

Chambre des Représentants

SESSION 1985-1986

16 JUILLET 1986

PROJET DE LOI

portant approbation de l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le Gouvernement de Malaisie en matière de transport maritime

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Introduction

Le 12 février 1985 fut signé à Kuala-Lumpur l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le Gouvernement de Malaisie en matière de transport maritime.

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'Extrême-Orient, la Belgique aussi bien que la Malaisie (qui ne disposent 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 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 contraints d'effectuer des démarches et de prendre 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'U.E.B.L. a toujours observé le principe de la liberté de la navigation commerciale et n'est donc pas intervenu par voie d'autorité, pour imposer certaines règles au transport maritime en ce qui concerne la participation de ses armateurs.

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

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1985-1986

16 JULI 1986

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Regering van Maleisië inzake het zeevervoer

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Inleiding

Op 12 februari 1985 werd te Kuala-Lumpur het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Regering van Maleisië inzake het zeevervoer 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 het monopolistisch optreden van de conferenties tussen West-Europa en het Verre-Oosten, konden zowel België als Maleisië (die slechts over een relatief kleine 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 buitenlandse handel vervoert en tevens de handelsvloot wenst uit te breiden.

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 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 la Malaisie ait déjà ratifié le Code de conduite des conférences des Nations-Unies le 27 août 1982, elle ne cesse d'appliquer 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 la Malaisie ne puisse procéder à l'instauration de bureaux de contrôle du fret dans nos ports nationaux.

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 Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », dans le but de se mettre d'accord au niveau gouvernemental sur certains principes à appliquer aux trafics maritimes entre les Parties concernées, et qui seraient basés sur 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.

Au cas où ledit système fonctionnerait bien, il est envisageable de l'appliquer aux trafics vers l'Extrême-Orient.

Il est par conséquent très important afin de sauvegarder entre-temps les intérêts des armateurs belges, 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 la Malaisie, 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 Ministre des Affaires économiques,

Ph. MAYSTADT.

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 trafieken controleren.

Alhoewel Maleisië reeds de VN-Gedragscode voor Lijnvaartconferenties heeft geratificeerd op 27 augustus 1982 past het naar analogie met andere ontwikkelingslanden een unilaterale discriminatoire wetgeving op het zeevervoer toe.

Door dit Akkoord werd bewerkstelligd dat de commerciële principes vervat in de Code zullen worden toegepast, zodat Maleisië niet 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, 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 V.N.-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.

Indien dit systeem goed functioneert zou het op de Verre-Oostentrafieken kunnen worden toegepast.

Teneinde ondertussen de gevestigde belangen van de Belgische reders 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 Maleisië, 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 Minister van Economische Zaken,

Ph. MAYSTADT.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 22 avril 1986, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de l'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le Gouvernement de Malaisie relatif au transport maritime, signé à Kuala Lumpur le 12 février 1985 », a donné le 3 juin 1986 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de

MM. :

J. LIGOT, *président de chambre*;
P. FINCCEUR,
P. MARTENS, *conseillers d'Etat*;
Cl. DESCHAMPS,
F. DELPEREE, *assesseurs de la section de législation*;

M^{me} :

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.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, op 22 april 1986 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Akkoord tussen de Belgische-Luxemburgse Economische Unie en de Regering van Maleisië inzake het zeevervoer, ondertekend te Kuala Lumpur op 12 februari 1985 », heeft op 3 juni 1986 het volgend advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit

de HH. :

J. LIGOT, *kamervoorzitter*;
P. FINCCEUR,
P. MARTENS, *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.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article unique.

L'Accord entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et le Gouvernement de la Malaisie relatif au transport maritime, signé à Kuala Lumpur le 12 février 1985, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 4 juillet 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 Ministre des Affaires économiques,

Ph. MAYSTADT.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

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

HEBBEN Wij BESLOTEN EN BESLUITEN Wij :

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

Enig artikel.

Het Akkoord tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Regering van Maleisië inzake het zeevervoer, ondertekend te Kuala Lumpur op 12 februari 1985, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 4 juli 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 Minister van Economische Zaken,

Ph. MAYSTADT.

(TRADUCTION)

**ACCORD ENTRE
L'UNION ECONOMIQUE
BELGO-LUXEMBOURGEOISE
ET LE GOUVERNEMENT DE MALAISIE
RELATIF AU TRANSPORT MARITIME**

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 du Gouvernement de Malaisie (ci-après dénommés « les Parties Contractantes »), aux fins de développer des relations amicales et de renforcer leur coopération dans le domaine du transport maritime, conformément aux principes de l'égalité et des avantages réciproques, sont convenus de ce qui suit :

Article 1.

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte ne demande une autre interprétation :

1. Le terme « navires d'une Partie contractante » désigne les navires de commerce battant le pavillon national de la Malaisie ou de l'Union économique belgo-luxembourgeoise respectivement et y immatriculés.

Ce terme ne comprend pas toutefois :

- 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.

2. Le terme « Autorité compétente » signifie le Ministre, ou l'organisme (les organismes) public(s) désigné(s) de chacune des Parties contractantes ayant l'administration du transport maritime et de ses fonctions connexes dans ses (leurs) attributions.

3. Le terme « membre de l'équipage » désigne le capitaine et toute personne employée à bord du navire, inscrite au rôle d'équipage de ce navire et détentrice d'un document lui conférant la qualité de marin.

4. Le terme « passagers » désigne les personnes transportées à bord d'un navire d'une Partie contractante, qui ne sont ni employées ni engagées à quelque titre que ce soit à bord de ce navire et dont les noms sont repris à la liste des passagers dudit navire.

5. Le terme « compagnie maritime nationale » désigne toute compagnie de navigation maritime reconnue comme telle par l'Autorité maritime compétente de chaque Partie contractante.

Art. 2.

1. Les navires d'une Partie contractante sont autorisés à naviguer entre les ports des deux pays ouverts au commerce extérieur et à assurer des services de transport de passagers et de fret (ci-après dénommés « services convenus » entre les deux pays).

2. Les Parties contractantes coopéreront dans le contexte du présent Accord de façon à éliminer tous les obstacles qui pourraient entraver le développement de la navigation entre les ports des Parties contractantes ouverts au commerce extérieur et s'abstiendront de toute mesure susceptible de limiter les activités de leurs navires.

(VERTALING)

**AKKOORD TUSSEN
DE BELGISCH-LUXEMBURGSE
ECONOMISCHE UNIE
EN DE REGERING VAN MALEISIE
INZAKE HET ZEEVERVOER**

De Regering van het Koninkrijk België, krachtens bestaande overeenkomsten mede uit naam van de Regering van het Groothertogdom Luxemburg, en de Regering van Maleisië (hierna te noemen « de Overeenkomstsluitende Partijen »), met het oogmerk vriendschappelijke betrekkingen te ontwikkelen en de samenwerking op het gebied van het vervoer over zee te intensiveren, overeenkomstig de beginselen van gelijkheid en wederzijds voordeel, zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1.

Voor de toepassing van dit Akkoord betekent, tenzij uit het zinsverband anders blijkt :

1. De uitdrukking « schepen van de Overeenkomstsluitende Partij » : koopvaardischepen die zijn ingeschreven in Maleisië of in de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en die onder de vlag van een der betreffende landen varen.

Deze uitdrukking heeft echter 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 elke 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 voor de reden en stranden, daaronder begrepen loods-, sleep- en reddingsdiensten, evenals hulpverlening op zee.

2. De uitdrukking « bevoegde autoriteit » : de Minister of de aangewezen overheidsinstelling of overheidsinstellingen van elke Overeenkomstsluitende Partij die verantwoordelijk is of zijn voor het bestuur van het zeevervoer en de daarmee verband houdende werkzaamheden.

3. De uitdrukking « lid van de bemanning » : de kapitein en ieder persoon die aan boord van het schip werkzaam is, op de bemanningslijst van dat schip is ingeschreven en houder is van een stuk dat hem de status van zeeman verleent.

4. De uitdrukking « passagiers » : de personen die vervoerd worden met een schip van een der Overeenkomstsluitende Partijen en die niet aan boord van het schip werken of in enige hoedanigheid diensten verrichten en wier naam op de passagierslijst van het schip is vermeld.

5. De uitdrukking « nationale scheepvaartmaatschappij » : elke scheepvaartmaatschappij die als zodanig door de bevoegde scheepvaartautoriteit van elke Overeenkomstsluitende Partij is erkend.

Art. 2.

1. De schepen van de Overeenkomstsluitende Partijen mogen tussen de havens van beide landen die opengesteld zijn voor de buitenlandse handel varen en tussen beide landen passagiers- en vrachtdiensten (hierna te noemen « de overeengekomen diensten ») onderhouden.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen werken in het kader van deze Overeenkomst samen ten einde alle belemmeringen uit de weg te ruimen die de ontwikkeling van de scheepvaart tussen de havens van de Overeenkomstsluitende Partijen die opengesteld zijn voor buitenlandse handel kunnen bemoeilijken en onthouden zich van iedere maatregel die van aard is de activiteiten van hun schepen te beperken.

**AGREEMENT
ON MARITIME TRANSPORT
BETWEEN THE BELGO-LUXEMBOURG
ECONOMIC UNION
AND THE GOVERNMENT OF MALAYSIA**

The Government of the Kingdom of Belgium, both on its own behalf and, under existing agreements, on behalf of the Government of the Grand Duchy of Luxembourg, and the Government of Malaysia (hereinafter called the Contracting Parties) for the purposes of developing friendly relations and strengthening their co-operation in the field of maritime transport in accordance with the principles of equality and mutual benefit, have agreed as follows :

Article 1.

For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires :

1. The term « vessels of either Contracting Party » shall mean merchant vessels flying the national flag of and registered in Malaysia or the Belgo-Luxembourg Economic Union respectively.

However this term does not include :

- 1) vessels exclusively used by the armed forces;
- 2) vessels for hydrographic, oceanographic and scientific research;
- 3) fishing boats;
- 4) vessels destined for cabotage 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.

2. The term « competent authority » shall mean the Minister or the designated Government agency or agencies of either Contracting Party responsible for administration of maritime transport and its related functions.

3. The term « crew member » means the master or 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.

4. The term « passengers » shall mean those persons carried in the vessels of either Contracting Party who are not employed or engaged in any capacity on board that vessel and whose names are included in the passenger list of the said vessel.

5. The term « national shipping company » means any shipping company recognized as such by the competent maritime authority of each Contracting Party.

Art. 2.

1. Vessels of either Contracting Party may sail between the ports of the two countries which are open to foreign trade and engage in passenger and cargo services (hereinafter called the « agreed services ») between the two countries.

2. The Contracting Parties shall co-operate within the context of this Agreement so as to eliminate all obstacles which might impede the development of navigation between the ports of the Contracting Parties which are open to foreign trade and shall refrain from taking any measure which might limit the activities of their vessels.

Art. 3.

Les navires affrétés, battant le pavillon de pays tiers, tout en étant exploités par des compagnies maritimes nationales d'une des Parties contractantes, sont également autorisés à prendre part aux services convenus, sauf avis contraire d'une des Parties contractantes.

Art. 4.

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'aux navires exploités par ses propres compagnies maritimes nationales en ce qui concerne la perception des droits et taxes portuaires, l'accès aux ports, la liberté d'entrée, de séjour et de sortie, l'utilisation des installations portuaires et toutes les commodités qu'elle accorde à la navigation et aux opérations commerciales pour ces navires et leurs équipages, les passagers et les marchandises. Cette disposition vise en particulier l'attribution des places à quai et les facilités de chargement et de déchargement.

Art. 5.

Les navires à propulsion nucléaire ou porteurs de substances nucléaires ou autres substances ou matériaux dangereux et nocifs, battant pavillon d'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. 6.

Le présent Accord ne sera pas applicable au transport de passagers et de fret entre les ports nationaux d'une des Parties contractantes, pour autant que le droit des navires de chaque Partie contractante d'assurer les services convenus inclue le droit de prendre ou de débarquer des passagers ou du fret dans plus d'un port de l'autre Partie contractante, à condition que les passagers et fret susvisés transportés à bord de ces navires aient pour destination ou origine un pays tiers.

Art. 7.

1. Chaque Partie contractante reconnaîtra la nationalité des navires de l'autre Partie contractante sur base du certificat réglementaire délivré par les Autorités compétentes de chacune des Parties contractantes conformément à ses lois et règlements appropriés.

2. Les certificats de jaugeage ou 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 émis légalement sont dispensés d'un nouveau jaugeage dans les ports de l'autre Partie.

Art. 8.

Chaque Partie contractante reconnaîtra les documents d'identité des membres de l'équipage délivrés en bonne et due forme par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante, tels que le livret de marin et le passeport international.

Art. 9.

1. Les membres de l'équipage d'un navire d'une des Parties contractantes peuvent descendre à terre à

Art. 3.

Gecharterde schepen die de vlag voeren van derde landen maar door nationale scheepvaartmaatschappijen van een der Overeenkomstsluitende Partijen geëxploiteerd worden, mogen eveneens deelnemen aan de overeengekomen diensten, tenzij een der Overeenkomstsluitende Partijen kennis geeft van het tegendeel.

Art. 4.

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kent in haar havens aan de door de nationale scheepvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij geëxploiteerde schepen dezelfde behandeling toe als aan de door haar eigen nationale scheepvaartmaatschappijen geëxploiteerde schepen wat betreft het innen van havengelden en -heffingen, de toegang tot de havens, de vrijheid van binnenkomst, verblijf en vertrek, het gebruik van de havenfaciliteiten en 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. 5.

Schepen die door kernenergie worden aangedreven en 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 en te controleren. Daartoe leven zij de regels, normen, praktijken en procedures na, die door de internationale overeenkomsten zijn ingesteld.

Art. 6.

Dit Akkoord is niet van toepassing op het vervoer van passagiers en vracht tussen de nationale havens van een der Overeenkomstsluitende Partijen, met dien verstande dat het recht van de schepen van beide Overeenkomstsluitende Partijen om aan de overeengekomen diensten deel te nemen, tevens het recht omvat passagiers in te schepen en te ontschepen en vracht te laden en te lossen in meer dan één haven van de andere Overeenkomstsluitende Partij mits de met deze schepen vervoerde passagiers en vracht een derde land als bestemming hebben dan wel er vandaan komen.

Art. 7.

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij erkent de nationaliteit van de schepen van de andere Overeenkomstsluitende Partij zoals deze blijkt uit het voorgescreven bewijs dat door de bevoegde autoriteiten van een der Overeenkomstsluitende Partijen is afgegeven, in overeenstemming met haar desbetreffende wetten en voorschriften.

2. Meetbrieven of andere scheepspapieren die door een 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 de havens van de andere Partij.

Art. 8.

Elke Overeenkomstsluitende Partij erkent de identiteitsbewijzen voor zeelieden, behoorlijk afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, zoals het zeemansboek en het internationaal paspoort.

Art. 9.

1. De leden van de bemanning van een schip van een der Overeenkomstsluitende Partijen mogen aan

Art. 3.

Chartered vessels flying the flag of third countries but operated by national shipping companies of either Contracting Party, may also take part in the agreed services, unless otherwise notified by either Contracting Party.

Art. 4.

Each of the Contracting Parties shall in its ports grant to the vessels operated by the national shipping companies of the other Contracting Party the same treatment as to the vessels operated by its own national shipping companies with respect to the collection of harbour dues and taxes, access to ports, freedom to enter, remain in and leave harbours, the use of port facilities and to all facilities granted by it in connection with navigation and commercial operations for the vessels and their crews, passengers and freight. This provision shall apply in particular to allocation of berths alongside and to facilities for loading and unloading.

Art. 5.

Vessels with nuclear propulsion or 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, practice and procedures established by international conventions.

Art. 6.

This Agreement shall not apply to the transportation of passengers and cargo between the domestic ports of the Contracting Parties. Provided that the right of vessels of either Contracting Party to engage in the agreed services shall include the right to pick up or discharge passengers and cargo at more than one port of the other Contracting Party if such passengers and cargo are destined for or are proceeding from a third country on the same vessels.

Art. 7.

1. Each Contracting Party shall recognize the nationality of the vessels of the other Contracting Party on the basis of the statutory certificate issued by the relevant competent authorities of either Contracting Party in accordance with its applicable laws and regulations.

2. Tonnage certificates or other ships' documents issued or recognized by one of the Contracting Parties shall also be recognized by the other Party.

Vessels of each Contracting Party carrying legally issued tonnage certificates shall be exempt from re-measuring in the ports of the other Party.

Art. 8.

Each Contracting Party shall recognize the identity documents of the crew members duly issued by the appropriate authorities of the other Contracting Party such as the Seamen's Book and International Passport.

Art. 9.

1. The crew members of a vessel of one of the Contracting Parties may go ashore provided that the

condition que la liste d'équipage soit remise aux autorités compétentes, conformément à la réglementation en vigueur dans le port d'escale.

2. Les personnes titulaires des documents d'identité mentionnés à l'article 8 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.

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

4. Lorsqu'un membre de l'équipage titulaire des documents d'identité visés au paragraphe 2, 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 conformément aux lois et réglementations applicables de cette Partie contractante 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.

5. Pour les mêmes buts que ceux énumérés au paragraphe 2 ci-dessus, les personnes titulaires des documents d'identité visés à l'article 8 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 soit garantie la réadmission sur le territoire de la Partie contractante qui a délivré les documents d'identité.

6. Les dispositions ci-dessus seront soumises aux lois et réglementations appropriées des Parties contractantes.

Art. 10.

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant l'entrée et le séjour sur son territoire, ainsi que le départ de ce dernier, de passagers ou de fret, tels que les formalités concernant l'entrée, la sortie, l'émigration ainsi que les mesures douanières et sanitaires, s'appliquent aux passagers ou au fret transportés par les navires de l'autre Partie contractante tant qu'ils se trouvent dans les limites dudit territoire.

2. Sans préjudice des dispositions reprises aux articles 8 et 9, les dispositions en vigueur sur le territoire des Parties contractantes relatives à l'entrée, au séjour et à l'éloignement des ressortissants étrangers restent applicables.

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

Art. 11.

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,

wal gaan op voorwaarde dat de bemanningslijst aan de bevoegde autoriteiten wordt overgelegd, een en ander in overeenstemming met de in de aanleghaven geldende voorschriften.

2. Het is de houders van de in artikel 8 genoemde identiteitsbewijzen toegestaan, ongeacht het door hen gebruikte vervoermiddel :

a) zich na hun afmontering rechtstreeks naar een land te begeven waar hun toelating is gewaarborgd, 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) over het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij te reizen, hetzij om aan te monteren op een bepaald schip dat zich in een bepaalde haven bevindt, hetzij om van een schip dat aldaar heeft aangelegd 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.

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

4. Wanneer een bemanningslid, dat houder is van een in het tweede 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 overeenkomstig de geldende wetten en voorschriften van deze Overeenkomstsluitende Partij de vereiste vergunning af opdat de betrokkene in geval van opname in een ziekenhuis op het grondgebied van bedoelde Partij mag verblijven en opdat hij met enig vervoermiddel naar zijn land van herkomst kan terugkeren of zich naar een andere inschepingshaven begeven.

5. Houders van een der identiteitsbewijzen genoemd in artikel 8, die niet de nationaliteit van een der Overeenkomstsluitende Partijen hebben, krijgen voor dezelfde doeleinden als die welke zijn opgesomd in het tweede 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 de identiteitsbewijzen heeft afgegeven, is gewaarborgd.

6. De vorenstaande bepalingen laten de geldende wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partijen onverlet.

Art. 10.

1. De wetten en voorschriften van de ene Overeenkomstsluitende Partij die het binnemen in, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers en vracht regelen, zoals de formaliteiten met betrekking tot binnenkomst, vertrek, emigratie, douane en quarantaine, zijn van toepassing op de passagiers of de vracht die vervoerd worden door de schepen van de andere Overeenkomstsluitende Partij wanneer deze zich op bedoeld grondgebied bevinden.

2. Behoudens het bepaalde in de artikelen 8 en 9 blijven de op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen geldende voorschriften betreffende de binnenkomst, het verblijf en de uitwijzing van vreemdelingen onverminderd van kracht.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen behouden zich het recht voor de toegang tot hun respectieve grondgebieden te ontzeggen aan houders van voormelde identiteitsbewijzen voor zeelieden die zij als ongewenst beschouwen.

Art. 11.

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, geneesmiddelen, geneeskundige verzorging dan wel verzorging

crew list is handed over to the competent authorities, in compliance with the rules which are in force at the port of call.

2. Any person holding the identity documents referred to in Article 8 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 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.

3. In all cases referred to in paragraph 2, the identity documents must bear the visa of the other Contracting Party. Such visa shall be granted as quickly as possible.

4. Where a crew member holding the identity documents referred to in paragraph 2, is disembarked at a port of the other Contracting Party for health reasons, purposes of service or for other reasons recognized as valid by the competent authorities, the latter shall in accordance with the applicable laws and regulations of that Contracting Party give the necessary authorization 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.

5. For the same purposes as those enumerated in paragraph 2 above, any persons holding the identity documents referred to in Article 8 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, provided readmission to the territory of the Contracting Party which issued the identity documents is guaranteed.

6. The above provisions shall be subject to the applicable laws and regulations of the Contracting Parties.

Art. 10.

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in and departure from its territory of passengers or cargo, such as formalities regarding entry, exit, emigration, as well as customs and sanitary measures, shall apply to passengers or cargo carried by the vessels of the other Contracting Party while they are within the said territory.

2. Without prejudice to the provisions of Articles 8 and 9 the provisions in force in the territories of the Contracting Parties relating to the entry, abode and removal of foreign nationals shall remain applicable.

3. The Contracting Parties reserve the right to prohibit access to their respective territories to any persons possessing the abovementioned crew member's documents whom they consider undesirable.

Art. 11.

Where a crew member of a vessel of one of the Contracting Parties lying in the territorial or interior waters of the other Party, shall need, for reasons of illness or accident, the medical, pharmaceutical or hospital assistance available in the territory of the

re que l'autre Partie dispense sur son territoire, cette assistance lui sera fournie, aux frais de sa compagnie de marine marchande, dans les mêmes conditions que celles accordées aux équipages nationaux, conformément aux lois et règlements appropriés de cette Partie contractante.

Art. 12.

1. Au cas où un navire de l'une des Parties contractantes viendrait à être impliqué dans des accidents maritimes ou serait exposé à quelque autre danger dans les eaux territoriales de l'autre Partie contractante ou dans une zone voisine, cette dernière accordera aux navires, à leur équipage, aux passagers et à la cargaison toute l'assistance et la protection possibles et avisera les autorités compétentes de l'autre Partie contractante dans les plus brefs délais.

2. Si la cargaison et d'autres biens déchargés ou sauvés du navire impliqué dans des accidents maritimes ou exposé à un danger comme visé ci-dessus doivent être entreposés temporairement sur le territoire de l'autre Partie contractante, cette dernière s'efforcera de fournir chaque fois que possible les facilités nécessaires. Cette cargaison n'est pas passible de droits de douanes pour autant qu'elle ne soit pas livrée à la consommation ou utilisée sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Art. 13.

Chaque Partie contractante, dans le cadre de ses lois et règlements, prendra les mesures nécessaires en vue d'offrir des facilités aux navires de l'autre Partie de manière à activer l'exploitation des navires et à simplifier l'accomplissement des formalités administratives, douanières et sanitaires en vigueur dans les 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. 14.

1. Chacune des Parties contractantes accorde aux compagnies de navigation maritime de l'autre Partie contractante le droit soit d'utiliser, pour effectuer des paiements, les revenus et autres recettes réalisés sur le territoire de la première Partie contractante et résultant des transports maritimes, soit de transférer ces revenus et autres recettes à l'étranger et ce, sans restriction.

2. Les paiements résultant directement ou indirectement du présent Accord seront exécutés de préférence en monnaies librement convertibles, acceptées mutuellement par les deux Parties contractantes.

Art. 15.

1. Les dispositions du présent Accord ne portent pas atteinte au droit de l'une des Parties contractantes d'adopter ou de mettre en œuvre des mesures relatives à la protection de sa sécurité et de la santé publique ou des mesures préventives contre les maladies et les parasites des animaux et des végétaux.

2. Au cas où, pour des raisons de sécurité nationales, la navigation serait temporairement suspendue dans des zones déterminées des eaux territoriales de l'une des Parties contractantes, les navires de leurs flottes respectives ne feront l'objet d'aucune mesure discriminatoire.

3. 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 tout autre activité qui ne serait pas directement en relation avec leur objet commercial.

in een ziekenhuis nodig heeft, die op het grondgebied van de andere Partij kunnen worden verstrekt, wordt die hulp hem, op kosten van zijn rederij, gegeven onder dezelfde voorwaarden als aan nationale bemanningsleden, in overeenstemming met de van toepassing zijnde wetten en voorschriften van deze Overeenkomstsluitende Partij.

Art. 12.

1. Wanneer een schip van een der Overeenkomstsluitende Partijen betrokken raakt bij een ongeval op zee of op enige andere wijze gevaar loopt in de territoriale wateren van de andere Overeenkomstsluitende Partij of in de onmiddellijke omgeving daarvan, verleent deze laatste aan de schepen, bemanningen, passagiers en vracht alle mogelijke hulp en bescherming en waarschuwt zo snel mogelijk de bevoegde autoriteiten van eerstbedoelde Partij.

2. Wanneer de vracht en andere goederen van een bij een scheepsongeval betrokken of anderszins in gevaar gekomen schip worden gelost of geborgen en tijdelijk moeten worden opgeslagen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, biedt deze laatste naar beste vermogen de nodige faciliteiten. Deze vracht is vrijgesteld van douanerechten mits zij niet wordt vrijgegeven voor verbruik noch op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij wordt gebruikt.

Art. 13.

Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt, binnen de grenzen van haar wetten en voorschriften, de nodige maatregelen om de schepen van de andere Overeenkomstsluitende Partij faciliteiten te bieden ten einde de exploitatie van de schepen te bespoedigen en de afwikkeling van administratieve, douane- en sanitaire formaliteiten welke in de 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 eerstbedoelde Partij geëxploiteerde schepen genieten.

Art. 14.

1. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de scheepvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht de inkomsten en andere opbrengsten, die deze op het grondgebied van eerstbedoelde Partij uit het zeevervoer heeft verkregen, aan te wenden om betalingen te verrichten, dan wel deze inkomsten en andere opbrengsten vrijelijk naar het buitenland over te maken.

2. Betalingen die rechtstreeks of onrechtstreeks voortvloeien uit dit Akkoord worden bij voorkeur verricht in vrij converteerbare en door beide Overeenkomstsluitende Partijen wederzijds aanvaarde valuta's.

Art. 15.

1. Het bepaalde in dit Akkoord doet geen afbreuk aan de rechten van elke Overeenkomstsluitende Partij om maatregelen te nemen of toe te passen ter vrijwaring van zijn veiligheid en volksgezondheid of ter voorkoming van ziekten en plagen bij dieren en planten.

2. Wanneer om redenen van nationale veiligheid bepaalde zones van de territoriale zee van een der Overeenkomstsluitende Partijen voor de scheepvaart tijdelijk worden gesloten, mag zodanige maatregel geen enkele vorm van discriminatie inhouden ten aanzien van de schepen van de andere Partij.

3. 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 bedrang zou kunnen brengen, alsook van iedere andere handeling die niet rechtstreeks verband houdt met hun commerciële doeleinden.

other Party, this assistance shall be given to him, at the expense of his merchant shipping company, under the same conditions as those given to the national crews in accordance with the applicable laws and regulations of that Contracting Party.

Art. 12.

1. Should a vessel of either Contracting Party be involved in maritime casualties or encounter any other danger in the territorial waters of the other Contracting Party or nearby area, the latter shall render all possible assistance and protection to the vessels, its crew, passengers and cargo and shall inform the competent authorities of the other Contracting Party in the quickest possible manner.

2. Where cargo and other properties discharged or rescued from the vessel involved in such maritime casualties or dangerous encounters, need to be temporarily stored in the territory of the other Contracting Party, the latter shall endeavour to provide, wherever possible, the necessary facilities. Such cargo shall not be liable to customs duties insofar as it is not released for consumption or used in the territory of the other Contracting Party.

Art. 13.

Each Contracting Party shall, within the limits of its laws and regulations, take necessary measure to offer facilities to the vessels of the other Party so as to expedite the operation of the vessels and to simplify compliance with the administrative, customs and health formalities in force in those ports. As far as such formalities are concerned, the treatment granted in a national port of one of the Contracting Parties to any vessel operated by the national shipping companies of the other Party shall be identical to that granted to the vessels operated by the national shipping companies of the first Party.

Art. 14.

1. 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, income and other receipts obtained within the territory of the first Contracting Party and deriving from maritime transport, or to transfer such income and other receipts abroad without restriction.

2. Payments arising from and under this Agreement shall preferably be effected in freely convertible currencies mutually accepted by both Contracting Parties.

Art. 15.

1. The provisions of this Agreement shall not limit the rights of either Contracting Party to adopt or execute measures relating to the protection of its security and public health or the prevention of disease and pests in animals and plants.

2. In case, for reasons of national security, navigation is temporarily suspended in specific zones of the territorial waters of one of the Contracting Parties, the vessels of their respective fleets shall not be subject to any discriminatory measures.

3. 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. 16.

1. Les Parties contractantes affirment leur volonté de coopérer dans le domaine des transports maritimes dans l'esprit du Code de conduite des Conférences maritimes adopté dans le cadre des Nations-Unies.

2. Les compagnies maritimes nationales des Parties contractantes peuvent participer au fret et au volume des échanges maritimes entre les Parties contractantes conformément aux principes d'une participation équitable au trafic et des avantages réciproques.

3. En ce qui concerne le transport des marchandises échangées par la voie maritime (lignes régulières), les deux Parties ont un droit égal de participer aux cargaisons composant leurs échanges extérieurs mutuels. Les compagnies maritimes de pays tiers ont le droit d'obtenir une part appréciable des cargaisons conformément aux principes du Code de conduite des Conférences maritimes adopté dans le cadre des Nations-Unies.

4. Le contrôle de la répartition des marchandises à l'embarquement et au débarquement dans les ports des deux Parties sera confié à leurs compagnies maritimes nationales.

Art. 17.

Les dispositions du présent Accord ne portent pas atteinte aux droits ni aux obligations des Parties contractantes résultant de conventions internationales qui ont été acceptées par les deux Parties contractantes. Sans préjudice de ses autres engagements sur le plan international, chaque Partie contractante dispose souverainement des droits de trafic qui lui reviennent aux termes du présent Accord.

Art. 18.

1. Une Commission mixte, composée de représentants désignés par les Gouvernements intéressés se réunira à la requête de l'une des Parties contractantes pour traiter :

a) de toute question résultant de l'application ou de l'interprétation du présent Accord;

b) de questions de recherche scientifique, de coopération technique et de formation dans le domaine des transports maritimes; et

c) de toute autre question relative au développement des transports maritimes entre les deux pays.

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

3. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les termes du présent Accord, elle peut proposer cette modification par échange de notes par la voie diplomatique.

Art. 19.

En cas de différend survenant entre les Parties contractantes sur l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'emploieront à le régler par la voie de négociations.

Art. 20.

Le présent Accord est conclu pour une durée de cinq ans. Il est reconduit pour des périodes successives d'un an, sauf dénonciation par la voie diplomatique, par l'une des Parties contractantes, moyennant un préavis de six mois.

Art. 21.

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées par

Art. 16.

1. De Overeenkomstsluitende Partijen geven uitdrukking aan hun wil om op het gebied van het vervoer over zee samen te werken in de geest van de VN-Gedragscode de voor Lijnvaartconferenties.

2. De nationale scheepvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen mogen deelnemen in de vrachten en de omvang van het handelsverkeer over zee tussen de Overeenkomstsluitende Partijen overeenkomstig de beginselen van billijke verdeling en wederzijds voordeel.

3. Inzake het goederenverkeer over zee (lijnverkeer) hebben beide Partijen gelijke rechten tot deelneming in het vervoer dat zijn oorsprong vindt in hun onderlinge buitenlandse handel. Scheepvaartmaatschappijen uit derde landen hebben het recht een aanmerkelijk deel te verwerven in dit verkeer, in overeenstemming met de beginselen van de VN-Gedragscode voor Lijnvaartconferenties.

4. De controle op de vrachtverdeling voor het inkomend en uitgaand verkeer in de havens van de twee Partijen wordt toevertrouwd aan hun nationale scheepvaartmaatschappijen.

Art. 17.

De bepalingen van dit Akkoord laten onverlet de rechten en verplichtingen die voor de Overeenkomstsluitende Partijen voortvloeien uit Internationale Verdragen die beide Overeenkomstsluitende Partijen hebben aanvaard. Onverminderd haar in internationaal verband aangegane verplichtingen beschikt elke Overeenkomstsluitende Partij volledig vrijelijk over de vervoersrechten die haar krachtens het in dit Akkoord bepaalde toekomen.

Art. 18.

1. Een Gemengde Commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers die zijn aangewezen door de betrokken Regeringen, komt op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen bijeen met het oog op de behandeling van :

a) alle kwesties die uit de toepassing of de uitlegging van dit Akkoord mochten voortvloeien;

b) aangelegenheden met betrekking tot het wetenschappelijk onderzoek, de technische samenwerking en de opleiding op het gebied van het zeevervoer; en

c) elke andere aangelegenheid die verband houdt met de ontwikkeling van het vervoer over zee tussen beide landen.

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

3. Indien één van de Overeenkomstsluitende Partijen het wenselijk acht de bepalingen van dit Akkoord te wijzigen, kan zij door een notawisseling langs diplomatieke weg een voorstel tot wijziging indienen.

Art. 19.

Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen het geschil te regelen door onderling overleg.

Art. 20.

Dit Akkoord wordt gesloten voor een tijdvak van vijf jaar. Het wordt telkens voor een tijdvak van een jaar verlengd tenzij een der Overeenkomstsluitende Partijen het Akkoord zes maanden vooraf langs diplomatieke weg opzegt.

Art. 21.

Dit Akkoord treedt in werking zodra de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar langs diplomatieke

Art. 16.

1. The Contracting Parties express their will to co-operate in the field of maritime transport in the spirit of the UN Code of Conduct for Liner Conferences.

2. The national shipping companies of the Contracting Parties may participate in the freight and volume of the seaborne trade between the Contracting Parties in accordance with the principles of equitable sharing and mutual benefit.

3. As regards seaborne freight traffic (liner traffic), both Parties shall have equal rights to participate in the traffic generated by the mutual foreign trade. Third country shipping lines shall have the right to acquire a significant part of this traffic in accordance with the principles of the UN Code of Conduct for Liner Conferences.

4. The control of cargo sharing for inward and outward traffic in the ports of both Parties shall be entrusted to their national shipping companies.

Art. 17.

The provisions of the present Agreement shall not affect the rights and obligations of the Contracting Parties arising out of International Conventions which have been accepted by the two Contracting Parties. Without prejudice to its other international commitments, each Contracting Party shall enjoy entire freedom as to the use of the traffic rights granted to it under this Agreement.

Art. 18.

1. A Joint Committee, made up of representatives designated by the Governments concerned, shall meet at the request of either Contracting Party for dealing with :

a) any question arising from the application or interpretation of this Agreement;

b) research, technical co-operation and training in maritime transport; and

c) any other matter pertaining to the development of maritime transport between the two countries.

2. The Joint Committee shall be entitled to submit to the Contracting Parties any recommendations which it considers useful.

3. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of this Agreement, such modification may be proposed by an exchange of notes through the diplomatic channel.

Art. 19.

If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiation between themselves.

Art. 20.

The present Agreement is concluded for a period of five years. It shall continue for successive periods of one year, unless it is denounced at six months' notice, by one of the Contracting Parties through diplomatic channels.

Art. 21.

This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other through

la voie diplomatique que les conditions requises par leurs Constitutions respectives ont été remplies.

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

Fait à Kuala Lumpur, le 12 février 1985.

Pour les Gouvernements du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg :

J. GOL.

Pour le Gouvernement de Malaisie :

DATO' ABU HASSAN
BIN HAJI OMAR

weg ervan in kennis hebben gesteld dat aan hun onderscheiden grondwettelijk vereiste procedures is voldaan.

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

Gedaan te Kuala Lumpur op 12 februari 1985.

Voor de Regering van het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg :

J. GOL.

Voor de Regering van Maleisië :

DATO' ABU HASSAN
BIN HAJI OMAR

diplomatic channels that their respective constitutional requirements have been complied with.

IN WITNESS WHEREOF THE undersigned being duly authorised have signed the present Agreement :

Done at Kuala Lumpur on this 12th day of February, 1985.

For the Governments of the Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of Luxembourg :

J. GOL.

For the Government of Malaysia :

DATO' ABU HASSAN
BIN HAJI OMAR
