the Contracting Parties and a third country, taking into account the other bilateral agreements of either Contracting Party.
4. The monitoring of cargo sharing for inward and outward traffic in the ports of both Contracting Parties shall be entrusted to their National shipping companies.

Art. 5.

Without prejudice to its other international commitments already made, each Contracting Party shall enjoy entire freedom as to the use of the traffic rights granted to it under this Agreement.

Art. 6.

1. Each Contracting Party shall grant to vessels operated by the National shipping companies of the other Contracting Party

contractante, tels que définis à l'article 2 du présent Accord, le traitement de la nation la plus favorisée dans ses ports ouverts au commerce et à la navigation extérieurs.

Ceci concerne les formalités de douane, la quarantaine, la perception des droits et taxes portuaires, la liberté d'accès aux ports et leur utilisation ainsi que toutes les commodités accordées à la navigation et aux opérations commerciales pour ces navires et leurs équipages, les passagers et les marchandises.

Cette disposition vise notamment l'attribution des places à quai et les facilités de chargement et de déchargement ainsi que les services portuaires.

2. Les dispositions du paragraphe 1^{er} ne s'appliquent pas aux ports ou parties de ports non accessibles à des navires étrangers.

Art. 7.

1. Chaque Partie contractante, dans le cadre de ses lois et règlements nationaux, prendra toutes les mesures nécessaires pour faciliter et activer le trafic maritime, pour éviter des retards inutiles aux navires, ainsi que pour accélérer et simplifier autant que possible l'accomplissement des formalités douanières et autres en vigueur dans les ports.
2. En ce qui concerne ces formalités, le traitement accordé dans un port d'une des Parties contractantes à tout navire exploité par les compagnies maritimes nationales de l'autre Partie sera celui de la nation la plus favorisée.

Art. 8.

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

Art. 9.

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

Art. 10.

1. Chaque Partie contractante reconnaîtra les documents d'identité de marin délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante. Ces documents d'identité sont : en ce qui concerne le Royaume de Belgique et le Grand-Duché

Partij aan de door de nationale scheepvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij geëxploiteerde schepen, als bedoeld in artikel 3 van dit Akkoord, de behandeling als meest begunstigde natie.

Dit geldt voor de douaneformaliteiten, de quarantaine, het innen van belastingen en havengelden, de vrije toegang tot en het vrije gebruik van de havens alsmede de vrije toegang tot alle faciliteiten welke ten behoeve van de scheepvaart en de commerciële handelingen aan de schepen en hun bemanningen, passagiers en lading worden verleend. Dit betreft in het bijzonder het toekennen van ligplaatsen aan de kade, de faciliteiten voor het laden en lossen en de havendiensten.

2. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet voor havens of havengedeelten die niet zijn opengesteld voor buitenlandse schepen.

Art. 7.

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt, binnen de grenzen van haar nationale wetten en voorschriften, alle passende maatregelen om het vervoer over zee te vergemakkelijken en te bespoedigen, onnodig oponthoud van schepen te voorkomen en de afwikkeling van douane- en andere formaliteiten welke in de havens moeten worden vervuld, zo veel mogelijk te bespoedigen en te vereenvoudigen.
2. Wat deze formaliteiten betreft, dient in een haven van een der Overeenkomstsluitende Partijen aan een door de nationale scheepvaartmaatschappijen van de andere partij geëxploiteerd schip de behandeling als meest begunstigde natie te worden verleend.

Art. 8.

Schepen die splijtbare of andere gevaarlijke en schadelijke stoffen of materialen vervoeren en die onder de vlag van een der Overeenkomstsluitende Partijen varen, nemen afdoende maatregelen om de verontreiniging van de territoriale zee en van de exclusieve economische zone van de Partijen te voorkomen, te beperken of te controleren. Daartoe leven zij de regels, normen, praktijken en procedures na, die door de internationale overeenkomsten zijn ingesteld.

Art. 9.

De schepen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen onthouden zich van iedere handeling die de vrede, de openbare 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.

Art. 10.

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij erkent de identiteitsbewijzen voor zeelieden afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Deze identiteitsbewijzen zijn, voor het Koninkrijk België en het Groot-

as defined in Article 2 of this Agreement most favoured nation treatment at its ports open for foreign commerce and navigation. This shall apply to customs' formalities, quarantine, levy of charges and port dues, freedom of access to and use of ports, as well as to all facilities afforded to shipping and commercial operations in respect of vessels, their crews, passengers and cargoes. In particular, this refers to allocation of berths at piers, loading and unloading facilities and port services.

2. The provisions of paragraph 1 shall not apply to ports or parts of ports not open to entry of foreign ships.

Art. 7.

1. Each Contracting Party shall adopt, within the limits of its National laws and regulations, all appropriate measures to facilitate and expedite maritime traffic, to prevent unnecessary delay to vessels, and to expedite and simplify as much as possible the performance of customs and other formalities required in ports.
2. So far as such formalities are concerned, the treatment granted in a port of one of the Contracting Parties to any vessel operated by the National shipping companies of the other Party shall be the most favoured nation treatment.

Art. 8.

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

Art. 9.

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

Art. 10.

1. Each Contracting Party shall recognise the seamen's identity documents issued by the competent authorities of the other Contracting Party. The said identity documents are, as concerns the Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of

de Luxembourg, le « Zeemansboek » (le livret de marin), et, en ce qui concerne la République islamique du Pakistan, le « Continuous Discharge Certificat (CDC) ».

2. Les membres de la famille de tout membre de l'équipage, déjà présents à bord et inscrits au rôle d'équipage sont, au moment où ils rejoignent ou quittent un navire dans tout port des Parties contractantes, soumis aux mêmes règlements que ceux applicables aux membres de l'équipage et bénéficient des mêmes facilités et privilèges. A cette fin, le Passeport international concernant ces membres de la famille est reconnu par les deux Parties contractantes comme document d'identité équivalent au document d'identité de marin.

Art. 11.

Les membres de l'équipage d'un navire d'une Partie contractante et les membres de leur famille 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 aux lois et règlements de chaque pays régissant ces matières.

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 des Parties contractantes en vue d'un enrôlement sur un navire déterminé dans un port déterminé de ce pays;
- c) à transiter par le territoire d'une des Parties contractantes soit en vue d'un enrôlement à bord d'un navire déterminé se trouvant dans un port déterminé, soit en vue d'être transféré d'un navire y faisant escale sur un autre navire se trouvant dans un port d'une des Parties contractantes ou dans un port à l'étranger.

2. Lorsqu'une personne titulaire des documents d'identité visés au paragraphe 1. est débarquée 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.

hertogdom Luxemburg, het « Zeemansboek », en, voor de Islamitische Republiek Pakistan, het « Continuous Discharge Certificate (CDC) ».

2. Famieleleden van een bemanningslid die zich al aan boord bevinden en op de bemanningslijst zijn vermeld, vallen bij het inschepen of ontschepen in een haven van de Overeenkomstsluitende Partijen onder dezelfde voorschriften als de bemanningsleden en hebben dezelfde faciliteiten en voorrechten. Daartoe wordt ten aanzien van deze famieleleden het Internationaal Paspoort door beide Overeenkomstsluitende Partijen erkend als een identiteitsbewijs dat dezelfde waarde heeft als het identiteitsbewijs voor zeelieden.

Art. 11.

De leden van de bemanning van een schip van een der Overeenkomstsluitende Partijen en hun famieleleden mogen aan wal gaan en verblijven in de gemeente waar het schip ligplaats heeft, alsook in de aangrenzende gemeenten, op voorwaarde dat de bemanningslijst aan de bevoegde autoriteiten wordt overgelegd, een en ander in overeenstemming met de wetten en voorschriften die in elke land gelden.

Art. 12.

1. Het is de houders van de in artikel 10 genoemde identiteitsbewijzen toegestaan, ongeacht het gebruikte vervoermiddel :

- a) zich na hun afmonstering rechtstreeks naar een land te begeven waar hun toelating is gewaarborgd en voor zover de betaling van de reiskosten is verzekerd;
- b) het grondgebied van een der Overeenkomstsluitende Partijen binnen te komen met de bedoeling aan te monteren 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 monteren op een bepaald schip dat zich in een bepaalde haven bevindt, hetzij om van een schip dat er ligplaats heeft aan boord te gaan van een ander schip dat zich in een haven van een Overeenkomstsluitende Partij of in een haven in het buitenland bevindt.

2. Wanneer een bemanningslid, dat houder is van een in het eerste 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 autoriteiten de vereiste vergunning af opdat de betrokkene in geval van opname in een ziekenhuis op het grondgebied van die Partij mag verblijven en opdat hij met enig vervoermiddel naar zijn land van herkomst terug kan keren of zich naar een andere inschepingshaven kan begeven.

Luxemburg, the « Zeemans boek » (Seaman's continuous discharge book) and, as concerns the Islamic Republic of Pakistan, the Continuous Discharge Certificate (CDC).

2. Family members of any crew member whenever already on board and shown on the crew list, joining or leaving a vessel in any port of the Contracting Parties shall be governed by the same regulations as applicable to crew members and shall enjoy the same facilities and privileges. For this purpose, the International Passport in respect of such family members will be recognised by both Contracting Parties as identification document equivalent to the Seamen's continuous discharge certificate.

Art. 11.

The crew members of a vessel of one of the Contracting Parties and their family members may go ashore and stay in the municipality in which the port of call is situated as well as in the neighbouring municipalities, provided the crew list is handed over to the competent authorities, subject to laws and regulations of each country governing such matters.

Art. 12.

1. Any person holding the identity documents referred to in article 10 shall be entitled, irrespective of the means of transport used :

- a) after being discharged, to proceed directly to a country where admission is guaranteed in so far as travel expenses are covered;
- b) to enter the territory of one of the Contracting Parties in order to enrol on a specific vessel in a specific port of that country;
- c) to pass through the territory of one of the Contracting Parties either in order to enrol on board a specific vessel which lies in a specific port, or in order to be transferred from a vessel which is calling there to another vessel lying in a port of one of the Contracting Parties or in a port abroad.

2. Where any person holding the identity documents referred to in paragraph 1 is disembarked at a port of the other Contracting Party for health reasons, purposes of service or for other reasons recognised as valid by the competent authorities, the latter shall give the necessary authorisation for the person concerned to remain in its territory in the event of his hospitalisation and to return to his country of origin or proceed to another port of embarkation by any means of transport.

3. Pour les mêmes buts que ceux énumérés au paragraphe 1. ci-dessus, les personnes titulaires des 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 conformément aux lois et règlements de chaque pays régissant ces matières, à condition que soit garantie la réadmission sur le territoire de la Partie contractante qui a délivré les documents d'identité.

Art. 13.

1. Sans préjudice des dispositions reprises aux articles 10 à 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 d'identité susmentionnés qu'elles jugeraient indésirables.

Art. 14.

Lorsqu'une personne détentrice des documents d'identité mentionnés à l'article 10, qui est à bord d'un navire de l'une des Parties contractantes se trouvant dans les eaux territoriales ou intérieures de l'autre Partie, aura besoin, pour cause de maladie ou d'accident, de l'assistance médicale pharmaceutique ou hospitalière que l'autre Partie dispense sur son territoire, cette assistance lui sera fournie, aux frais de sa compagnie maritime nationale, dans les mêmes conditions que celle accordée aux équipages nationaux.

Art. 15.

1. Les autorités judiciaires d'une Partie contractante 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'état 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 :

3. Houders van de in artikel 10 vermelde identiteitsbewijzen, die niet de nationaliteit van een der Overeenkomstsluitende Partijen hebben, krijgen voor dezelfde doeleinden als die welke zijn opgesomd in het eerste lid van dit artikel de voor het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij benodigde inreis- en doorreisvisa, overeenkomstig de terzake in elk land geldende wetten en voorschriften, op voorwaarde dat hun wedertoevlating tot het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de identiteitsbewijzen heeft afgegeven, is gewaarborgd.

Art. 13.

1. Behoudens het bepaalde in de artikelen 10 tot 12 blijven de op de grondgebieden van de Overeenkomstsluitende Partijen geldende voorschriften betreffende de binnenkomst, het verblijf en de uitwijzing van vreemdelingen onverminderd van kracht.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen behouden zich het recht voor de toegang tot hun respectieve grondgebieden te ontfangen aan houders van voormelde identiteitsbewijzen die zij als ongewenst beschouwen.

Art. 14.

Wanneer een houder van de in artikel 10 bedoelde identiteitsbewijzen aan boord van een schip van een der Overeenkomstsluitende Partijen dat zich in de territoriale of de binnenwateren van de andere Partij bevindt, als gevolg van ziekte of ongeval, geneesmiddelen, geneeskundige verzorging dan wel verzorging in een ziekenhuis nodig heeft, die door de andere Partij op haar grondgebied wordt verstrekt, wordt die hulp hem, op kosten van zijn nationale scheepvaartmaatschappij op dezelfde voorwaarden als aan eigen bemanningsleden gegeven.

Art. 15.

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, tenzij 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 heeft gepleegd terwijl het schip zich in de territoriale wateren van de andere Overeenkomstsluitende Partij bevindt, stellen de autoriteiten van de Staat waar het schip zich bevindt tegen hem geen vervolging in zonder de toestemming van een bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Staat waarvan dat schip de vlag voert, behalve indien :

3. For the same purposes as those enumerated in paragraph 1, above, any persons holding the identity documents referred to in article 10 who do not possess the nationality of one of the Contracting Parties shall be granted the entry or transit visas required for the territory of the other Contracting Party, subject to laws and regulations of each country governing such matters, provided readmission to the territory of the Contracting Party which issued the identity documents is guaranteed.

Art. 13.

1. Without prejudice to the provisions of Articles 10 to 12, the provisions in force in the territories of the Contracting Parties relating to the entry, abode and removal of aliens shall remain applicable.
2. The Contracting Parties reserve the right to prohibit access to their respective territories to any person possessing the above mentioned identity documents whom they consider undesirable.

Art. 14.

Where any person holding the identity documents referred to in article 10 and on board a vessel of one of the Contracting Parties lying in the territorial or interior waters of the other Party, shall need, for reason of illness or accident, the medical, pharmaceutical or hospital assistance available in the territory of the other party, this assistance shall be given to him, at the expense of his National shipping company, under the same conditions as those given to their own national crews.

Art. 15.

1. The judicial authorities of a Contracting Party shall have no jurisdiction to hear civil proceedings relating to a maritime service contract of a crew member of a vessel of the other Contracting Party unless with the consent of the competent diplomatic or consular officer of the countries whose flag such vessel flies.
2. Where a crew member of a vessel of a Contracting Party has committed aboard such vessel an offence while the vessel is in the territorial waters of the other Contracting Party, the authorities of the state where the vessel lies shall not instigate criminal proceedings against him without the consent of a competent diplomatic or consular officer of the state whose flag the vessel flies unless :

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

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

Art. 17.

- 1. Les certificats de jaugeage et autres papiers de bord émis ou reconnus par l'une des Parties contractantes sont également reconnus par l'autre partie.
- 2. Tous les droits et indemnités portuaires sont perçus sur base des documents mentionnés au paragraphe 1^{er} ci-dessus.

Art. 18.

- 1. Au cas où un navire de l'une des Parties contractantes serait impliqué dans un accident maritime dans les eaux territoriales ou les ports de l'autre Partie contractante les autorités compétentes de cette dernière accorderont dans toute la mesure du possible au navire, à son équipage, ses passagers et sa cargaison l'assistance prêtée dans des cas semblables à ses propres navires et aviseront immédiatement les autorités compétentes de la Partie contractante concernée, par exemple, l'agent diplomatique ou le fonctionnaire consulaire.
- 2. La cargaison et les objets déchargés ou sauvés de ce navire ne sont pas passibles de droits de douane ni de taxes pour autant qu'ils ne soient pas livrés à la consommation ou utilisés sur le territoire de l'autre Partie contractante et que déclaration en soit faite dans les plus brefs délais aux autorités douanières en vue de la surveillance des cargaisons et objets susvisés.

- 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 of de openbare veiligheid in gevaar kan brengen; 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 van de bemanning is; of
- e) het instellen van vervolging noodzakelijk is om de handel in verdovende middelen te beteugelen.

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

Art. 16.

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

Art. 17.

- 1. Meetbrieven en andere scheepspapieren die door een der Overeenkomstsluitende Partijen zijn afgegeven of erkend, worden door de andere Partij eveneens erkend.
- 2. Alle haventaksen en onkostenvergoedingen worden geïnd op basis van de in het eerste lid genoemde stukken.

Art. 18.

- 1. Indien een schip van een der Overeenkomstsluitende Partijen betrokken raakt bij een scheepsongeval in de territoriale wateren of havens van de andere Overeenkomstsluitende Partij verlenen die bevoegde autoriteiten van deze laatste Partij aan dat schip alsmede aan de bemanning, de passagiers en de lading alle mogelijke hulp, alsof het om een eigen schip ging, en brengen zij zo vlug mogelijk de bevoegde autoriteiten van de betreffende Overeenkomstsluitende Partij, in voorkomend geval de diplomatieke of consulaire ambtenaar, daarvan in kennis.
- 2. De lading en de voorwerpen die worden gelost of gered uit een bij een scheepsongeval betrokken schip, zijn vrijgesteld van alle douanerechten en heffingen voor zover ze op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij niet worden gebruikt of verbruikt en mits ze zo spoedig mogelijk bij de douane-autoriteiten worden aangegeven met het oog op het toezicht op bedoelde lading en voorwerpen.

- a) the consequences of the offence affect the territory of the State where the vessel lies; or
- b) the offence is likely to jeopardise public order or security; or
- c) the offence is regarded as high misdemeanour under the law of the State where the vessel lies; or
- d) the offence has been committed against a person who is not a crew member; or
- e) the instigation of criminal proceedings is essential for the suppression of drug traffic.

3. The provisions of paragraph 2 of this Article shall not prejudice the right of the competent authorities in all matters concerning the enforcement of the relevant laws and regulations especially those relating to the entry of aliens, to customs, public health and other measures of control over the safety of vessels and ports, the protection of human life and the security of goods.

Art. 16.

Each of the Contracting Parties shall recognise the nationality of the vessels of the other Contracting Party as certified by the documents which are aboard the said vessels and are issued by the competent authorities of the other Contracting Party in accordance with its laws and regulations.

Art. 17

- 1. Tonnage certificates and other ships' documents issued or recognised by one of the Contracting Parties shall also be recognised by the other party.
- 2. All port charges and expenses shall be collected on the basis of documents mentioned in paragraph 1 above.

Art. 18

- 1. Should any vessel of either Contracting Party be involved in a maritime casualty in the territorial waters or ports of the other Contracting Party, the competent authorities of the latter shall give all possible assistance, granted in similar cases to its own vessels, to the vessel, its crew members, passengers and cargo and notify as soon as possible the appropriate authorities of the Contracting Party concerned such as the diplomatic agent or the consular officer.
- 2. The cargo and articles unloaded or saved from such a vessel shall not be liable to any customs duties and taxes provided they are not delivered for use or consumption in the territory of the Contracting Party and information thereof is given as promptly as possible to the customs authorities for the purpose of supervision of such cargo and articles.

Art. 19.

Chacune des Parties contractantes accorde aux compagnies nationales de navigation maritime de l'autre Partie contractante le droit soit d'utiliser, pour effectuer des paiements, les bénéfices réalisés sur le territoire de la première Partie contractante et résultant des services de transports maritimes, soit de transférer ces bénéfices hors de ladite Partie contractante, conformément à ses lois et règlements nationaux et à tout accord bilatéral éventuel.

Art. 20.

1. Les Parties contractantes peuvent encourager le transfert de technologie dans le domaine de la navigation, ainsi que le développement de la coopération en matière de marine marchande.
2. Chaque Partie contractante effectuera, à la requête de l'autre Partie contractante, des inspections sur les navires de l'autre Partie contractante, aux fins de délivrer des certificats conformément aux dispositions des conventions internationales applicables en matière de sécurité.

Art. 21.

1. En vue d'assurer la mise en œuvre intégrale du présent Accord et de faciliter les transports maritimes entre les pays des deux Parties, les Parties contractantes établissent une Commission mixte, composée de représentants désignés par les Gouvernements intéressés. La Commission mixte se réunira à la requête d'une des Parties contractantes.
2. La Commission mixte :
 - a) traite de matières d'intérêt commun résultant du présent Accord, y compris les questions de répartition de cargaison conformément aux principes du présent Accord.
 - b) étudie les moyens de stimuler la coopération dans le secteur maritime et
 - c) débat d'autres matières ayant trait à l'amélioration des liaisons maritimes
3. Tout différend résultant de l'interprétation ou de l'application du présent Accord sera réglé par les Parties contractantes par la voie de négociations.

Art. 22.

Chaque Partie contractante peut présenter à l'autre Partie, moyennant notification écrite par la voie diplomatique une demande de modification ou de révision du présent Accord.

Art. 19.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de nationale scheepvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht de ontvangsten, die deze op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit het zeevervoer heeft verkregen, aan te wenden om betalingen te verrichten, dan wel deze ontvangsten vanuit het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij over te maken, een en ander in overeenstemming met haar nationale wetten en voorschriften of, in voorkomend geval, van enige bilaterale overeenkomst.

Art. 20.

1. De Overeenkomstsluitende Partijen kunnen de overdracht van technologie op het gebied van de scheepvaart alsook de ontwikkeling van de samenwerking op het gebied van de handelsscheepvaart aanmoedigen.
2. Elke Overeenkomstsluitende Partij ver richt op verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij aan boord van de schepen van deze Partij de vereiste onderzoeken met het oog op de afgifte van attesten overeenkomstig de bepalingen van de geldende internationale overeenkomsten inzake veiligheid.

Art. 21.

1. Ten einde de volledige tenuitvoerlegging van dit Akkoord te verzekeren en het zeevervoer tussen de landen van beide Partijen te vergemakkelijken, stellen de Overeenkomstsluitende Partijen een Gemengde Commissie in die is samengesteld uit door de betrokken Regeringen aangewezen vertegenwoordigers. Deze Gemengde Commissie komt op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen bijeen.
2. De Gemengde Commissie heeft de taak :
 - a) kwesties van wederzijds belang die uit dit Akkoord voortvloeien te behandelen, met inbegrip van kwesties betreffende de verdeling van de vracht zoals bedoeld in dit Akkoord.
 - b) middelen te zoeken om de samenwerking in de maritieme sector te bevorderen.
 - c) andere kwesties in verband met de verbetering van het zeevervoer te bespreken.
3. In geval van onenigheid betreffende de uitlegging of de toepassing van dit Akkoord, wordt het geschil door onderhandelingen tussen de Overeenkomstsluitende Partijen geregeld.

Art. 22.

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan langs diplomatieke weg een schriftelijk verzoek richten aan de andere Partij met het oog op wijziging op herziening van dit Akkoord.

Art. 19.

Each of the Contracting Parties shall grant the National shipping companies of the other Contracting Party the right either to use, for the purpose of making payments, the proceeds accruing in the territory of the first Contracting Party from shipping services rendered, or to transfer such proceeds from that Contracting Party, in accordance with its national laws and regulations and any other bilateral agreements which might exist.

Art. 20.

1. The Contracting Parties may encourage the transfer of technology in the field of shipping and the development of cooperation in commercial shipping.
2. Each Contracting Party will at the request of the other Contracting Party conduct surveys on the ships of the other Contracting Party for the purpose of issuing certificates in accordance with the provisions of relevant international safety conventions.

Art. 21.

1. With a view of assuring full implementation of the present Agreement and facilitating maritime transport between the countries of the two Parties, the Contracting Parties shall establish a Joint Committee which shall be made up of representatives designated by the Governments concerned. The meeting of the Joint Committee will be held at the request of either of the Contracting Parties.
2. The Joint Committee shall :
 - a) deal with matters of mutual interest arising from the present Agreement, including matters of cargo sharing in line with the principles of this Agreement;
 - b) study the ways of enhancing cooperation in the maritime sector; and
 - c) discuss other matters relating to the improvement of maritime transport relations.
3. Should any dispute arise in the interpretation or application of this Agreement such dispute shall be settled by the Contracting Parties through negotiations.

Art. 22.

Each Contracting Party may, by written notice through diplomatic channels, present to the other party a request for modification or revision of the present Agreement.

Art. 23.

1. Le Présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront informées de ce que les conditions requises pour l'entrée en vigueur du présent Accord ont été remplies.

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

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

Fait à Bruxelles, le 8 septembre 1986 en double exemplaire, en langue anglaise.

Pour l'Union économique belgo-luxembourgeoise :

L. TINDEMANS

Pour la République islamique du Pakistan :

MAHDI MASUD

Art. 23.

1. Dit Akkoord treedt in werking op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar ervan in kennis stellen dat aan alle vereisten voor de inwerkingtreding van dit Akkoord is voldaan

2. Dit Akkoord wordt gesloten voor een tijdvak van ten minste vijf jaar. Daarna blijft het verder van kracht tenzij een der Overeenkomstsluitende Partijen het 6 maanden vooraf langs diplomatieke weg opzegt.

TEN BLIJKE WAARVAN, de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit Akkoord hebben ondertekend.

Gedaan te Brussel op 8 september 1986, in tweevoud, in de Engelse taal.

Voor de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie :

L. TINDEMANS

Voor de Islamitische Republiek Pakistan :

MAHDI MASUD

Art. 23.

1. The present Agreement shall come into force upon the date on which the Contracting Parties shall have notified each other to the effect that all necessary requirements for the entry into force of the present Agreement have been met.

2. The present Agreement is concluded for a minimum period of five years. It shall, thereafter, continue unless denounced at 6 months' notice by one of the Contracting Parties through diplomatic channels.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned duly authorised thereto signed this Agreement.

Done at Brussels, this 8th day of September 1986, in duplicate, in the English language.

For the Belgo-Luxemburg Economic Union :

L. TINDEMANS

For the Islamic Republic of Pakistan :

MAHDI MASUD