

No. 39727

**Belgium (on behalf of Belgium and Luxembourg in the name
of the Belgo-Luxembourg Economic Union)
and
Ivory Coast**

**Maritime Agreement between the Belgo-Luxembourg Economic Union and the
Republic of Côte d'Ivoire. Abidjan, 25 November 1977**

Entry into force: 25 October 1979 by notification, in accordance with article 18

Authentic texts: Dutch and French

Registration with the Secretariat of the United Nations: Belgium, 26 November 2003

**Belgique (agissant pour la Belgique et le Luxembourg, au
nom de l'Union économique belgo-luxembourgeoise)
et
Côte d'Ivoire**

**Accord maritime entre l'Union économique helgo-luxembourgeoise et la République
de Côte d'Ivoire. Abidjau, 25 novembre 1977**

Entrée en vigueur : 25 octobre 1979 par notification, conformément à l'article 18

Textes authentiques : néerlandais et français

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Belgique, 26 novembre
2003**

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

SCHEEPVAARTOVEREENKOMST TUSSEN DE
BELGISCH-LUXEMBURGSE ECONOMISCHE UNIE
EN DE REPUBLIEK IVOORKUST

De Regering van het Koninkrijk België, optredend zowel in haar eigen naam als in naam van de Regering van het Groothertogdom Luxemburg, krachtens bestaande overeenkomsten, enerzijds, en

De Regering van de Republiek Ivoorkust, anderzijds,

Verlangende de zeehandel tussen de BLEU en de Republiek Ivoorkust op harmonieuze wijze te ontwikkelen,

In overweging nemende het groeiende handelsverkeer tussen beide Overeenkomstsluitende Partijen,

In overweging nemende de technische bijstand welke België op het gebied van de organisatie van het vervoer aan Ivoorkust verleent op basis van de Bijzondere Regeling tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Republiek Ivoorkust betreffende de opleiding van het varende en niet-varende leidinggevend personeel van de Koopvaardijvloot van Ivoorkust, ondertekend te Brussel op 5 mei 1977,

Zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1.

In de onderhavige Overeenkomst betekent :

1. De term "schip van de Overeenkomstsluitende Partij" : elk vaartuig dat ingeschreven is op het grondgebied van deze Partij en dat onder haar vlag vaart, in overeenstemming met de wetgeving van deze Partij.

Echter heeft deze term geen betrekking op :

- a) oorlogsschepen ;
 - b) andere vaartuigen gedurende de tijd dat zij ten dienste van de krijgsmacht worden gebruikt ;
 - c) vaartuigen welke in een of andere vorm overheidsgezag van niet-commerciële aard uitoefenen ;
 - d) vaartuigen welke werkzaamheden verrichten van niet-commerciële aard, zoals hospitaalschepen en schepen die voor wetenschappelijke doeleinden worden gebruikt.
2. De term "lid van de bemanning van het schip" : de kapitein benevens elke persoon die tijdens de reis aan boord is belast met de vervulling van werkzaamheden welke verband houden met de exploitatie van of de dienstverlening op het schip, en die is opgenomen op de monsterrol.

Artikel 2.

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

Artikel 3.

1. Ten aanzien van het vervoer van goederen, van welke aard ook, in het raam van het handelsverkeer over zee tussen de landen van beide Partijen en ongeacht de haven waar de goederen worden geladen of gelost, passen de Overeenkomstsluitende Partijen op schepen welke door hun onderscheidene rederijen worden geëxploiteerd een regeling toe waaraan de verdeelsleutel 40/40/20, geldende zowel wat de waarde als het volume van de vracht betreft, ten grondslag ligt.

2. Niet betrekking tot dezelfde goederen gelden in het zeevaartverkeer in beide richtingen tussen de twee landen vrachttarieven waarover onderhandeld en waarop toegezien wordt door de betrokken reders en *verbalen* dan wel hun respectieve beroepsverenigingen, wat de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie betreft, en door de Office Ivoirien des Chargeurs, of in voorkomend geval, door de Société Ivoirienne de Transport Maritime (SITRAM), wat Ivoorkust betreft.
3. Een lijst van goederen welke buiten de toepassings sfeer van deze Overeenkomst worden gehouden, zal het voorwerp uitmaken van een in gemeenschappelijk overleg te treffen regeling tussen beide Partijen.

Artikel 4.

Onverminderd haar in internationaal verband aangevane verplichtingen beschikt elke Overeenkomstsluitende Partij op soevereine wijze over *haar aanspraak in de toekomst, die* haar krachtens het in deze Overeenkomst bepaalde, *toekomt*.

Artikel 5.

Elke Staat neemt in het raam van zijn nationale wetgeving de maatregelen welke voor de daadwerkelijke naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst vereist zijn.

Artikel 6.

1. Elk van deze Overeenkomstsluitende Partijen zal in haar havens voor wat betreft de inning van havengelden en heffingen, de toegang tot de havens, de vrijheid de havens binnen te varen, er te verblijven en ze weer buiten te varen, het gebruik van de havens, de faciliteiten welke zij ter bevordering van de scheepvaart en de commerciële handelingen ten aanzien van de schepen en hun bemanningen, de passagiers /

en de goederen verleent, een zelfde behandeling toekennen als zij aan haar eigen schepen toekent. Deze bepaling doelt inzonderheid op het toekennen van aanlegplaatsen aan de kaai benevens op de formaliteiten voor laden en lossen.

2. Het bepaalde in het vorige lid heeft geen betrekking op de door elk der Overeenkomstsluitende Partijen wettelijk voorbehouden scheepvaart, activiteiten en transporten, zoals met name de havendiensten, de sleepvaart, het loodswezen en de formaliteiten betreffende de binnenkomst en het verblijf van vreemdelingen.

Artikel 7.

De Overeenkomstsluitende Partijen nemen binnen de grenzen van hun wetgeving en havenvoorschriften de nodige maatregelen om in de mate van het mogelijke het oponthoud van de schepen in de havens te bekorten en de vervulling van administratieve, douane- en sanitaire formaliteiten welke in hun havens van kracht zijn, te vereenvoudigen.

Voor wat deze formaliteiten betreft, dient de behandeling welke in een nationale haven van een der Overeenkomstsluitende Partijen aan en door een rederij van de andere Partij geëxploiteerd schip wordt verleend dezelfde te zijn als die welke door een rederij van de eerste Partij geëxploiteerde schepen genieten.

Artikel 8.

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen erkent de nationaliteit van de schepen der 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 overeenkomstig haar wetten en reglementen.

Artikel 9.

De meetbrieven en andere scheepspapieren welke uitgegeven zijn of erkend worden door een van de Overeenkomstsluitende Partijen, worden eveneens door de andere Partij erkend.

Schepen van elk der Overeenkomstsluitende Partijen, voorzien van overeenkomstig de wet uitgegeven meetbrieven, worden vrijgesteld van hernieuwde meting in de havens van de andere Partij.

Artikel 10.

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen erkent de identiteitsbewijzen voor zeevarenden afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij en kent aan de houders van deze bewijzen de in de artikelen 11 en 12 genoemde rechten onder de daarbij gestelde voorwaarden toe. Als zodanige identiteitsbewijzen gelden, wat het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg betreft, het "Zeemansboek" (le livret de marin), en wat de Republiek Ivoorkust betreft, het monsterboekje of het identiteitsbewijs voor zeevarenden.

Artikel 11.

Aan houders van de in artikel 10 bedoelde identiteitsbewijzen wordt toegestaan zonder visum aan wal te gaan en er te verblijven in de gemeente waartoe de aanleghaven behoort gedurende de tijd dat het schip in gezegde haven ligplaats heeft gekozen, op voorwaarde dat zij op de monsterrol van het schip en op de bemanningslijst die de kapitein van het schip aan de havenautoriteiten heeft overhandigd, voorkomen.

Bij het aan wal gaan en de terugreis op het schip zijn de betrokken personen verplicht zich aan de reglementaire controles te onderwerpen.

Artikel 12.

1. Aan houders van de door een der Overeenkomstsluitende Partijen afgegeven en in artikel 10, genoemde identiteitsbewijzen wordt toegestaan met enig vervoermiddel het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij binnen te komen of zich op doorreis op haar grondgebied te bevinden, indien zij zich naar hun schip begeven of overgaan op een ander schip, zich naar hun vaderland begeven of reizen voor enig ander doel dat de voorafgaande goedkeuring heeft van de autoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.
2. In alle gevallen genoemd in lid 1, moeten de identiteitsbewijzen voorzien zijn van het visum van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Dit visum wordt in de kortst mogelijke tijd afgegeven.
3. Wanneer een bemanningslid dat houder is van een in lid 1 bedoeld identiteitsbewijs, in een haven van de andere Overeenkomstsluitende Partij wegens gezondheidsredenen, om dienstredenen of om andere door de bevoegde autoriteiten als geldig erkende redenen wordt ontscheept, geven deze autoriteiten de nodige machtigingen opdat de betrokkene, ingeval hij in een ziekenhuis moet worden opgenomen, op hun grondgebied mag verblijven en opdat hij met enig vervoermiddel naar zijn vaderland kan terugkeren, of zich naar een andere inschepingshaven kan begeven.
4. Personen die houder zijn van de in artikel 10 bedoelde identiteitsbewijzen en die niet de nationaliteit van een der Overeenkomstsluitende Partijen bezitten, zullen de vereiste inreis- of doorreisvisa voor het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij krijgen op voorwaarde dat gewaarborgd is dat zij op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij die het identiteitsbewijs heeft afgegeven, opnieuw zullen worden toegelaten.

Artikel 13.

1. Behoudens het bepaalde in de artikelen 10-12, blijven de op het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partijen geldende bepalingen betreffende de binnenkomst, het verblijf en de verwijdering van vreemdelingen onverminderd van kracht.
2. De Overeenkomstsluitende Partijen behouden zich het recht voor de toegang tot hun grondgebied te ontzeggen aan de houders van de voormelde documenten voor zeevarenden die zij als ongewenst beschouwen.

Artikel 14.

1. De rechterlijke autoriteiten van de ene Overeenkomstsluitende Partij mogen geen kennis nemen van burgerrechtelijke geschillen betreffende een arbeidsovereenkomst voor schepelingen in hun hoedanigheid van lid van de bemanning van een schip van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dan met toestemming van de bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van het land waarvan dat schip de vlag voert.
2. Wanneer een lid van de bemanning van een schip van een Overeenkomstsluitende Partij aan boord van dat schip een strafbaar feit begaat terwijl het schip zich in de territoriale wateren van de andere Overeenkomstsluitende Partij bevindt, stellen de autoriteiten van de Staat op wiens grondgebied het schip zich bevindt tegen hem geen vervolging in zonder de toestemming van een bevoegde diplomatieke of consulaire ambtenaar van de Staat waarvan gezegd schip de vlag voert, tenzij naar hun oordeel :
 - a) de gevolgen van het strafbaar feit zich uitstrekken tot het grondgebied van de Staat waar het schip zich bevindt, of

- b) het strafbaar feit de openbare orde of veiligheid in gevaar kan brengen, of
 - c) het strafbaar feit volgens de wet van de Staat waar het schip zich bevindt een ernstig misdrijf uitmaakt, of
 - d) het strafbaar feit gepleegd is tegen een persoon die geen lid is van de bemanning, of
 - e) het instellen van een vervolging noodzakelijk is om de handel in verdovende middelen te beteugelen.
3. De bepalingen van lid 2 van dit artikel doen geen afbreuk aan de rechten van de bevoegde autoriteiten inzake alles wat betrekking heeft op de toepassing van de wetgeving en de reglementering betreffende de toelating van vreemdelingen, douane-aangelegenheden, volksgezondheid en op de andere controlemaatregelen betreffende de veiligheid van schepen en havens, de beveiliging van mensenlevens en de veiligheid van goederen.

Artikel 15.

Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen kent aan de scheepvaartondernemingen van de andere Overeenkomstsluitende Partij het recht toe de inkomsten en andere ontvangsten verwezenlijkt op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij en verkregen uit het zeevervoer, aan te wenden om er betalingen te verrichten, en deze inkomsten en andere ontvangsten vrijelijk naar het buitenland over te brengen“.

Artikel 16.

Wanneer een schip van één der Overeenkomstsluitende Partijen schipbreuk lijdt, strandt of anderszins averij oploopt in de nabijheid van de kust van de andere Overeenkomstsluitende Partij, verlenen de bevoegde autoriteiten van deze laatste aan de bemanning en aan de passagiers, alsmede aan het schip en aan zijn lading, dezelfde bescherming en bijstand als aan het schip dat haar eigen vlag voert.

Wanneer een schip averij opgelopen heeft, worden van zijn lading en boordvoorraad geen douanerechten geheven op voorwaarde dat men ze niet ter plaatse verbruikt of aanwendt.

Artikel 17.

1. In het kader van de Gemengde Commissie België-Ivoorkust opgericht door de Overeenkomst tot Technische Samenwerking van 7 juni 1968, is een Technisch Paritair Comité belast met de behandeling van alle vraagstukken die uit de toepassing van deze overeenkomst kunnen voortvloeien. Dit Comité, samengesteld uit vertegenwoordigers van ~~de Overeenkomstsluitende~~ ^{de} ~~Partijen~~ ^{Partijen} bevoegd zijn voor de vraagstukken in verband met het scheepvaartverkeer, komt ieder jaar afwisselend in het ene of het andere land in gewone zitting bijeen. Zover als nodig is en op verzoek van een der Partijen, worden buitengewone zittingen gehouden in het land dat erom verzocht heeft binnen een termijn van dertig dagen te rekenen vanaf dit verzoek.

Dit Comité kan aan de Overeenkomstsluitende Partijen alle aanbevelingen doen die het nuttig acht.

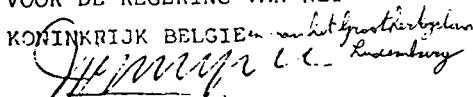
2. De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden er zich toe samen te werken bij het uit de weg ruimen van belemmeringen welke de ontwikkeling van de scheepvaarthandel tussen hen kunnen bemoeilijken, alsmede de verschillende activiteiten die met deze handel verband houden.

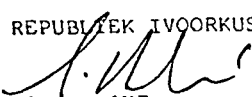
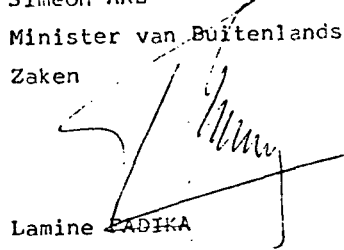
Artikel 16.

- " 1. Deze Overeenkomst treedt in werking vanaf de wederzijdse kennisgeving door de Overeenkomstsluitende Partijen van het feit dat de door hun respectieve wetgevingen vereiste procedures volbracht zijn.
2. Deze Overeenkomst blijft voor onbepaalde duur van kracht. zij kan evenwel op ieder ogenblik schriftelijk en langs diplomatieke weg worden opgezegd; in dat geval houdt zij op van kracht te zijn één jaar na ontvangst van de opzegging door de andere Overeenkomstsluitende Partij".

GEDAAN TE ABIDJAN op 25 November 1977

in twee oorspronkelijke exemplaren in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk rechtsgeldig.

VOOR DE REGERING VAN HET
KONINKRIJK BELGIË *van het groothertogdom
Luxemburg*

Hektor de BRUYNE
Minister van Buitenlandse
Handel

VOOR DE REGERING VAN DE
REPUBLIEK IVOORKUST

Simeon AKE
Minister van Buitenlandse
Zaken

Lamine FADIKA
Minister van Marine

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD MARITIME ENTRE L'UNION ECONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE ET LA RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE

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'une part,

Le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire d'autre part,

Désireux d'assurer le développement harmonieux des échanges maritimes entre l'U. E. B. L. et la République de Côte d'Ivoire,

Considérant le développement croissant des échanges commerciaux entre les deux Parties Contractantes,

Considérant l'assistance technique que la Belgique donne à la Côte d'Ivoire dans le domaine de l'organisation des transports, sur base de l'Arrangement spécifique entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire relatif à la formation des personnels de cadres sédentaires et navigants de la Marine Marchande Ivoirienne, signé à Bruxelles le 5 mai 1977;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1er

Dans le présent accord

1. Le terme "navire de la Partie Contractante", signifie tout navire de commerce immatriculé dans le territoire de cette Partie et battant son pavillon conformément à sa législation.

Cependant ce terme ne couvre pas :

- a) les navires de guerre;
- b) tout autre navire pendant la durée de sa mise en service auprès des forces armées;
- c) le navire exerçant sous quelque forme que ce soit des fonctions non-commerciales du pouvoir d'Etat;
- d) les navires exerçant des fonctions non commerciales, tels que des navires-hôpitaux et des navires scientifiques.

2. Le terme "membre de l'équipage du navire" désigne le capitaine et toute personne occupée pendant le voyage à bord du navire à l'exercice de fonctions liées à l'exploitation du navire ou à son service, et figurant au rôle d'équipage.

Article 2

Le présent accord s'applique aux territoires du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg d'une part et au territoire de la République de Côte d'Ivoire d'autre part.

Article 3

1. En ce qui concerne le transport des marchandises de toute nature échangées entre les pays des deux Parties par la voie maritime, quel que soit le port d'embarquement ou de débarquement, le régime à appliquer par les Parties Contractantes aux navires exploités par leurs armements respectifs reposera sur la clé de répartition 40/40/20, à l'égard des cargaisons en valeur du fret et en volume.

2. Pour les mêmes marchandises, les taux de fret appliqués au trafic maritime dans les deux sens entre les deux pays seront négociés et contrôlés, du côté de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise, par les armements et les chargeurs intéressés ou leurs organisations respectives et, du côté de la Côte d'Ivoire, par l'Office Ivoirien des Chargeurs, le cas échéant, par la Société Ivoirienne de Transport Maritime (SITRAM).

3. Une liste des marchandises à exclure de l'application du présent accord fera l'objet d'un arrangement conjoint des deux Parties.

Article 4

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.

Article 5

Chacun des Etats prendra, dans le cadre de sa législation nationale, les dispositions nécessaires pour assurer le respect effectif des stipulations du présent accord.

Article 6

1. Chacune des Parties Contractantes assure dans ses ports aux navires de l'autre Partie le même traitement qu'à ses propres navires en ce qui concerne la perception des droits et taxes portuaires ainsi qu'en ce qui concerne l'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 des places à quai et les facilités de chargement et de déchargement.

2. Les dispositions du paragraphe précédent ne s'appliquent pas aux navigations, activités et transports légalement réservés par chacune des Parties Contractantes, notamment, aux services de ports, au remorquage, au pilotage et aux formalités relatives à l'entrée et au séjour des étrangers.

Article 7

Les Parties Contractantes, dans le cadre de leurs législations et leurs règlements portuaires, prendront les mesures nécessaires en vue de réduire dans la mesure du possible le

temps de séjour des navires 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 l'armement de l'autre Partie sera identique à celui qui est réservé aux navires exploités par l'armement de la première Partie.

Article 8

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.

Article 9

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

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

Article 10

Chacune des Parties Contractantes reconnaît les documents d'identité de marins délivrés par les autorités compétentes de l'autre Partie Contractante et accorde aux titulaires de ces documents les droits prévus aux articles 11 et 12 aux conditions qui y sont stipulées. Lesdits documents d'identité sont, en ce qui concerne le Royaume de Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, "Zeemansboek" (le livret de marin), et en ce qui concerne la République de Côte d'Ivoire, le livret professionnel maritime ou la carte d'identité maritime.

Article 11

Les personnes en possession des documents d'identité visés à l'article 10, peuvent, sans visa, descendre à terre et séjourner dans la commune où se trouve le port d'escale pendant le séjour du navire dans ledit port, dès lors qu'elles figurent sur les rôles d'équipage du navire et sur la liste d'équipage remise par le capitaine du navire aux autorités du port.

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

Article 12

1. Les personnes titulaires des documents d'identité émis par une des Parties Contractantes et visés à l'article 10 sont autorisées, quel que soit le moyen de locomotion utilisé, à pénétrer sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou à transiter par ce territoire en vue de rejoindre leur navire, à être transférées à bord d'un autre navire, à retourner dans leur pays, ou à voyager pour toutes autres fins moyennant l'approbation préalable des autorités de cette autre Partie Contractante.

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 du document 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. Les personnes titulaires des documents d'identités 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 le document d'identité soit garantie.

Article 13

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

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

Article 14

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

2. Lorsqu'un membre de l'équipage d'un navire d'une Partie Contractante a commis à bord de ce navire une infraction pendant que le navire se trouve dans les eaux territoriales de l'autre Partie Contractante, les autorités de l'Etat où le navire se trouve n'intentent pas de poursuites contre lui sans l'accord d'un fonctionnaire diplomatique ou consulaire compétent de l'Etat dont le navire bat pavillon, sauf si à leur avis

- 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.

Article 15

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 réalisés 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.

Article 16

Si un navire de l'une des Parties Contractantes fait naufrage, échoue ou subit toute autre avarie près des côtes de l'autre Partie Contractante, les autorités compétentes de cette dernière accordent aux membres de l'équipage et aux passagers, ainsi qu'au navire et à sa cargaison, les mêmes protection et assistance qu'à un navire battant son propre pavillon.

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

Article 17

1. Dans le cadre de la Commission Mixte Belgo-Ivoirienne instituée par la Convention de Coopération Technique du 7 Juin 1968, un Comité Technique Paritaire est chargé de traiter toutes les questions pouvant résulter de l'application du présent accord. Ce Comité, composé des représentants des deux Parties Contractantes, compétents pour les questions touchant au trafic maritime, se réunit chaque année alternativement dans l'un ou l'autre pays en session ordinaire en tant que de besoin et à la demande de l'une des Parties, des sessions extra ordinaires se tiendront dans le pays qui en aura fait la demande dans un délai de trente jours à compter de cette demande.

Ce Comité est habilité à présenter aux Parties Contractantes toutes recommandations qu'il juge utile.

2. Les Parties Contractantes s'engagent à coopérer à des obstacles susceptibles d'entraver le développement des échanges maritimes entre elles et les diverses activités qui relèvent de ces échanges.

Article 18

1. Le présent accord entrera en vigueur dès notification réciproque par les Parties Contractantes de l'accomplissement des formalités requises par leurs législations respectives.

2. Il restera en vigueur pour une durée illimitée. Toutefois, il pourra être dénoncé à tout moment par écrit et par la voie diplomatique, dans ce cas, il cessera de produire ses effets un an après la réception de la dénonciation par l'autre Partie Contractante.

Fait à Abidjan, le 25 Novembre 1977, en double exemplaires, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg :

Le Ministre du commerce extérieur,

HECTOR DE BRUYNE

Pour le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire :

Le Ministre des Affaires étrangères,

SIMÉON AKE

Le Ministre de la marine,

LAMINE FADIKA

[TRANSLATION - TRADUCTION]

MARITIME AGREEMENT BETWEEN THE BELGO-LUXEMBOURG ECONOMIC UNION AND THE REPUBLIC OF CÔTE D'IVOIRE

The Government of the Kingdom of Belgium, on its behalf and on behalf of the Government of the Grand Duchy of Luxembourg, pursuant to existing agreements, on the one hand,

The Government of the Republic of Côte d'Ivoire, on the other,

Desiring to ensure the harmonious development of maritime exchanges between the Belgo-Luxembourg Economic Union and the Republic of Côte d'Ivoire,

Considering the increasing development of trade between the two Contracting Parties,

Considering the technical assistance rendered by Belgium to Côte d'Ivoire in the field of transport planning in accordance with the Specific Arrangement between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of Côte d'Ivoire concerning the training of sedentary and seagoing personnel of the Ivoirian Merchant Marine, signed at Brussels on 5 May 1977,

Have agreed as follows:

Article 1

In this Agreement:

1. The term "ship of the Contracting Party" means any merchant vessel registered in the territory of that Contracting Party and flying its flag, in accordance with its laws.

This term shall not, however, include:

- (a) Warships;
- (b) Any ship while in the service of the armed forces;
- (c) Ships performing any kind of non-commercial State activity;
- (d) Ships performing non-commercial activities such as hospital ships and ships used for scientific research.

2. The term "crew member of a ship" means the master and any person actually employed for duties on board during a voyage in the working or service of a ship and included in the crew list.

Article 2

This Agreement shall apply to the territories of the Kingdom of Belgium and of the Grand Duchy of Luxembourg, on the one hand, and to the territory of the Republic of Côte d'Ivoire on the other.

Article 3

1. For the transport of merchandise of all types traded between the countries of the two Contracting Parties by sea from any port of embarkation or unloading, the regime to be applied by the Contracting Parties to ships used by their respective shipping lines shall be based on a 40-40-20 percentage breakdown for cargoes with respect to freight value and volume.

2. For the same merchandise, the freight rates applied to maritime trade in both directions between the two countries shall be negotiated and monitored, on the part of the Belgo-Luxembourg Economic Union, by the shipping lines and charterers concerned, or by their respective organizations, and, on the part of Côte d'Ivoire, by the Office Ivoirien des Chargeurs or the Société Ivoirienne de Transport Maritime (SITRAM), as the case might be.

3. A list of the merchandise to be excluded from the application of this Agreement shall be drawn up jointly by the two Contracting Parties.

Article 4

Without prejudice to its international obligations, each Contracting Party shall enjoy sovereign use of the transport dues to which it is entitled under this Agreement.

Article 5

Each State shall, within the limits of its national laws, take the necessary measures to ensure proper compliance with the stipulations of this Agreement.

Article 6

1. Each Contracting Party shall accord the same treatment in its ports to ships of the other Contracting Party as it accords to its own ships in respect of the levying of port dues and charges, access to ports, freedom of entry, stay and departure, and the use of the ports and all the facilities it provides for navigation and commercial transactions to ships and their crews, passengers and cargoes. This provision refers in particular to the allocation of docking space and loading and unloading facilities.

2. The provisions of the preceding paragraph shall not apply to navigation, activities and transport which are legally reserved by each of the two Contracting Parties for itself and, in particular, to port services, towage, pilotage and the formalities concerning the admission and residence of aliens.

Article 7

The Contracting Parties shall, within the limits of their laws and port regulations, take the necessary measures to reduce, insofar as possible, the length of stay of ships in ports and to simplify the completion of administrative, customs and health formalities applicable in the ports.

As regards those formalities, the treatment accorded in a national port of either Contracting Party to any ship used by the shipping line of the other Contracting Party shall be the same as that reserved for ships used by the shipping line of the first Contracting Party.

Article 8

Each Contracting Party shall recognize the nationality of ships of the other Contracting Party on the basis of the documents on board those ships issued by the competent authorities of the other Contracting Party in accordance with its laws and regulations.

Article 9

Tonnage certificates and other documents on board issued or recognized by one of the Contracting Parties shall also be recognized by the other Contracting Party.

The ships of each Contracting Party bearing legally issued tonnage certificates shall be exempt from remeasurement in the ports of the other Contracting Party.

Article 10

Each Contracting Party shall recognize the seafarer's identity documents issued by the competent authorities of the other Contracting Party and shall grant to the bearers of such documents the rights provided for in articles 11 and 12, under the conditions set forth therein. In the case of the Kingdom of Belgium and the Grand Duchy of Luxembourg, such documents shall be the *Zeemansboek* (livret de marin) (seafarer's book) and, in the case of the Republic of Côte d'Ivoire, the *livret professionnel maritime* (seafarer's book) or *carte d'identité maritime* (maritime identity card).

Article 11

Persons in possession of the identity documents referred to in article 10 may, without a visa, disembark and stay in the district in which the port of call is situated while the ship is lying in that port, provided that their names are included in the crew list and in the crew list submitted by the master of the ship to the port authorities.

When they disembark and re-embark, such persons must comply with the statutory controls.

Article 12

1. Persons holding identity documents issued by one of the Contracting Parties and referred to in article 10 shall, regardless of the means of transport used, be entitled to enter the territory of the other Contracting Party or to pass through that territory in order to rejoin their ship, transfer to another ship, return to their country or travel for any other purpose, subject to prior approval by the authorities of that other Contracting Party.

2. In all the cases referred to in paragraph 1, the identity documents must bear the visa of the other Contracting Party. The visa shall be issued as quickly as possible.

3. If a crew member holding an identity document referred to in paragraph 1 is put ashore in a port of the other Contracting Party for health or service reasons or for other reasons recognized as valid by the competent authorities, the said authorities shall provide the necessary permits for the person concerned to remain in their territory, in case of hospitalization, or to return to his country of origin or proceed to another port of embarkation by any means of transport.

4. Persons holding the identity documents referred to in article 10 who are not nationals of one of the Contracting Parties shall be granted the necessary entry or transit visas required for the territory of the other Contracting Party, on condition that readmission to the territory of the Contracting Party which issued the identity document is guaranteed.

Article 13

1. Without prejudice to the provisions of articles 10 to 12, the provisions in force in the territories of the Contracting Parties concerning the entry, residence and departure of aliens shall remain applicable.

2. The Contracting Parties reserve the right to refuse admission to their respective territories to persons holding the aforesaid seafarer's identity documents whom they regard as undesirable.

Article 14

1. The judicial authorities of one Contracting Party may entertain civil proceedings concerning a contract of maritime service as a crew member of a ship of the other Contracting Party only with the consent of the competent diplomatic or consular officer of the ship's flag State.

2. If a crew member of a ship of a Contracting Party commits an offence on board the ship while it is in the territorial waters of the other Contracting Party, the authorities of the State where the ship is situated shall not institute legal proceedings against him without the consent of a competent diplomatic or consular officer of the ship's flag State, unless, in their opinion:

(a) The consequences of the offence affect the territory of the State where the ship is situated; or

(b) The offence is such as to disturb public order or safety; or

(c) The offence constitutes a serious crime under the law of the State where the ship is situated; or

(d) The offence has been committed against a person who is not a crew member; or

(e) The institution of proceedings is necessary for suppressing traffic in narcotic drugs.

3. The provisions of paragraph 2 of this article shall not affect the rights of the competent authorities in all matters relating to the application of laws and regulations concerning the admission of aliens, customs, public health or other control measures relating to the safety of ships and ports, the protection of human life and the security of cargoes.

Article 15

Each Contracting Party shall accord the maritime shipping companies of the other Contracting Party the right either to use income and other revenue obtained in the territory of the first Contracting Party and arising from maritime transportation to make payments, or to freely transfer such income and other revenue abroad.

Article 16

If a ship of one Contracting Party is wrecked, runs aground or sustains any other damage near the coast of the other Contracting Party, the competent authorities of that other Contracting Party shall render to the crew members and passengers, and also to the ship and its cargo, the same protection and assistance as to a ship flying its own flag.

If a ship has been damaged, its cargo and the supplies on board shall be exempt from customs duties unless they are delivered for local consumption or use.

Article 17

1. Within the framework of the Joint Belgo-Ivorian Commission established pursuant to the Convention on Technical Cooperation of 7 June 1968, a Joint Technical Committee shall be responsible for addressing any issues that might arise regarding the application of this Agreement. This Committee, comprising representatives of the two Contracting Parties competent to address issues relating to maritime transport, shall meet each year, in regular session, alternately in each country. If need be and at the request of either Contracting Party, special sessions shall be held in the requesting country within thirty days of the date the request is made.

This Committee shall be authorized to submit to the Contracting Parties any recommendations it deems useful.

2. The Contracting Parties agree to cooperate in removing any obstacles which may hinder the development of maritime relations between them, and the various activities arising from such relations.

Article 18

1. This Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have notified each other of the completion of the formalities required by their respective laws.

2. This Agreement shall remain in force for an indefinite period. However, it may be terminated at any time in writing through the diplomatic channel; in that case it shall cease to be applicable one year following receipt by the other Contracting Party of the notification of termination.

DONE at Abidjan, on 25 November 1977, in duplicate, in the French and Dutch languages, both texts being equally authentic.

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

HECTOR DE BRUYNE
Minister of Foreign Trade

For the Government of the Republic of Côte d'Ivoire:

SIMÉON AKE
Minister for Foreign Affairs

LAMINE FADIKA
Minister of Marine Affairs

