

BELGISCHE SENAAT**BUITENGEWONE ZITTING 1979**

5 JULI 1979

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de Scheepvaartovereenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Ivoorkust, ondertekend te Abidjan op 25 november 1977

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN UITGEBRACHT
DOOR DE HEER HISMANS**

1. Ontstaan van de Overeenkomst

België heeft de VN-Code voor conference-praktijken ondertekend met de intentie deze te aanvaarden zodra de belemmeringen vanwege de EEG opgeheven worden.

Praktisch alle ontwikkelingslanden hebben eveneens deze Code ondertekend en Ivoorkust had de Code reeds officieel aanvaard vóór de onderhandelingen met België.

De meeste ontwikkelingslanden, ziende dat de Code op wereldvlak niet in werking treedt, namen reeds unilateraal maatregelen om vrachten voor eigen schepen voor te behouden.

Ivoorkust, ter uitvoering van zijn decreet nr. 75-617, besloot een 40/40/20-verdeling toe te passen op zijn totale trafiek en eveneens f.o.b. in te voeren en c.i.f. uit te voeren. In de praktijk stelde Ivoorkust tegenover de Belgische reders als voorwaarde om aan de trafiek te mogen

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Vandekerckhove Robert, voorzitter; Bertrand, Boey, Croux, Gijls, Mevr. Hanquet, de heren Kevers, Lahaye, Mevrn. Nauwelaerts-Thues, Pétry, de heren Storme, Toussaint M., Verleysen en Hismans, verslaggever.

Plaatsvervangers : de heren Gillet R., Humblot J., Perin, Van der Elst en Vandewiele.

R. A 11238**Zie :****Gedr. St. van de Senaat :**

201 (B.Z. 1979) : N° 1.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1979**

5 JUILLET 1979

Projet de loi portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République de Côte-d'Ivoire, signé à Abidjan le 25 novembre 1977

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES
PAR M. HISMANS**

1. Genèse de l'Accord

La Belgique a signé le Code de conduite des conférences maritimes des NU dans l'intention de l'accepter dès lors que les obstacles de la part de la CEE auront été levés.

Presque tous les pays en voie de développement ont également signé ledit Code et la Côte-d'Ivoire l'avait accepté officiellement dès avant les négociations avec la Belgique.

La plupart des pays en question, voyant que le Code n'entraînait pas en vigueur au niveau mondial, ont déjà pris des mesures unilatérales afin de réserver des cargaisons pour leurs propres navires.

La Côte-d'Ivoire, par application de son décret n° 75-617, a décidé d'appliquer une répartition 40/40/20 à l'ensemble de son trafic ainsi que d'importer f.o.b. et d'exporter c.i.f. Dans la pratique, elle a posé comme condition aux armateurs belges pour participer au transport maritime, que la

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. Vandekerckhove Robert, président; Bertrand, Boey, Croux, Gijls, Mme Hanquet, MM. Kevers, Lahaye, Mmes Nauwelaerts-Thues, Pétry, MM. Storme, Toussaint M., Verleysen et Hismans, rapporteur.

Membres suppléants : MM. Gillet R., Humblot J., Perin, Van der Elst et Vandewiele.

R. A 11238**Voir :****Document du Sénat :**

201 (S.E. 1979) : N° 1.

deelnemen, dat België een maritieme overeenkomst zou afsluiten met Ivoorkust. Een dergelijke overeenkomst was dus noodzakelijk in het belang van de Belgische reders.

2. Samenvatting van de Overeenkomst

Zoals alle maritieme akkoorden bepaalt artikel 1 op welke schepen dit akkoord van toepassing is en omschrijft artikel 2 het toepassingsgebied van de Overeenkomst.

Artikel 3 geeft de verdeling van de vracht tussen de schepen van beide partijen op basis van 40/40/20 : dit wil zeggen 40 pct. van de bilaterale buitenlandse maritieme handel komt ten goede aan de Belgische schepen en 40 pct. aan de schepen van Ivoorkust; 20 pct. wordt overgelaten aan schepen van derde landen.

Artikel 4 maakt een zeker voorbehoud inzake de toepassing van artikel 3, in die zin dat ze nooit in strijd mag zijn met internationale verplichtingen waartoe één van beide partijen zich zou verbinden.

Artikel 5 voorziet dat elke Staat de nodige wettelijke bepalingen zal uitvaardigen om de uitvoering van het Verdrag te verzekeren.

Artikel 6 en 7 voorzien voor de schepen van de andere partij in dezelfde rechten als voor de eigen nationale handelsvloot inzake het verlenen van havenfaciliteiten in elke vorm ook.

Artikelen 8 en 9 handelen over de erkenning van de nationaliteit der schepen en over de zich aan boord bevindende scheepspapieren.

Artikelen 10 tot en met 13 regelen de identiteitsbewijzen evenals de bewegingsvrijheid der zeelieden.

Artikel 14 bepaalt dat de ene partij geen rechtsmacht zal uitoefenen in geschillen betreffende de toepassing van een arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst aan boord van een schip van de andere partij, tenzij een bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar daarin heeft toegestemd. Dezelfde regeling geldt in bepaalde omstandigheden voor misdrijven gepleegd aan boord.

Artikel 16 voorziet in hulp en bijstand bij schipbreuk en stranding.

Artikel 17 stelt in het kader van de Gemengde Commissie België-Ivoorkust, opgericht door de Overeenkomst tot Technische Samenwerking van 7 januari 1968, een Technisch Paritair Comité in en artikel 18 regelt de inwerkingtreding van de scheepvaartovereenkomst.

3. Stemmingen

Het enig artikel van het wetsontwerp is aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Dit verslag is goedgekeurd met dezelfde eenparigheid.

De Verslaggever,
E. HISMANS.

De Voorzitter,
Robert VANDEKERCKHOVE.

Belgique conclue avec elle un accord maritime. Ce dernier était donc nécessaire dans l'intérêt des armateurs belges.

2. Résumé de la Convention

Comme dans tous les accords maritimes, l'article 1^{er} détermine à quels navires s'applique cet accord et l'article 2 décrit le champ d'application de la Convention.

L'article 3 donne la répartition des cargaisons entre les navires des deux parties sur la base de 40/40/20 : cela veut dire que 40 p.c. du commerce maritime bilatéral extérieur reviennent aux navires belges et 40 p.c. aux navires de la Côte-d'Ivoire; 20 p.c. sont laissés à des navires de pays tiers.

L'article 4 émet une certaine réserve en matière d'application de l'article 3, dans ce sens qu'elle ne peut jamais être en conflit avec des obligations internationales qu'une des deux parties contracterait.

L'article 5 prévoit que chaque Etat prendra les dispositions légales nécessaires pour assurer l'exécution de la Convention.

Les articles 6 et 7 prévoient pour les navires de l'autre partie les mêmes droits que pour la marine marchande nationale en matière d'octroi de facilités portuaires sous n'importe quelle forme.

Les articles 8 et 9 traitent de la reconnaissance de la nationalité des navires et des documents se trouvant à bord.

Les articles 10 à 13 inclus règlent les documents d'identité ainsi que la liberté de circulation des marins.

L'article 14 stipule qu'une partie n'exercera pas de juridiction dans des conflits concernant l'application d'un contrat d'engagement maritime à bord d'un navire de l'autre partie, à moins qu'un fonctionnaire diplomatique ou consulaire compétent y ait consenti. Le même règlement vaut aussi, dans des circonstances déterminées, pour des infractions commises à bord.

L'article 16 prévoit aide et assistance en cas de naufrage et d'échouement.

L'article 17 crée, dans le cadre de la Commission belgo-ivoirienne, instituée par la Convention de Coopération technique du 7 janvier 1968, un Comité technique paritaire et l'article 18 règle l'entrée en vigueur de la Convention maritime.

3. Votes

L'article unique du projet de loi a été adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à la même unanimité.

Le Rapporteur,
E. HISMANS.

Le Président,
Robert VANDEKERCKHOVE.