

## Avis rectificatif

*Moniteur belge* n° 221 du 17 novembre 1987, au sommaire, p. 16856, texte néerlandais, sous le titre : « Officiële berichten; Kamer van volksvertegenwoordigers », lire : « Questuur. Samenstelling van wervingsreserves, bl. 16927 » au lieu de : « Questuur. Aanwerving van wervingsreserves, bl. 16927 ».

## Verbeterend bericht

*Belgisch Staatsblad* nr. 221 van 17 november 1987, in de inhoud, bl. 16856, onder de titel : « Officiële berichten; Kamer van volksvertegenwoordigers », lezen : « Questuur. Samenstelling van wervingsreserves, bl. 16927 » in plaats van : « Questuur. Aanwerving van wervingsreserves, bl. 16927 ».

## LOIS, DÉCRETS ET RÈGLEMENTS

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES,  
DU COMMERCE EXTÉRIEUR  
ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT

F. 87 — 2129

9 OCTOBRE 1987. — Loi portant approbation de l'Accord maritime entre l'Union économique belgo-luxembourgeoise et la République Togolaise, signé à Bruxelles le 19 octobre 1984 (1)

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

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

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 9 octobre 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

Vu et scellé du sceau de l'Etat :  
Pour le Ministre de la Justice, absent :

Le Ministre de l'Éducation nationale,  
A. DUQUESNE

(1) *Session 1986-1987.*

Chambre.

*Documents.* — Projet de loi, n° 666-1 (1986-1987). Rapport.

*Annales parlementaires.* — Discussion. Séance du 28 janvier 1987.  
Vote. Séance du 29 janvier 1987.

Sénat.

*Documents.* — Projet transmis par la Chambre, n° 467-1 (1986-1987). — Rapport, n° 467-2 (1986-1987).

*Annales parlementaires.* — Discussion. Séance du 18 juillet 1987.  
Vote. Séance du 18 juillet 1987.

## WETTEN, DECRETEN EN VERORDENINGEN

MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN,  
BUITENLANDSE HANDEL  
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

N. 87 — 2129

9 OKTOBER 1987. — Wet houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Togo inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Brussel op 19 oktober 1984 (1)

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

**Enig artikel.** De Overeenkomst tussen de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie en de Republiek Togo inzake de handelsscheepvaart, ondertekend te Brussel op 19 oktober 1984, zal volkomen uitwerking hebben.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 9 oktober 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

Gezien en met 's Lands zegel gezegeld :  
Voor de Minister van Justitie, afwezig :

De Minister van Onderwijs,  
A. DUQUESNE

(1) *Zitting 1986-1987.*

Kamer.

*Documenten.* — Ontwerp van wet, nr. 666-1 (1986-1987). — Verslag.

*Parlementaire Handelingen.* — Bespreking. Zitting van 28 januari 1987. — Stemming. Zitting van 29 januari 1987.

Senaat.

*Documenten.* — Ontwerp overgezonden door de Kamer, nr. 467-1 (1986-1987). — Verslag, nr. 467-2 (1986-1987).

*Parlementaire Handelingen.* — Bespreking. Zitting van 18 juli 1987. — Stemming. Zitting van 18 juli 1987.

## ANNEXE

## ACCORD MARITIME

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

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

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

En vue de développer les relations bilatérales entre les deux Parties et de  
renforcer harmonieusement leur coopération dans le domaine des transports  
maritimes,

Désireux de contribuer au développement des échanges commerciaux entre les  
deux Parties contractantes,

Conformément aux principes de l'égalité et des avantages réciproques,

Sont convenus de ce qui suit:

Article 1<sup>er</sup>.

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

## Art. 2.

Aux fins du présent Accord:

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

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

Ce terme ne comprend pas:

1. les navires au service exclusif des Forces armées;
2. les navires de recherche hydrographique, océanographique et scientifique;
3. les bateaux de pêche;
4. les navires destinés à l'exercice du cabotage entre les ports de chaque Partie  
contractante et les navires réservés à la navigation intérieure;
5. les navires destinés à l'exercice des services maritimes des ports, des rades  
et des plages, y compris le pilotage, le remorquage, le sauvetage et l'assistance  
en mer;

c) le terme « navire exploité par les compagnies maritimes nationales d'une  
Partie contractante » désigne, outre les navires désignés au b) ci-dessus, tout  
navire affrété par les compagnies maritimes nationales d'une des Parties contrac-  
tantes;

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

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

## Art. 3.

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

## Art. 4.

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

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

## BIJLAGE

## OVEREENKOMST

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

De Regering van de Republiek Togo, enerzijds,  
en

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

Teneinde de bilaterale betrekkingen tussen beide Partijen te ontwikkelen en hun  
samenwerking inzake het vervoer over zee op harmonieuze wijze te verstevigen,

Verlangende bij te dragen tot de uitbreiding van de handelsbetrekkingen tussen  
beide Overeenkomstsluitende Partijen,

Uitgaande van de beginselen van gelijkheid en wederzijds voordeel,

Zijn overeengekomen als volgt:

## Artikel 1.

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

## Art. 2.

In deze Overeenkomst betekent:

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

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

Deze term heeft geen betrekking op:

1. schepen die uitsluitend ten dienste van de Krijgsmacht staan;
2. schepen voor hydrografisch, oceanografisch en wetenschappelijk onderzoek;
3. vissersschepen;
4. schepen bestemd voor de kustvaart tussen de havens van een Overeenkomst-  
sluitende Partij en schepen bestemd voor de binnenscheepvaart;
5. schepen bestemd voor het verrichten van diensten in de wateren van de  
havens alsmede in de wateren vóór de redden en stranden, daaronder begrepen  
loods-, sleep- en reddingsdiensten, evenals hulpverlening op zee;

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

d) de term « nationale rederij »: elke scheepvaartmaatschappij, die als zodanig  
door de bevoegde Autoriteit van elke Overeenkomstsluitende Partij is erkend;

e) de term « lid van de bemanning »: de kapitein en ieder persoon die aan boord  
van het schip werkzaam is, op de monsterrol is ingeschreven en houder is van  
een document dat hem de status van zeeman verleent.

## Art. 3.

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

## Art. 4.

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

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

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

## Art. 5.

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

## Art. 6.

Chacune des Parties contractantes assure dans ses ports aux navires exploités par les compagnies maritimes nationales de l'autre Partie contractante, le même traitement qu'à ses propres navires en ce qui concerne les conditions d'accès aux ports, la liberté d'entrée, de séjour et de sortie, leur utilisation et toutes les commodités qu'elle accorde à la navigation et aux opérations commerciales pour les navires et leurs équipages, les passagers et les marchandises. Cette disposition vise notamment l'attribution de places ou postes à quai et les facilités de chargement et de déchargement.

## Art. 7.

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

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

## Art. 8.

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

## Art. 9.

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

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

## Art. 10.

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

Ces documents d'identité sont :

a) en ce qui concerne la République Togolaise — le Livret professionnel maritime;

b) en ce qui concerne le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg — le « Zeemansboek » « le livret de marin ».

## Art. 11.

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

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

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

## Art. 5.

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

## Art. 6.

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

## Art. 7.

De Overeenkomstsluitende Partijen nemen, binnen de grenzen van hun wetgeving en havenvoorschriften, de nodige maatregelen, om in de mate van het mogelijke onnodig oponthoud van de door hun respectieve nationale scheepvaartmaatschappijen geëxploiteerde schepen in de havens te bekorten en de afwikkeling van administratieve, douane- en sanitaire formaliteiten welke in hun havens moeten worden vervuld, te vereenvoudigen.

Wat deze formaliteiten betreft, dient de behandeling, welke in een nationale haven van een der Overeenkomstsluitende Partijen aan een door de nationale scheepvaartmaatschappijen van de andere Partij geëxploiteerd schip wordt verleend, dezelfde te zijn als die welke de door de nationale scheepvaartmaatschappijen van eerst bedoelde Partij geëxploiteerde schepen genieten.

## Art. 8.

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

## Art. 9.

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

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

## Art. 10.

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

Deze identiteitsbewijzen zijn :

a) voor het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg — het « Zeemansboek » (« livret de marin »);

b) voor de Republiek Togo — het « Livret professionnel maritime ».

## Art. 11.

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

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

## Art. 12.

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

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

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

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

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

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

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

## Art. 13.

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

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

## Art. 14.

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

## Art. 15.

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

## Art. 16.

Les certificats de jaugeage et autres papiers de bord émis ou reconnus par une des Parties contractantes sont également reconnus par l'autre Partie.

Les navires de chacune des Parties contractantes munis de certificats de jaugeage également émis sont dispensés d'un nouveau jaugeage dans les ports de l'autre Partie.

## Art. 17.

1) Les autorités judiciaires d'une des Parties contractantes ne peuvent connaître des procès civils portant sur le contrat d'engagement maritime d'un membre de l'équipage d'un navire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord de l'agent diplomatique ou consulaire compétent du pays dont ledit navire bat pavillon.

2) Lorsqu'un membre de l'équipage d'un navire d'une Partie contractante a commis à bord de ce navire une infraction pendant que le navire se trouve dans les eaux territoriales de l'autre Partie contractante, les autorités de l'Etat où le navire se trouve n'intentent pas de poursuites contre lui sans l'accord d'un

## Art. 12.

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

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

b) het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij binnen te komen met de bedoeling aan te monstere 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 monstere op een bepaald schip dat zich in een bepaalde haven bevindt, hetzij om over te gaan van een schip dat in het land ligt op een ander dat zich in een haven van een Overeenkomstsluitende Partij of in een haven in het buitenland bevindt.

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

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

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

## Art. 13.

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

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

## Art. 14.

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

## Art. 15.

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

## Art. 16.

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

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

## Art. 17.

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

2) Wanneer een lid van de bemanning van een schip van een Overeenkomstsluitende Partij aan boord van dat schip een strafbaar feit pleegt terwijl het schip zich in de territoriale wateren van de andere Overeenkomstsluitende Partij bevindt, stellen de autoriteiten van de Staat waar het schip zich bevindt tegen hem geen

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

a) les conséquences de l'infraction affectent le territoire de l'Etat où le navire se trouve; ou

b) l'infraction est de nature à compromettre l'ordre ou la sécurité publics; ou

c) l'infraction constitue, selon la loi de l'Etat où le navire se trouve, un délit grave; ou

d) l'infraction a été commise contre une personne étrangère à l'équipage; ou

e) l'institution d'une poursuite est indispensable pour la répression du trafic de stupéfiants.

3) Les dispositions du paragraphe 2) du présent article ne portent pas atteinte aux droits des Autorités compétentes pour tout ce qui concerne l'application de la législation et de la réglementation relatives à l'admission des étrangers, à la douane, à la santé publique et les autres mesures de contrôle concernant la sécurité des navires et des ports, la sauvegarde des vies humaines et la sûreté des marchandises.

#### Art. 18.

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

— informeront l'agent diplomatique ou le fonctionnaire consulaire de l'Etat dont ledit navire bat pavillon afin qu'il assume les fonctions qui lui incombent;

— accorderont aux membres de l'équipage, aux passagers, au navire et à la cargaison les mêmes protection et assistance qu'à un navire battant son propre pavillon.

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

#### Art. 19.

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

#### Art. 20.

Une Commission mixte, composée de représentants désignés par les Gouvernements intéressés, se réunira à la demande de l'une des Parties contractantes pour examiner les questions pouvant résulter de l'application ou de l'interprétation du présent Accord.

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

#### Art. 21.

Le présent Accord entrera en vigueur dès que chacune des Parties contractantes aura notifié à l'autre Partie, par la voie diplomatique, l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises.

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

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

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

Pour l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise:

L. TINDEMANS.

Pour le Gouvernement de la République Togolaise:

Y. ADODO.

Les notifications, prévues à l'article 21 de l'Accord, ayant été effectuées le 7 août 1986 par le Togo et le 19 octobre 1987 par la Belgique, cet Accord est entré en vigueur le 19 octobre 1987.

vervolgving in zonder toestemming van een bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Vlagstaat, behalve indien:

a) de gevolgen van het strafbare feit zich uitstrekken tot het grondgebied van de Staat waar het schip zich bevindt; of

b) het strafbare feit aldaar de openbare orde verstoort of de openbare veiligheid in gevaar brengt; of

c) het strafbare feit volgens de wet van de Staat waar het schip zich bevindt een ernstig misdrijf is; of

d) het strafbare feit is gepleegd tegen een persoon die geen lid is van de bemanning; of

e) het instellen van vervolging noodzakelijk is om de handel in verdovende middelen te beteugelen.

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

#### Art. 18.

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

— de diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Staat waarvan gezegd schip de vlag voert, waarschuwen opdat hij de gepaste maatregelen zou kunnen nemen;

— aan de leden van de bemanning en aan de passagiers, alsmede aan het schip en aan zijn lading dezelfde bescherming en bijstand verlenen als aan een schip dat de vlag van laatstbedoelde Partij voert.

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

#### Art. 19.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen verleent aan de scheepvaartondernemingen van de andere Partij het recht de inkomsten en andere ontvangsten, die deze op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij uit het zeevervoer heeft verkregen, aan te wenden om er betalingen te verrichten, dan wel deze inkomsten en andere ontvangsten vrijelijk naar het buitenland over te brengen.

#### Art. 20.

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

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

#### Art. 21.

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

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

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

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

Voor de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie:

L. TINDEMANS.

Voor de Regering van de Republiek Togo:

Y. ADODO.

Daar de kennisgevingen, voorzien in artikel 21 van de Overeenkomst, werden gedaan op 7 augustus 1986 door Togo en 19 oktober 1987 door België, is deze Overeenkomst in werking getreden op 19 oktober 1987.