

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 27 MAI 1926.

Projet de loi

approuvant le Traité portant revision du Traité signé à Londres le 19 avril 1839 entre la Belgique et les Pays-Bas.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESSEURS,

Le Traité que nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation fut signé à La Haye, le 3 avril 1925, par le Ministre des Affaires Étrangères d'alors, M. Paul Hymans. Bien qu'il fût, dès cette date, accompagné d'un mémoire interprétatif qui en précise authentiquement la portée, certaines appréhensions, manifestées par une partie de l'opinion publique néerlandaise, ont conduit les Gouvernements belge et néerlandais à marquer leur accord sur un Protocole qui apporte au Traité des précisions nouvelles.

Il n'est pas inutile, pour la compréhension d'un Acte qui fixe l'état futur de nos relations avec les Pays-Bas, d'en rappeler brièvement les origines.

Sa conception date de l'époque des négociations du Traité de Versailles.

Le Gouvernement belge avait dénoncé aux Gouvernements alliés l'insuffisance d'un système international de garanties, qui n'avait su préserver notre pays de la plus terrible des guerres; il leur avait signalé, d'autre part, les entraves que certaines stipulations du traité hollando-belge de 1839, non adaptées aux conditions modernes, pouvaient causer au développement de notre commerce maritime et fluvial.

Une première satisfaction fut donnée à nos négociateurs dans les conditions de paix communiquées à l'Allemagne, le 7 mai 1919; elles contenaient déjà, dans un chapitre relatif à la Belgique, un article 31 par lequel

« L'Allemagne, reconnaissant que les Traités du 19 avril 1839, qui établissaient avant la guerre le régime de la Belgique, ne correspondent plus aux circonstances actuelles, consent à l'abrogation de ces Traités et s'engage, dès à présent, à reconnaître et à observer toutes conventions, quelles qu'elles soient, que pourront passer les Principales Puissances alliées et associées ou certaines d'entre elles avec les Gouvernements de Belgique ou des Pays-Bas, à l'effet de remplacer les dits Traités de 1839. Si son adhésion formelle à ces conventions ou à quelques-unes de leurs dispositions était requise, l'Allemagne s'engage, dès maintenant, à la donner. »

Quelques semaines après, le 4 juin 1919, le Conseil Suprême des Alliés adop-

tait, sur rapport de la Commission des Affaires Belges à la Conférence de la Paix, la résolution suivante :

« Les Puissances Alliées et Associées, ayant reconnu nécessaire la revision des Traités de 1839, confient à une Commission comprenant les représentants des États-Unis, de l'Empire britannique, de la France, de l'Italie, du Japon, de la Belgique et des Pays-Bas, le soin d'étudier les mesures devant résulter de cette revision et de leur soumettre des propositions n'impliquant ni transfert de souveraineté territoriale ni création de servitudes internationales. »

« La Commission invitera la Belgique et la Hollande à présenter des formules communes en ce qui concerne les voies navigables, en s'inspirant des principes généraux adoptés par la Conférence de la Paix. »

La Commission ainsi établie, fut appelée la Commission des XIV, parce qu'elle était composée de quatorze délégués des pays ci-dessus nommés. La Belgique y était représentée par M. le Ministre d'État, P. Segers et par M. Orts, Ministre plénipotentiaire, à l'activité éclairée desquels le Gouvernement se plaît à rendre ici un public hommage.

La Commission des XIV avait un double programme à réaliser : l'un politique, l'autre économique.

Du point de vue politique, il s'agissait de consacrer la suppression du régime de la neutralité imposée, déjà virtuellement aboli et, d'autre part, de rechercher les garanties nécessaires pour assurer la défense de la Belgique en cas de nouvelle agression. Du point de vue économique, il s'agissait, en ordre principal, à l'occasion de la révision du statut politique, d'adapter aux progrès de la navigation le régime institué en 1839 pour les rivières et canaux qui mettent en communication la Belgique et les Pays-Bas.

Les questions se rattachant au statut politique firent l'objet de longues et vives discussions. Mais la décision du 4 juin 1919 écartait toutes solutions comportant, soit un transfert de souveraineté territoriale, soit la création de servitudes internationales. D'autre part, les pays-Bas entendaient rester en dehors de toute combinaison politique autre que la Société des Nations. Dans ces conditions, la Commission s'en tint, dans le projet qu'elle elabora, à constater l'abrogation des clauses des traités de 1839 relatives à la neutralité perpétuelle et à l'interdiction de faire d'Anvers un port militaire.

En même temps que se poursuivaient ces débats d'ordre politique, la Commission se conformant à la décision du 4 juin 1919, invitait la Belgique et les Pays-Bas à lui présenter des formules communes pour ce qui concerne les voies navigables. Après des négociations qui durèrent près de neuf mois et auxquelles la Belgique était représentée par M. le Ministre d'État P. Segers, les deux Délégations belge et néerlandaise s'étaient mises d'accord sur les termes d'un projet de Traité qui fut soumis à la Commission des XIV le 23 mars 1920 et rencontra son assentiment. Quelques jours après, cependant, au mois de mai de la même année, le différend relatif au statut juridique de la passe des Wielingen vint interrompre les pourparlers. On connaît les thèses en présence. La passe des Wielingen est la plus large et la plus fréquentée des trois passes donnant accès à l'Escaut. Située parallèlement à notre côte, elle est, à l'embouchure de l'Escaut, presque entièrement comprise dans la limite des trois milles du littoral belge, constituant nos eaux territoriales. Elle s'en écarte plus à l'ouest, mais non sans rester partiellement encore dans la zone des trois milles. Les Pays-Bas revendiquaient la souveraineté exclusive sur cette passe. La Belgique, de son côté, ne

pouvait renoncer aux droits que possède tout pays sur les mers contiguës à son territoire.

L'interruption des pourparlers se prolongea pendant plus de quatre années, jusqu'à ce qu'enfin, les deux Gouvernements jugèrent qu'une solution des questions discutées au cours des années 1919 et 1920 était possible et désirable, même si les Wielingen ne devaient pas être compris dans l'arrangement à intervenir. Il suffisait pour les Gouvernements de renouveler, au moment de la signature du Traité, les réserves de souveraineté formulées par eux à diverses reprises au cours du XIX^e siècle, à l'occasion des difficultés antérieures.

On reprit, pour le mettre au point, le projet de 1920 ainsi que le mémoire interprétatif qui l'accompagnait, et, après une nouvelle négociation conduite pour la Belgique par le baron van Zuylen et M. de Ruelle, le 3 avril 1925, à La Haye, Mémoire et Traité recevaient enfin les signatures des deux Ministres des Affaires Étrangères, MM. van Karnebeek et Hymans.

Le commentaire officiel qui accompagne le Traité sous forme de Mémoire Interprétatif et de Protocole, nous dispense d'en donner une analyse détaillée.

Il n'échappera pas au Parlement que le principal intérêt que présente ce Traité, pour la Belgique, réside dans ses dispositions économiques,

Dans sa partie politique, le Traité constate simplement l'abrogation de l'article 7 du Traité bilatéral du 19 avril 1839, en tant que cet article imposait à notre pays le régime de la neutralité perpétuelle. Paréillement il abroge, pour autant qu'il en a besoin, l'article 14 du même Traité, aux termes duquel le port d'Anvers devait être uniquement un port de commerce.

Le Mémoire Interprétatif enregistre, en outre, une déclaration importante faite à la Commission des XIV par le délégué néerlandais. Par cette déclaration autorisée, le Gouvernement des Pays-Bas, soucieux de calmer dans une certaine mesure les appréhensions ressenties en Belgique, à raison de la vulnérabilité de la portion du territoire néerlandais qui couvre une partie de notre frontière orientale, faisait savoir qu'en tant que les prescriptions du Pacte de la Société des Nations le permettent, « il considérait une violation délibérée du territoire, en quelque endroit qu'elle ait lieu, comme un *casus belli*. »

Pour le surplus, les négociateurs belges se heurtèrent à la répugnance irréductible du Gouvernement hollandais d'entrer dans des combinaisons politiques ou d'assumer des engagements qui impliqueraient d'avance les Pays-Bas dans tout conflit futur, et c'est dans le Pacte de la Société des Nations ainsi que dans le Pacte rhénan signé à Locarno, que la Belgique puise les garanties internationales nouvelles que rendait nécessaire la destruction du statut conféré à notre pays par les Traités de 1839.

Si, du point de vue politique, le nouveau Traité est loin de répondre aux desiderata formulés par nos négociateurs de 1919, par contre, au point de vue économique, il témoigne d'un réel souci des deux Gouvernements de coopérer, dans l'intérêt commun, à l'amélioration de leurs communications fluviales.

Affirmation plus précise de la liberté de navigation des navires de commerce dans tous les fleuves, rivières ou canaux qui séparent ou traversent les territoires, ainsi que sur les eaux intermédiaires — procédure pour l'amélioration des voies navigables suivant les besoins de la navigation — détermination équitable des charges supportées par chacune des Administrations nationales — institution de deux Commissions de gestion des intérêts de la navigation sur l'Escaut et sur le canal de Terneuzen — affectation des services de pilotage des deux pays à des passes distinctes — faculté de la création de voies d'eau nou-

velles pour l'amélioration des communications avec les bassins rhénan, mosan et mosellan; d'autre part, amélioration de la navigabilité des canaux latéraux de la Meuse et amélioration du régime d'écoulement des eaux des Flandres ainsi que des eaux d'irrigation de la Campine par le territoire néerlandais, conformément aux demandes présentées par le Gouvernement néerlandais — enfin, clauses compromissaires, — telles sont, rapidement énumérées, les principales stipulations du Traité soumis à votre approbation.

Mais, dans l'élaboration de cet important accord, les Hautes Parties Contractantes n'ont pas eu seulement le souci de donner satisfaction, soit à des intérêts communs, soit à des intérêts réciproques, reconnus conformes aux exigences les plus hautes d'un droit fluvial international moderne : elles se sont préoccupées également de resserrer les relations entre leurs deux pays par l'établissement d'une coopération loyale et amicale.

Le Gouvernement belge est convaincu que si, comme il en a le ferme espoir, le Traité qui vous est soumis recueille votre approbation, il n'apportera pas seulement une amélioration sensible au régime fixé en 1839; il aura aussi pour effet, suivant la belle expression du délégué des Pays-Bas à la Conférence de Paris, M. le Ministre van Swinderen, « de faire de plus en plus de nos deux peuples *understanding souls*, des âmes qui se comprennent » et qui, par leur bonne entente et leur collaboration efficace, contribueront à l'affermissement de la Paix et au retour de l'Europe à la prospérité d'avant-guerre.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

ÉMILE VANDERVELDE.

SA MAJESTE LE ROI DES BELGES
ET SA MAJESTE LA REINE DES
PAYS-BAS,

Désirant réviser certaines dispositions du Traité conclu à Londres le 19 avril 1839 et convenir de certains arrangements propres à favoriser les intérêts réciproques de Leurs pays,

ont résolu de conclure à cet effet un traité et ont nommé pour Leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le ROI DES BELGES :

Son Excellence Monsieur Paul HYMANS, Son Ministre des Affaires Etrangères, Ministre d'Etat ;

Sa Majesté la REINE DES PAYS-BAS :

Son Excellence Jonkheer H. A. VAN KARNEBEEK, Son Ministre des Affaires Etrangères ;

lesquels, dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE I.

Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent comme abrogé :

L'article VII du Traité conclu à Londres le 19 avril 1839 en tant qu'il concerne la neutralité de la Belgique, ainsi que l'article XIV dudit Traité.

ARTICLE II.

L'article VIII du Traité conclu à Londres le 19 avril 1839 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

L'écoulement des eaux des Flandres belges par le territoire de la Flandre Néerlandaise sera assuré de manière à prévenir les inondations et à maintenir la cote normale de la nappe aquifère. Les écluses et ouvrages existants et les écluses et ouvrages qui devraient être encore construits à cet effet seront entretenus, exploités et établis par qui

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING
DER BELGEN EN HARE MAJESTEIT
DE KONINGEN DER NEDERLANDEN,

Wenscendo eenige bepalingen van het op 19 April 1839 te Londen gesloten Verdrag te herzien en eenige regelingen ten behoeve van de wederzijdsche belangen van Hunne landen te treffen, hebben besloten te dien einde een verdrag te sluiten en hebben tot Hunne gevolmachtigden benoemd :

Zijne Majesteit de KONING DER BELGEN :

Zijne Excellentie den Heer Paul HYMANS, Hoogstdezelfs Minister van Buitenlandsche Zaken, Minister van Staat ;

Hare Majesteit de KONINGIN DER NEDERLANDEN :

Zijne Excellentie Jonkheer Mr. H. A. VAN KARNEBEEK, Hoogstderzelver Minister van Buitenlandsche Zaken ;

die, daartoe behoorlijk gemachtigd, omtrent de navolgende bepalingen zijn overeengekomen :

ARTIKEL I.

De Hooge Contracteerende Partijen erkennen als vervallen :

Artikel VII van het op 19 April 1839 te Londen gesloten Verdrag voor zooveel het de onzijdigheid van België betreft, alsmede artikel XIV van dat Verdrag.

ARTIKEL II.

Artikel VIII van het op 19 April 1839 te Londen gesloten Verdrag vervalt en wordt vervangen door de navolgende bepalingen :

De waterafvoer uit Belgisch Vlaanderen door het gebied van Zeenwisch-Vlaanderen zal op zoodanige wijze worden verzekerd, dat overstromingen worden voorkomen en de grondwaterstand op normaal peil wordt gehouden. De Staat, op wiens gebied de bestaande sluizen en werken en de sluizen en werken, welke te dien einde nog ge-

de droit à la diligence de l'Etat sur le territoire duquel ils se trouvent.

Les frais de construction, d'entretien et d'exploitation seront supportés par chacun des deux pays sur son territoire.

Si toutefois des épuisements ou autres ouvrages sur territoire belge ou néerlandais qui n'existaient pas au moment de la mise en vigueur du présent Traité étaient de nature à nécessiter des frais de construction, d'entretien ou d'exploitation complémentaires sur territoire néerlandais ou belge, il est bien entendu que le surcroît de ces frais resterait à la charge respectivement de la Belgique ou des Pays-Bas.

Une commission composée de membres à nommer en nombre égal par la Belgique et par les Pays-Bas dans un délai de deux mois à partir de la mise en vigueur du présent Traité, sera chargée de procéder aux études et de dresser les plans des travaux nécessaires à l'écoulement des eaux visées ci-dessus.

Cette commission sera chargée du contrôle de tout ce qui concerne l'écoulement des eaux. Elle fera rapport tous les trois ans aux deux Gouvernements.

S'il s'élève entre les deux pays, leurs administrations ou leurs ressortissants respectifs des plaintes ou des difficultés au sujet de l'écoulement des eaux et notamment au sujet de l'établissement, de l'entretien ou de l'exploitation des écluses et ouvrages d'art nécessaires pour assurer cet écoulement, la question sera soumise par l'administration du pays intéressé à ladite commission qui décidera à la pluralité des voix ou, en cas de partage, en réfèrera aux deux Gouvernements.

ARTICLE III.

Sans préjudice au paragraphe 1 de l'article IV, chacun des deux Etats s'engage vis-à-vis de l'autre à appliquer à la navigation sur sa partie des voies d'eau navigables qui séparent ou traversent les territoires belges et néerlandais, et sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le réseau rhénan, y

maakt zouden moeten worden, zich bevinden, zal zorg dragen, dat zij worden onderhouden, bediend en aangelegd door degenen, die daartoe rechtezins zijn gehouden.

Ieder der beide landen zal voor zijn gebied de kosten dragen van aanleg, onderhoud en bediening.

Indien evenwel bemalingen of andere werken op Belgisch of Nederlandsch gebied, welke bij het in werking treden van dit Verdrag nog niet bestonden, van dien aard zouden zijn, dat zij hoogere kosten van aanleg, onderhoud of bediening zouden noodig maken op Nederlandsch of Belgisch gebied, dan is het wel verstaan, dat die hoogere kosten voor rekening zullen blijven onderscheidenlijk van België of van Nederland.

Eene commissie, waarvan de leden binnen twee maanden na het in werking treden van dit verdrag in gelijken getale door België en Nederland zullen worden benoemd, zal worden belast met de bestudering en het opmaken van de plannen van de werken noodig voor den bovenbedoelden waterafvoer.

Deze commissie zal worden belast met het toezicht op al hetgeen den waterafvoer betreft. Zij zal om de drie jaar verslag uitbrengen aan de beide Regeringen.

Indien tusschen de beide landen, hunne administraties of hunne wederzijdsche onderdanen klachten of moeilijkheden rijzen ten opzichte van den waterafvoer en met name nopens den aanleg, het onderhoud en de bediening van de voor de verzekering van dien waterafvoer noodige sluizen en kunstwerken, zal die aangelegenheid door de administratie van het belanghebbende land aan het oordeel van genoemde commissie worden onderworpen, welke bij meerderheid van stemmen zal beslissen of, bij staking van stemmen, de zaak naar de beide Regeringen zal verwijzen.

ARTIKEL III.

Onverminderd het bepaalde in paragraaf 1 van artikel IV, verbindt ieder der beide Staten zich jegens den ander om ten aanzien van de scheepvaart op zijn gedeelte van de bevaarbare waterwegen, welke het Belgische en het Nederlandsche gebied scheiden of doorsnijden, alsmede op de verbindingswateren tusschen de

compris les canaux de Walcheren et de Zuid-Beveland, le principe de la liberté de navigation et le principe de l'égalité de traitement, de telle sorte qu'aucune distinction ne soit faite entre les ressortissants, les biens et le pavillon de l'Etat riverain lui-même et les ressortissants, les biens et le pavillon de tout autre Etat.

ARTICLE IV.

L'article IX du Traité du 19 avril 1839 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

—§ 1. L'Escaut occidental et ses accès depuis la haute mer, ainsi que l'Escaut en aval d'Anvers seront perpétuellement libres et ouverts à la navigation de tous bâtimens de toutes nations autres que les navires de guerre.

Ces bâtimens n'y seront soumis en cours de route, de la part des autorités belges ou néerlandaises, tant judiciaires qu'administratives, à aucun péage ou taxe, de quelque nature ou sous quelque forme que ce soit, autre que les droits de pilotage, à aucune visite ni à aucun retard ou entrave quelconque pour quelque motif que ce soit.

Toutefois, et sans préjudice aux pouvoirs reconnus à la commission instituée par le paragraphe 3, chacun des deux pays pourra prendre dans ses eaux, à l'égard des bâtimens en provenance ou à destination de ses propres ports, telles dispositions qu'il juge opportunes relativement aux douanes, à la police, aux prescriptions sanitaires, à l'émigration ou l'immigration, ainsi qu'à l'importation ou à l'exportation des marchandises prohibées. Ces dispositions n'entraveront pas inutilement le trafic.

§ 2. Les Hautes Parties Contractantes considèrent comme un principe essentiel que l'Escaut occidental et ses accès depuis la haute mer, ainsi que l'Escaut en aval des installations maritimes du port d'Anvers, doivent répondre à toute époque, au point de vue de la navigabilité, aux conditions exigées tant par les progrès de la construction navale que par les besoins croissans de la navigation.

§ 3. Il sera institué une Commission de gestion dans le but de sauvegarder

Schelde en het Rijnnet, de kanalen door Walcheren en Zuid-Beveland inbegrepen, het beginsel van de vrije scheepvaart en dat van de gelijkheid van behandeling toe te passen, in dien zin, dat geenerlei onderscheid wordt gemaakt tusschen de onderdanen, de goederen en de vlag van den oeverstaat zelf en de onderdanen, de goederen en de vlag welken anderen Staat ook.

ARTIKEL IV.

Artikel IX van het verdrag van 19 April 1839 vervalt en wordt vervangen door de navolgende bepalingen.

§ 1. De Wester-Schelde en hare toegangen van uit volle zee, alsmede de Schelde beneden Antwerpen, zullen voortdurend vrij en open zijn voor de vaart van alle vaartuigen van alle naties, uitgezonderd oorlogsschepen.

Die vaartuigen zullen aldaar gedurende hunne doorvaart vanwege de Belgische of Nederlandsche autoriteiten, zoo rechterlijke als administratieve, niet aan eenigen tol of heffing, van welken aard of onder welken vorm ook, behoudens de loodsgelden, noch aan eenig onderzoek, oponthoud of belemmering, op welken grond dan ook, worden onderworpen.

Niettemin zal elk der beide landen, onverminderd de bevoegheden, toegekend aan de commissie, ingesteld bij paragraaf 3, op zijne wateren ten aanzien van de vaartuigen, afkomstig van of bestemd naar zijne eigen havens, met betrekking tot de douane, de politie, den gezondheidsdienst, de emigratie of de immigratie, alsmede met betrekking tot het verbieden van in- en uitvoer van goederen, zoodanige voorzieningen kunnen treffen als het nuttig oordeelt. Die voorzieningen zullen het handelsverkeer niet noodeloos mogen belemmeren.

§ 2. De Hooge Contracteerende Partijen beschouwen het als een hoofdbeginsel, dat de Wester-Schelde met hare toegangen van uit volle zee, alsmede de Schelde beneden de haveninrichtingen van Antwerpen, wat de bevaarbaarheid betreft, te allen tijde moeten beantwoorden aan de eischen, welke zoowel door den vooruitgang van de scheepsbouw als door de toenemende behoeften van de scheepvaart worden gesteld.

§ 3. Ter behartiging van de belangen van de scheepvaart op de in paragraaf 2

et promouvoir les intérêts de la navigation dans les eaux visées au paragraphe 2.

Toutefois la navigation qui s'effectue en destination ou en provenance des ports belges sans emprunter la partie néerlandaise desdites eaux et, réciproquement, celle qui s'effectue en destination ou en provenance des ports néerlandais sans emprunter la partie belge des mêmes eaux, ne seront pas soumises à la compétence de cette commission.

La commission sera composée en nombre égal de représentants des deux Etats, soit trois au moins pour chacun d'eux, le président n'ayant pas voix prépondérante.

§ 4. La commission statuera, aussi bien sous forme de décisions particulières que sous forme de règlements généraux, sur tout ce qui concerne les intérêts de la navigation et notamment sur le balisage et l'éclairage, l'établissement sur les berges de toutes installations nécessitées par les intérêts de la navigation, l'entretien et l'amélioration de la voie d'eau, y compris les travaux, tels que redressements et dérivations, même en dehors des digues maîtresses, s'ils sont, dans ce cas, estimés indispensables pour assurer cette amélioration, ainsi que l'arrêt de tous travaux entraînant à l'intérieur des digues maîtresses une modification de nature à porter préjudice aux intérêts de la navigation. Elle fera les règlements relatifs à la police des eaux.

Les décisions et règlements des administrations nationales ne peuvent être en opposition avec les décisions et règlements de la commission.

Les frais d'administration de la commission seront répartis par moitié entre les deux Etats. Le traitement des membres de la commission est à la charge du pays qui les nomme.

La commission se réunira à Anvers dans le délai d'un mois à partir de la mise en vigueur du présent traité et établira au plus tôt son règlement d'ordre intérieur, lequel déterminera notamment la désignation de son siège, les modes de délibération et de votation, l'organisation de sa représentation juridique, le mode de publication des règlements, les

bedeelde wateren zal eene Commissie van beheer worden ingesteld.

Aan de bevoegdheid van die commissie zal evenwel niet onderworpen zijn de scheepvaart naar of van Belgische havens, die niet gebruik maakt van het Nederlandsche gedeelte dier wateren, evenmin als de scheepvaart naar of van Nederlandsche havens, die niet gebruik maakt van het Belgische gedeelte dier wateren.

De commissie zal bestaan uit vertegenwoordigers van beide Staten in gelijk aantal en ten minsten drie van elk; de voorzitter zal geen beslissende stem hebben.

§ 4. De commissie zal, zoowel in den vorm van bijzondere beschikkingen als in dien van algemeene verordeningen, besluiten omtrent alles, wat de belangen van de scheepvaart betreft en met name omtrent de betonning, de bebakening en de verlichting, de plaatsing op de oevers van alle inrichtingen, welke door de belangen van de scheepvaart worden gevorderd, het onderhoud en de verbetering van den waterweg, waaronder begrepen werken als verleggingen en doorsnijdingen, zelfs landwaarts van de bandijken, in dit laatste geval voorzoover zoodanige werken voor die verbetering onmisbaar worden geacht, voorts het stop zetten van alle werken, die rivierwaarts van de bandijken een zoodanige wijziging zouden teweeg brengen, dat zij de belangen der scheepvaart zouden schaden. De commissie zal de noodige politieverordeningen maken betreffende de in paragraaf 2 bedoelde wateren.

De beschikkingen en verordeningen van de nationale administraties mogen niet in strijd zijn met de beschikkingen en verordeningen der commissie.

De administratiekosten van de commissie zullen over de beide Staten voor gelijke deelen worden omgeslagen. De bezoldiging van de leden komt ten laste van het land, dat hen benoemt.

De commissie zal binnen eene maand na het van kracht worden van dit verdrag te Antwerpen samenkomen en zal zoo spoedig mogelijk haar huishoudelijk reglement vaststellen, hetwelk met name zal regelen de aanwijzing van den zetel der commissie, de wijze van beraadslaging en stemming, hare vertegenwoordiging in en buiten rechten, de

conditions de nomination de son personnel.

§ 5. Les décisions prises par la commission devront être approuvées par les deux Gouvernements. A défaut de décision au sein de la commission, il en sera référé aux deux Gouvernements.

Faute d'entente entre les deux Gouvernements dans un délai de deux mois, soit sur l'approbation des décisions prises par la commission, soit sur le règlement des questions au sujet desquelles la commission n'a pu se mettre d'accord, chacun des Gouvernements aura la faculté de recourir à l'arbitrage.

La commission d'arbitrage sera composée de cinq membres; chacune des deux parties nommera dans un délai de quinze jours à compter de la demande d'arbitrage deux arbitres, dont un seulement pourra être son ressortissant; à défaut par les deux parties de se mettre d'accord sur le choix du président, celui-ci sera désigné alternativement par le Roi de Danemark et le Roi d'Espagne.

Les arbitres statueront dans le délai d'un mois à la requête de la partie la plus diligente, à moins que le président n'estime indispensable de prolonger le délai.

§ 6. Pour toutes mesures et tous travaux qui ne pourraient être différés sans préjudice sérieux pour la navigation jusqu'à l'expiration des délais prévus au paragraphe 5, par exemple pour les déplacements ou placements temporaires de feux, balises et bouées, les dragages urgents, l'enlèvement d'épaves ou autres obstacles à la navigation, les décisions de la commission seront exécutoires sans être soumises à l'approbation des Gouvernements. En cas de désaccord entre les membres de la commission, soit au sujet de l'urgence, soit au sujet des mesures ou travaux jugés urgents, l'objet de ce désaccord sera directement déféré à un Collège Arbitral permanent qui statuera dans la huitaine, à moins que le président n'estime indispensable de prolonger ce délai.

wijze van openbaarmaking der verordeningen en de voorwaarden van benoeming van haar personeel.

§ 5. De door de commissie genomen besluiten behoeven de goedkeuring van de beide Regeeringen. Slaagt de commissie niet in het nemen van een besluit, dan zal de aangelegenheid naar de beide Regeeringen worden verwezen.

Komen de beide Regeeringen binnen twee maanden niet tot overeenstemming, hetzij wat betreft de goedkeuring van de door de commissie genomen besluiten, hetzij nopens de regeling van de aangelegenheden, waartomtrent de commissie niet tot overeenstemming is gekomen, dan zal ieder der Regeeringen de bevoegdheid hebben scheidsrechterlijke uitspraak in te roepen.

De scheidsrechterlijke commissie zal uit vijf leden bestaan; ieder der beide partijen zal binnen veertien dagen, te rekenen van het verzoek om scheidsrechterlijke uitspraak, twee scheidsrechters benoemen, van wie slechts één haar onderdaan zal mogen zijn; komen de beide partijen niet tot overeenstemming nopens de keuze van den voorzitter, dan zal deze beurtelings door den Koning van Denemarken en den Koning van Spanje worden aangewezen.

De scheidsrechters zullen binnen eene maand uitspraak doen op verzoek van de meest gereede partij, tenzij de voorzitter verlenging van dien termijn noodzakelijk acht.

§ 6. Ten aanzien van alle maatregelen en werken, die zonder ernstig nadeel voor de scheepvaart niet zouden kunnen worden uitgesteld tot na afloop van de in paragraaf 5 genoemde termijnen, bijvoorbeeld het verplaatsen of tijdelijk plaatsen van lichten, bakens en tonnen, dringend noodzakelijke baggerwerken, het opruimen van wrakken of van andere beletselen voor de scheepvaart, zullen de besluiten van de commissie uitvoerbaar zijn zonder aan de goedkeuring van de Regeeringen te worden onderworpen. Kunnen de leden der commissie niet tot overeenstemming komen hetzij omtrent de dringende noodzakelijkheid, hetzij omtrent den aard der dringend noodzakelijk geoordeelde maatregelen of werken, dan zal het punt van geschil rechtstreeks worden onderworpen aan een permanent Scheidsgerecht, dat bin-

Le Collège Arbitral sera composé de trois membres effectifs et de trois membres suppléants nommés pour une période de trois ans. Chacun des deux Gouvernements nommera un arbitre et un arbitre suppléant dans un délai de quinze jours à partir de la première réunion de la commission instituée par le paragraphe 3; à défaut par les deux Gouvernements de se mettre d'accord sur le choix du président et de son suppléant, ceux-ci seront désignés de la manière indiquée au paragraphe 5 pour le choix du président de la commission d'arbitrage.

La rémunération des membres du collège arbitral permanent sera fixée de commun accord par les deux Gouvernements et figurera parmi les frais d'administration de la commission.

La procédure établie à l'alinéa premier en ce qui concerne les travaux urgents ne sera applicable aux travaux dont le coût est supérieur à 100.000 florins que moyennant l'offre par un des deux Gouvernements de prendre à sa charge la partie des frais excédant cette somme.

§ 7. L'exécution des décisions de la commission sera assurée par les administrations belge et néerlandaise, chacune en ce qui concerne sa partie de la voie d'eau, sous réserve d'approbation des plans et devis par la commission et sous le contrôle de cette dernière.

Le droit de contrôle de la commission lui permettra de prendre les décisions qu'elle jugera nécessaires, conformément aux plans et devis, quant à la rapidité ou aux modalités de l'exécution, et, au besoin, d'assumer elle-même cette exécution.

En cas de désaccord à ce sujet entre les membres de la commission, il sera statué par arbitrage conformément aux dispositions soit du paragraphe 6, soit du paragraphe 5, selon qu'il y a ou non urgence.

La commission assurera l'exécution de ses décisions dans tous les cas qui tombent sous l'application du paragraphe 6. Les administrations belge et néerlandaise seront toutefois chargées, sous la direction de la commission, de la surveillance des travaux, chacune en ce qui concerne sa partie de la voie d'eau.

nen ééne week uitspraak zal doen, tenzij de voorzitter verlenging van dien termijn noodzakelijk acht.

Het Scheidsgerecht zal uit drie vaste en drie plaatsvervangende leden bestaan, benoemd voor een tijdvak van drie jaren. Ieder der beide Regeeringen zal één scheidsrechter en één plaatsvervangend scheidsrechter benoemen binnen veertien dagen na de eerste samenkomst van de bij paragraaf 3 ingestelde commissie; komen de beide Regeeringen niet tot overeenstemming omtrent de keuze van een voorzitter en van zijn plaatsvervanger, dan zullen dezen worden aangewezen op de wijze, aangegeven in paragraaf 5 voor de keuze van den voorzitter der scheidsrechterlijke commissie.

De aan de leden van het permanente scheidsgerecht te verstrekken geldelijke vergoeding zal in gemeen overleg door de beide Regeeringen worden vastgesteld en onder de administratiekosten der commissie worden begrepen.

De regeling, vastgesteld in de eerste alinea ten aanzien van dringend noodzakelijke werken, zal niet van toepassing zijn op werken, waarvan de kosten meer dan 100.000 gulden bedragen, tenzij een der beide Regeeringen aanbiedt de meerdere kosten voor zijne rekening te nemen.

§ 7. De besluiten van de commissie zullen door de Belgische en Nederlandsche administraties, ieder voor zooveel haar gedeelte van den waterweg betreft, worden uitgevoerd, behoudens goedkeuring van de plannen en bestekken door de commissie en onder toezicht van deze laatste.

Het recht van toezicht der commissie zal de bevoegdheid omvatten om, met inachtneming van de plannen en bestekken, de besluiten te nemen, die zij met betrekking tot de snelheid of de wijze van uitvoering zal noodig oordeelen en om zoo noodig zelf de uitvoering ter hand te nemen.

Komen de leden der commissie te dezen aanzien niet tot overeenstemming, dat zal bij scheidsrechterlijke uitspraak worden beslist overeenkomstig de bepalingen, hetzij van paragraaf 6, hetzij van paragraaf 5, naar gelang er al dan niet is dringende noodzakelijkheid.

De commissie zal zorg dragen voor de uitvoering van hare besluiten in alle gevallen, waarop paragraaf 6 van toepassing is. De Belgische en Nederlandsche administraties zullen echter onder leiding van de commissie worden belast met het toezicht op de werken, ieder voor

§ 8. Chacun des deux Etats supportera les frais d'entretien et d'exploitation de sa partie de la voie d'eau.

L'entretien et l'exploitation de la voie d'eau comprennent le service du balisage et de l'éclairage conformes aux listes de bouées, balises et feux ci-annexées, et l'exécution de tous travaux, à l'exclusion des travaux en dehors des digues maîtresses, qui ont pour objet de maintenir la voie d'eau, au point de vue de la navigabilité, dans les conditions conformes à la carte en trois feuilles ci-annexée.

Les deux Etats s'entendront au sujet de la répartition des frais non visés à l'alinéa 1er du présent paragraphe, y compris le surcroît des frais d'entretien et d'exploitation qui serait la conséquence des travaux et mesures auxquels s'appliquent ces frais.

§ 9. Les règles suivantes seront applicables au pilotage dans les eaux visées au paragraphe 1 :

Les navires se dirigeant vers l'amont et qui ont pour destination un port belge, ressortissent, jusqu'en rade du port d'Anvers ou jusque dans l'écluse du canal de Gand à Terneuzen, au pilotage belge lorsqu'ils pénètrent dans l'Escaut occidental par la passe d'accès des Wielingen, et au pilotage néerlandais lorsqu'ils y pénètrent par les passes d'accès du Deurloo ou de l'Oostgat.

Vers l'aval, pour tout navire venant d'un port belge, et allant vers la haute mer, il sera au choix de ce navire de recourir, pour le parcours complet, au pilotage belge ou au pilotage néerlandais.

Les navires se rendant d'un port belge vers un autre port belge ressortissent exclusivement au pilotage belge.

Les navires se rendant de la haute mer vers un port néerlandais ou inversement, et les navires se rendant d'un port néerlandais vers un autre port néerlandais ressortissent exclusivement au pilotage néerlandais.

Il sera loisible à la Belgique et aux Pays-Bas d'établir sur tout le cours des eaux visées ci-dessus et notamment à

wat aangaat haar gedeelte van den waterweg.

§ 8. Ieder der beide Staten zal de kosten van onderhoud en van bediening dragen van zijn gedeelte van den waterweg.

Het onderhoud en de bediening van den waterweg omvatten den dienst van de betooning, bebakening en verlichting overeenkomstig de aangehechte lijsten van tonnen, bakens en lichten, alsmede de uitvoering van alle werken, met uitsluiting van de werken landwaarts van de bandijken, welke ten doel hebben den waterweg te houden in den staat van bevaarbaarheid, overeenkomstig de aangehechte kaart in drie bladen.

De beide Staten zullen zich nader verstaan omtrent ieders aandeel in de niet onder alinea 1 van deze paragraaf begrepen kosten, waaronder mede zijn te verstaan de meerdere kosten van onderhoud en bediening, welke het gevolg zullen zijn van de werken en maatregelen, waarop die kosten betrekking hebben.

§ 9. De volgende bepalingen zullen toepasselijk zijn ten aanzien van het loodswezen op de wateren bedoeld in paragraaf 1.

De vaartuigen, welke stroomopwaarts gaan en bestemd zijn naar eene Belgische haven, vallen tot op de reede van de haven van Antwerpen of tot in de sluis van het kanaal van Gent naar Terneuzen onder den Belgischen loodsdienst, wanneer zij de Wester-Schelde door de Wielingen binnenvaren, en onder den Nederlandschen loodsdienst, wanneer zij door de Deurloo of het Oostgat binnenvaren.

Stroomafwaarts gaande, zal elk vaartuig, komende van eene Belgische haven en gaande naar volle zee, voor de geheele reis naar verkiezing van den Belgischen of van den Nederlandschen loodsdienst kunnen gebruik maken.

De vaartuigen, welke zich van eene Belgische haven naar eene andere Belgische haven begeven, vallen uitsluitend onder den Belgischen loodsdienst.

De vaartuigen, welke zich uit volle zee naar eene Nederlandsche haven begeven of omgekeerd en die welke zich van eene Nederlandsche haven naar eene andere Nederlandsche haven begeven, vallen uitsluitend onder den Nederlandschen loodsdienst.

België en Nederland zullen langs den gehoelen loop van de bovenbedoelde wateren en met name te Antwerpen, Ter-

Anvers, Terneuzen et Flessingue les services et stations de pilotage jugés nécessaires par la commission visée au paragraphe 3.

Au cas où le service de pilotage prévu aux alinéas 2 et 3 ci-dessus ne répondrait pas aux intérêts de la navigation, la commission pourra intervenir en conformité des règles fixées aux paragraphes 4, 5 et 6 ci-dessus.

Les droits de pilotage pour les parcours visés aux alinéas 2 et 3 ci-dessus, seront fixés par la commission selon la manière prévue au paragraphe 5 ci-dessus. Il est toutefois convenu que les droits perçus pour le pilotage depuis la haute mer jusqu'à Anvers et inversement ne pourront, sauf accord des deux Gouvernements, être supérieurs aux droits perçus pour le pilotage depuis la haute mer jusqu'à Rotterdam et inversement.

§ 10. Dans les eaux visées au paragraphe 1 les bâtiments communiquent librement par télégraphe et téléphone sans fil avec les stations belges ou néerlandaises de leur choix.

§ 11. L'exercice du droit de pêche et du commerce de pêche dans toute l'étendue de l'Escaut sera réglé sur le pied d'une parfaite réciprocité et égalité en faveur des sujets des deux pays.

§ 12. Les Pays-Bas s'engagent à maintenir les canaux de Walcheren et de Zuid-Beveland dans leurs conditions actuelles de navigabilité.

A la demande de la Belgique, les Pays-Bas consentiront à ce que ces canaux soient agrandis. Les deux pays s'entendront dans ce cas au sujet des projets de travaux et de la répartition des frais résultant de ces travaux et au sujet de la répartition des frais d'entretien et d'exploitation qui en sont la conséquence.

§ 13. Le canal de Gand à Terneuzen devra répondre à toute époque aux besoins croissants de la navigation.

§ 14. Il sera institué une commission de gestion dans le but de sauvegarder et promouvoir les intérêts de la navigation sur ce canal.

neuzen en Vlissingen, de loodsdiensten en loodsstations mogen vestigen, welke door de commissie, bedoeld in paragraaf 3, noodig mochten worden geacht.

Indien de loodsdienst, bedoeld in de alinea's 2 en 3 hierboven, niet mocht beantwoorden aan de belangen van de scheepvaart, zal de commissie overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 4, 5 en 6 bovengenoemd kunnen ingrijpen.

De loodsgelden, verschuldigd voor de reizen bedoeld in de alinea's 2 en 3 hierboven, zullen door de commissie worden vastgesteld, op de wijze, voorzien in paragraaf 5 voornoemd. Echter is overeengekomen, dat de loodsgelden, welke worden geheven voor de reis van uit volle zee naar Antwerpen en omgekeerd, behoudens overeenkomst tussen de beide Regeeringen, niet meer zullen mogen bedragen dan die, welke worden geheven voor de reis van uit volle zee naar Rotterdam en omgekeerd.

§ 10. Op de in § 1 bedoelde wateren mogen de vaartuigen door middel van draaglooze telegrafie en telefonie vrijelijk gemeenschap hebben met de Belgische en Nederlandsche stations hunner keuze.

§ 11. De uitoefening van het recht der visscherij en van dat van den vischhandel over de geheele uitgestrektheid van de Schelde zal op den voet van eene volkomen wederkeerigheid en gelijkheid ten behoeve van de onderdanen der beide landen worden geregeld.

§ 12. Nederland verbindt zich de kanalen door Walcheren en door Zuid-Beveland in hun tegenwoordigen staat van bevaarbaarheid te houden.

Op een desbetreffend verzoek van België zal Nederland er in toestemmen, dat deze kanalen worden verruimd. In dat geval zullen de beide landen zich nader verstaan omtrent de plannen der werken en omtrent ieders aandeel in de kosten, aan deze werken verbonden, alsmede omtrent ieders aandeel in de kosten van onderhoud en bediening, welke daarvan het gevolg zijn.

§ 13. Het kanaal van Gent naar Terneuzen zal te allen tijde moeten beantwoorden aan de toenemende behoeften van de scheepvaart.

§ 14. Ter behartiging van de belangen van de scheepvaart op dit kanaal zal eene Commissie van beheer worden ingesteld.

Cette commission sera composée en nombre égal de représentants des deux Etats, soit deux au moins pour chacun d'eux, le président n'ayant pas voix prépondérante.

§ 15. Les pouvoirs de la commission sont les mêmes que ceux qui sont définis aux alinéas 1 et 2 du paragraphe 4 relatif à l'Escaut.

La commission pourra aussi exercer, par voie de décisions particulières ou de règlements généraux, son contrôle sur les services des écluses et des ponts, de l'énergie électrique, du halage et de la traction. Sa compétence ne s'étend pas aux services sanitaire et douanier.

Les frais d'administration de la commission seront répartis par moitié entre les deux Etats. Le traitement des membres de la commission est à la charge du pays qui les nomme.

La commission se réunira à Gand dans le délai d'un mois à partir de la mise en vigueur du présent traité et établira au plus tôt son règlement d'ordre intérieur.

§ 16. Les règles établies aux paragraphes 5, 6 et 7 relatifs à l'Escaut seront appliquées à la commission du canal de Gand à Terneuzen.

§ 17. Les frais des travaux d'amélioration sur la partie néerlandaise du canal Gand-Terneuzen seront à concurrence de cinq sixièmes à charge de la Belgique et à concurrence d'un sixième à charge des Pays-Bas.

En ce qui concerne les frais d'entretien et d'exploitation de cette même partie du canal, les règles fixées à cet égard dans la Convention du 8 mars 1902 resteront en vigueur, sauf accord ultérieur des deux Gouvernements.

Sur la partie belge du même canal les frais seront à charge de la Belgique.

§ 18. Le pilotage sur le canal de Gand à Terneuzen sera facultatif.

§ 19. Sur le canal de Gand-Terneuzen la navigation ne pourra être grevée d'aucun péage ni d'aucune taxe nouvelle, de quelque nature ou sous quelque forme que ce soit, et les taxes existantes ne pourront être relevées.

§ 20. Les 10 cm. prévus au littéra C de l'article 1er de la Convention du

Die commissie zal bestaan uit vertegenwoordigers van beide Staten in gelijk aantal en ten minste twee van ieder; de voorzitter zal geen beslissende stem hebben.

§ 15. De bevoegdheden der commissie zijn dezelfde als die, welke zijn omschreven bij de alinea's 1 en 2 van paragraaf 4 betreffende de Schelde.

De commissie zal in den vorm van bijzondere beschikkingen of van algemeene verordeningen ook toezicht kunnen uitoefenen op de bediening van de sluizen en bruggen, op die der electriciteitswerken, alsmede op de jaag- en sleepdiensten. Hare bevoegdheid strekt zich niet uit tot de gezondheids- en douanediensden.

De administratiekosten van de commissie zullen over de beide Staten voor gelijke deelen worden omgeslagen. De bezoldiging van de leden komt ten laste van het land, dat hen benoemt.

De commissie zal binnen ééne maand na het van kracht worden van dit verdrag te Gent samenkomen en zal zo spoedig mogelijk haar huishoudelijk reglement vaststellen.

§ 16. De bepalingen van de paragraphen 5, 6 en 7 betreffende de Schelde zullen van toepassing zijn op de commissie voor het kanaal van Gent naar Terneuzen.

§ 17. De kosten van verbeteringswerken op het Nederlandsche gedeelte van het kanaal Gent-Terneuzen zullen voor vijf zesden ten laste van België en voor één zesde ten laste van Nederland komen.

Ten aanzien van de kosten van onderhoud en bediening van dit gedeelte van het kanaal zullen de desbetreffende bepalingen van het Verdrag van 8 Maart 1902 van kracht blijven, tenzij de beide Regeeringen nader anders mochten overeenkomen.

Op het Belgische gedeelte van het kanaal zullen de kosten ten laste van België komen.

§ 18. Op het kanaal van Gent naar Terneuzen zullen de vaartuigen niet loodspligtig zijn.

§ 19. De scheepvaart op het kanaal Gent-Terneuzen zal niet mogen worden belast met eenigen tol noch met eenige nieuwe heffing van welken aard of onder welken vorm ook, en de bestaande heffingen zullen niet mogen worden verhoogd.

§ 20. In littera C van artikel 1 van het Verdrag van 29 Juni 1895 wordt in de

29 juin 1895 sont remplacés par 25 cm.

ARTICLE V.

L'article X du Traité du 19 avril 1839 est abrogé.

ARTICLE VI.

§ 1. Les Pays-Bas consentent à la construction sur territoire néerlandais d'une voie d'eau partant des bassins d'Anvers et aboutissant au Hollandsch Diep aux environs de Moerdijk.

§ 2. Les Pays-Bas consentent également à la construction sur territoire néerlandais d'une voie d'eau Rhin—Meuse—Escaut partant du Rhin à la hauteur de Ruhrort et aboutissant à Anvers.

Le passage de la Meuse aura lieu aux environs de Venlo au-dessus de cette rivière, à moins qu'une autre solution ne soit choisie de commun accord.

Cette voie d'eau comprendra un raccordement à la Meuse; celui-ci sera fait conformément aux indications du Gouvernement néerlandais.

§ 3. Les Pays-Bas consentent à ce que lesdites voies d'eau soient établies avec le minimum d'écluses possibles, et de manière à permettre à toute époque le croisement continu avec trématage des plus grands bateaux rhénans et des trains de bateaux.

Ces voies d'eau seront entretenues et exploitées de manière à permettre une navigation commode et rapide.

§ 4. Des commissions composées chacune de trois membres nommés par le Gouvernement belge et de trois membres nommés par le Gouvernement néerlandais dans un délai de deux mois après la mise en vigueur du présent traité seront chargées de procéder à l'étude et de dresser les plans de ces voies d'eau.

Il sera fait toute diligence pour que ces voies d'eau soient terminées et mises en exploitation dans les plus brefs délais possibles.

§ 5. Chaque pays effectuera sur son territoire les travaux nécessaires à l'exécution de ces voies d'eau.

Les deux pays s'entendront au sujet

plaats van „ 10 c.M. » gelezen : „ 25 c. M. ».

ARTIKEL V.

Artikel 10 van het Verdrag van 19 April 1839 vervalt.

ARTIKEL VI.

§ 1. Nederland stemt er in toe, dat op Nederlandsch grondgebied een waterweg wordt gemaakt, uitgaande van het havengebied van Antwerpen en uitkomende in het Hollandsch Diep in de nabijheid van Moerdijk.

§ 2. Nederland stemt eveneens er in toe, dat op Nederlandsch grondgebied een waterweg Rijn—Maas—Schelde wordt gemaakt, uitgaande van den Rijn ter hoogte van Ruhrort en uitkomende te Antwerpen.

De kruising van de Maas zal plaats hebben in de nabijheid van Venlo over die rivier heen, tenzij in gemeen overleg eene andere oplossing wordt gekozen.

In dezen waterweg is eene verbinding met de Maas begrepen; deze zal overeenkomstig de aanwijzingen van de Nederlandsche Regeering worden gemaakt.

§ 3. Nederland stemt er in toe, dat bedoelde waterwegen worden aangelegd met zooveinig mogelijk sluizen en zoodanig, dat het mogelijk zij, dat te allen tijde er over de geheele lengte van den waterweg drie rijnschepen van de grootste tonnenmaat of sleeptreinen langs elkander varen.

Deze waterwegen zullen zoodanig worden onderhouden en bediend, dat zij eene gemakkelijke en snelle scheepvaart mogelijk maken.

§ 4. Commissies, ieder bestaande uit drie leden te benoemen door de Belgische Regeering en uit drie leden te benoemen door de Nederlandsche Regeering binnen twee maanden na de inwerkingtreding van dit verdrag, zullen worden belast met de bestudeering en het opmaken van de plannen van deze waterwegen.

Alle zorg zal worden angewend, opdat deze waterwegen binnen den kortst mogelijken tijd worden voltooid en in gebruik worden genomen.

§ 5. Ieder der beide landen zal op zijn gebied de werken, noodig voor den aanleg van deze waterwegen, uitvoeren.

De beide landen zullen zich nader ver-

de la répartition des frais de la construction et de l'amélioration éventuellement nécessaire des susdites voies d'eau.

§ 6. Chacun des deux pays entretiendra et exploitera les parties de ces voies d'eau situées sur son territoire.

Les deux pays s'entendront au sujet de la répartition des frais de cet entretien et de cette exploitation.

Les règlements relatifs à ces voies d'eau seront, autant que faire se pourra, établis de commun accord. Pour autant que les circonstances le permettent, ces règlements seront les mêmes sur territoire belge et sur territoire néerlandais.

§ 7. Sur les voies d'eau visées au présent article, de même que sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le réseau rhénan, y compris les canaux de Walcheren et de Zuid-Beveland, la navigation sera exempte de tous péages ou taxes de quelque nature ou sous quelque forme que ce soit; elle y jouira en outre et en tous temps de toutes facilités et de tous avantages quelconques dont elle jouira sur le réseau rhénan ou sur les voies d'eau reliant ce réseau aux ports de mer néerlandais et elle ne pourra y être soumise à aucune sujétion qui ne soit imposée d'autre part sur ce réseau et sur ces voies d'eau.

Spécialement en ce qui concerne les formalités douanières à Hansweert ainsi que sur le canal Anvers-Moerdijk au passage de la frontière commune et sur la voie d'eau Rhin-Meuse-Escaut au passage des frontières germano-néerlandaise et belgo-néerlandaise, le trafic en provenance ou à destination des ports de mer belges ne pourra être traité d'une manière moins avantageuse que ne le sera sur le Rhin, au passage de la frontière germano-néerlandaise, le trafic en provenance ou à destination des ports de mer néerlandais.

ARTICLE VII.

§ 1. Les débits pouvant être pris à la Meuse par la prise d'eau de Maastricht, sont fixés dans le tableau ci-après :

staan omtrent ieders aandeel in de kosten van den aanleg en van de eventueel noodige verbetering van bovengenoemde waterwegen.

§ 6. Ieder der beide landen zal de op zijn grondgebied gelegen gedeelten dier waterwegen onderhouden en bedienen.

De beide landen zullen zich nader verstaan omtrent ieders aandeel in de kosten van dat onderhoud en van die bediening.

De verordeningen betreffende die waterwegen zullen zooveel mogelijk in gemeen overleg worden vastgesteld. Voorzover de omstandigheden zulks toelaten, zullen die verordeningen voor het Belgische en het Nederlandsch gebied dezelfde zijn.

§ 7. Op de waterwegen, bedoeld in dit artikel, evenals op de verbindingswateren tusschen de Schelde en het Rijnnet, de kanalen door Walcheren en Zuid-Beveland daaronder begrepen, zal de scheepvaart vrij zijn van alle tollén of heffingen van welken aard of onder welken vorm ook; zij zal er bovendien en te allen tijde deelen in alle gemakken en alle voordeelen, die zij zal genieten op het Rijnnet of op de waterwegen, die dit net verbinden met de Nederlandsche zeehavens en zij zal er aan geen enkelen last mogen worden onderworpen, die niet ook aan de vaart op dat net of op die waterwegen zal worden opgelegd.

In het bijzonder zal, voor zooveel betreft de douaneformaliteiten te Hansweert en die op het kanaal Antwerpen-Moerdijk bij het overgaan van de gemeenschappelijke grens, alsmede die op den waterweg Rijn-Maas-Schelde bij het overgaan van de Duitsch-Nederlandsche en Belgisch-Nederlandsche grenzen, het verkeer van of naar Belgische zeehavens niet aan minder gunstige bepalingen mogen zijn onderworpen, dan bij het overgaan van de Duitsch-Nederlandsche grens het verkeer op den Rijn van of naar Nederlandsche zeehavens.

ARTIKEL VII.

§ 1. De hoeveelheden water, welke door den uitlaat bij Maastricht aan de Maas mogen worden ontnomen, zijn vastgesteld in de navolgende tabel :

Débit de la Meuse à la prise d'eau.	Débit total pouvant être prélevé par la prise d'eau.	Partage du débit au profit	
		de la Belgique.	des Pays-Bas.
M ³ par seconde.			
25 et en dessous	5	5	0
30	10	8	2
35	12	8	4
40	16	12	4
45	18	12	6
50	21	12	9
55	24	12	12
60	24	12	12
70	25	12 ⁵	12 ⁵
80	30	15	15
90	35	17 ⁵	17 ⁵
100	40	20	20
110	45	22 ⁵	22 ⁵
120	50	25	25
130	55	27 ⁵	27 ⁵
140 et plus.	60	30	30

La vitesse du courant sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc ne pourra pas être telle qu'elle nuirait aux intérêts de la navigation ou à la conservation de la voie d'eau.

Aussi longtemps que les dimensions du profil transversal et des ouvrages d'art du canal de Maestricht à Bois-le-Duc jusqu'à la frontière belgo-néerlandaise à Loozen ne seront pas compatibles avec l'écoulement des débits prévus au tableau ci-dessus, la Belgique et les Pays-Bas ne pourront écouler, chacun pour sa part et portion, les débits qui leur sont attribués d'après le tableau que dans la mesure où le canal et ses ouvrages d'art seront compatibles avec l'écoulement de ces débits.

Le débit attribué à la Belgique sera fourni au gré de l'Administration belge des Ponts et Chaussées dans la mesure notifiée chaque jour par celle-ci à l'Administration néerlandaise du Waterstaat, et le débit attribué aux Pays-Bas sera fourni au gré de l'Administration du Waterstaat.

Si l'un des Etats n'use pas de la faculté de prendre la totalité du débit auquel lui donne droit le tableau ci-dessus, il sera loisible à l'autre Etat de prendre les excédents dont le premier ne fait pas usage.

Afvoer van de Maas bij den uitlaat.	Totale hoeveelheid welke de uitlaat mag afvoeren.	Verdeeling van den afvoer tusschen	
		België.	Neder- land.
M ³ per seconde.			
25 en minder	5	5	0
30	10	8	2
35	12	8	4
40	16	12	4
45	18	12	6
50	21	12	9
55	24	12	12
60	24	12	12
70	25	12 ⁵	12 ⁵
80	30	15	15
90	35	17 ⁵	17 ⁵
100	40	20	20
110	45	22 ⁵	22 ⁵
120	50	25	25
130	55	27 ⁵	27 ⁵
140 en meer	60	30	30

De stroomsnelheid in de Zuid-Willemsvaart zal niet zóó groot mogen zijn, dat zij schade zoude toebrengen aan de scheepvaartbelangen of aan den goeden staat van den waterweg.

Zoolang de afmetingen van het dwarsprofiel en van de kunstwerken van de Zuid-Willemsvaart tot aan de Belgisch-Nederlandsche grens bij Loozen den afvoer van de hoeveelheden water aangegeven in bovenstaande tabel niet toelaten, zullen België en Nederland ieder voor zooveel hem aangaat van de hoeveelheden water, welke hun in genoemde tabel zijn toegewezen, slechts zooveel mogen afvoeren als de staat van het kanaal en zijne kunstwerken zal toelaten.

Het aan België toegewezen gedeelte zal worden afgevoerd overeenkomstig den wensch van de Belgische Administratie van de Bruggen en Wegen tot eene zoodanige hoeveelheid, als deze dagelijks zal opgeven aan de Nederlandsche Administratie van den Waterstaat; het aan Nederland toegewezen gedeelte zal worden afgevoerd overeenkomstig den wensch van den Waterstaat.

Indien één der beide Staten geen gebruik maakt van zijne bevoegdheid om de geheele hoeveelheid te nemen, waarop hij volgens bovenstaande tabel recht heeft, zal het den anderen Staat vrij staan de overblijvende hoeveelheid te nemen, waarop hij volgens bovenstaande tabel recht heeft, zal het den anderen Staat vrij staan de overblijvende hoeveelheid, welke door eerstbedoelden

Les quantités d'eau restituées aux Pays-Bas par le canal de Maestricht à Bois-le-Duc à la frontière belgo-néerlandaise à Loozen, et par le canal à créer conformément au paragraphe 3, entre le canal de Maestricht à Bois-le-Duc et la Meuse près de Maesbracht, seront imputées sur les débits prévus au profit des Pays-Bas dans la quatrième colonne du tableau ci-dessus.

La prise d'eau et la rigole d'alimentation seront aménagées de façon à pouvoir écouler les débits indiqués.

Les frais des travaux nécessaires à cet effet seront supportés par moitié par chacun des deux pays.

Les travaux qui seraient effectués à Bocholt et à Loozen pour permettre la restitution aux Pays-Bas de quantités d'eau supérieures à celles qui s'y écoulent aujourd'hui, seront à la charge des Pays-Bas.

§ 2. Les deux pays conviennent d'améliorer le canal de Liège à Maestricht en prévision de la circulation de bateaux de 1.000 tonnes. Chaque pays exécutera sur son territoire les travaux nécessaires à cet effet et en supportera les frais.

A partir du premier janvier de l'année qui suivra la ratification du présent traité, chacun des deux pays entretiendra et exploitera à ses frais la partie de cette voie située sur son territoire.

Les règlements relatifs à cette voie d'eau seront, autant que faire se pourra, établis de commun accord. Pour autant que les circonstances le permettent, ces règlements seront les mêmes sur territoire belge et sur territoire néerlandais.

§ 3. La partie du canal de Maestricht à Bois-le-Duc entre Maestricht et le point d'origine du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut à Bocholt, sera améliorée en vue de la circulation de bateaux de 1.000 tonnes.

La Belgique consent à la construction sur son territoire d'un canal pour la circulation de bateaux de 1.000 tonnes, partant d'un point situé entre Neeroeteren et Bocholt, sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, et aboutissant à la Meuse près de Maesbracht.

La Belgique consent à ce que le tronçon

Staat niet wordt gebruikt, voor zich te nemen.

De hoeveelheden water, die Nederland terugontvangt door de Zuid-Willemsvaart aan de Belgisch-Nederlandsche grens bij Loozen en door het kanaal, dat volgens paragraaf 3 zal worden gemaakt tusschen de Zuid-Willemsvaart en de Maas bij Maasbracht, zullen in mindering komen van de hoeveelheden, welke aan Nederland toekomen volgens de vierde kolom van bovenstaande tabel.

De uitlaat en het voedingskanaal zullen zóó worden ingericht, dat zij de aangevoerde hoeveelheden kunnen afvoeren.

De kosten van de voor dit doel noodige werken zullen voor de helft door ieder der beide landen worden gedragen.

De werken, die bij Bocholt en Loozen zullen worden uitgevoerd om mogelijk te maken, dat Nederland meer water terug ontvangt dan er thans wordt uitgevoerd, zullen ten laste van Nederland komen.

§ 2. De beide landen komen overeen om het kanaal van Luik naar Maestricht zóó te verbeteren, dat het geschikt zal zijn voor het verkeer met vaartuigen van 1.000 ton. Ieder der beide landen zal op zijn gebied de daarvoor noodige werken uitvoeren en de kosten daarvan dragen.

Met ingang van den eersten Januari van het jaar, volgende op de bekrachtiging van dit verdrag, zal ieder der beide landen op zijne kosten het op zijn grondgebied gelegen gedeelte van dit kanaal onderhouden en bedienen.

De verordeningen betreffende dezer waterweg zullen zooveel mogelijk in gemeen overleg worden vastgesteld. Voor zoover de omstandigheden zulks toelaten, zullen die verordeningen voor het Belgisch en het Nederlandsch gebied dezelfde zijn.

§ 3. Het gedeelte van de Zuid-Willemsvaart, gelegen tusschen Maestricht en het beginpunt van het verbindingskanaal tusschen de Maas en de Schelde te Bocholt, zal zóó worden verbeterd, dat het geschikt zal zijn voor het verkeer met vaartuigen van 1000 ton.

België stemt er in toe, dat op zijn gebied een kanaal wordt gemaakt, dat geschikt zal zijn voor het verkeer met vaartuigen van 1000 ton, uitgaande van een punt aan de Zuid-Willemsvaart tusschen Neeroeteren en Bocholt en uitkomende in de Maas nabij Maasbracht.

België stemt er in toe, dat het ge-

du canal de Maestricht à Bois-le-Duc entre le point d'origine du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut à Bocholt et la frontière belgo-néerlandaise à Loozen, soit aménagé aux frais des Pays-Bas en vue de l'écoulement des eaux visées dans la colonne 4 du tableau du paragraphe 1.

A la demande des Pays-Bas, la Belgique consentira à ce que l'amélioration du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, depuis Smeermaes, jusqu'à l'embranchement à créer vers Maesbracht, et l'amélioration de cet embranchement soient réalisées en vue de la circulation de bateaux d'un tonnage supérieur à 1.000 tonnes.

De même, à la demande de la Belgique, les Pays-Bas consentiront à ce que le canal de Liège à Maestricht, depuis Petit-Lanaye jusqu'au bassin de Maestricht, et le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, depuis le bassin de Maestricht jusqu'à Smeermaes, soient améliorés en vue de la circulation de bateaux d'un tonnage supérieur à 1.000 tonnes.

Chaque pays exécutera sur son territoire les travaux relatifs aux canaux prévus au présent paragraphe. Les deux pays s'entendront au sujet de la répartition des frais résultant de ces travaux.

Chacun des deux pays entretiendra et exploitera les parties de ces voies d'eau situées sur son territoire.

Les deux pays s'entendront au sujet de la répartition des frais de cet entretien et de cette exploitation.

Les règlements relatifs à ces voies d'eau seront, autant que faire se pourra, établis de commun accord. Pour autant que les circonstances le permettent, ces règlements seront les mêmes sur territoire belge et sur territoire néerlandais.

§ 4. Sur les voies d'eau visées aux paragraphes 2 et 3, la navigation ne pourra être grevée d'aucun péage ni d'aucune taxe nouvelle de quelque nature ou sous quelque forme que ce soit, et les taxes existantes ne pourront être relevées.

§ 5. Dans les bassins du Dommel, de la Mark et du Rosendaalsche Vliet, l'écoulement des eaux sera assuré de manière à prévenir les inondations.

Les deux pays supporteront les frais de

deelte van de Zuid-Willemsvaart, gelegen tusschen het beginpunt van het verbindingskanaal tusschen de Maas en de Schelde te Bocholt en de Belgisch-Nederlandsche grens te Loozen, op kosten van Nederland wordt geschikt gemaakt voor den afvoer van het water, bedoeld in kolom 4 van de tabel van paragraaf 1.

Op een desbetreffend verzoek van Nederland zal België er in toestemmen, dat de Zuid-Willemsvaart van Smeermaas af tot aan het te maken verbindingskanaal naar Maasbracht, alsmede dat verbindingskanaal zelf zoo worden verbeterd, dat zij geschikt zullen zijn voor het verkeer met vaartuigen van meer dan 1000 ton.

Evenzoo zal Nederland op een desbetreffend verzoek van België er in toestemmen, dat het kanaal van Luik naar Maestricht van Petit-Lanaye af tot aan het bassin te Maestricht en de Zuid-Willemsvaart van het bassin van Maestricht af tot Smeermaas zóó worden verbeterd, dat zij geschikt zullen zijn voor het verkeer met vaartuigen van meer dan 1000 ton.

Ieder der beide landen zal op zijn gebied de werken voor de in deze paragraaf bedoelde kanalen uitvoeren.

De beide landen zullen zich nader verstaan omtrent ieders aandeel in de kosten dier werken.

Ieder der beide landen zal de op zijn grondgebied gelegen gedeelten dezer waterwegen onderhouden en bedienen.

De beide landen zullen zich nader verstaan omtrent de verdeling van de kosten van dat onderhoud en die bediening.

De verordeningen betreffende deze waterwegen zullen zooveel mogelijk in gemeen overleg worden vastgesteld. Voorzover de omstandigheden zulks toelaten, zullen die verordeningen voor het Belgische en het Nederlandsche gebied dezelfde zijn.

§ 4. De scheepvaart op de in paragrafen 2 en 3 bedoelde waterwegen zal niet mogen worden belast met eenigen tol noch met eenige nieuwe heffing van welken aard of onder welken vorm ook, en de bestaande heffingen zullen niet mogen worden verhoogd.

§ 5. In het stroomgebied van de Dommel, de Mark en de Rosendaalsche Vliet zal de waterafvoer op zoodanige wijze worden verzekerd, dat overstromingen worden voorkomen.

De beide landen zullen de kosten

la construction des travaux nécessaires à cet effet au prorata de leurs intérêts respectifs.

La Belgique supportera toutefois les frais des travaux nécessités par l'écoulement des eaux qu'elle dériverait par la prise d'eau à Maastricht au delà des quantités accordées à la Belgique en vertu du traité du 12 mai 1863.

Les frais d'entretien seront supportés par chaque pays sur son territoire.

§ 6. Une commission composée de trois membres nommés par le Gouvernement belge et de trois membres nommés par le Gouvernement néerlandais dans un délai de deux mois après la mise en vigueur du présent traité, sera chargée de procéder à l'étude et de dresser les plans des voies d'eau et des travaux visés aux paragraphes 1, 2, 3 et 5, alinéa 3, du présent article.

Il sera fait toute diligence pour que ces voies d'eau et ces travaux soient terminés et mis en exploitation dans les plus brefs délais possibles.

§ 7. Les ouvrages de la Meuse néerlandaise canalisée devront être conçus de façon à ne pas nuire à l'écoulement normal des eaux de crue de la Meuse mitoyenne.

Des échelles à poissons convenablement aménagées devront être établies dans les barrages projetés sur la Meuse en aval de sa partie mitoyenne.

§ 8. Les deux pays conviennent de mettre à l'étude la question de l'utilisation éventuelle de l'eau de la Meuse mitoyenne en vue de la production de l'énergie électrique.

ARTICLE VIII.

Le consentement accordé par le présent Traité à la construction des voies d'eau, mentionnées aux paragraphes 1 et 2 de l'article VI ainsi que du canal mentionné au second alinéa du paragraphe 3 de l'article VII ne pourra, à moins d'une entente ultérieure, être invoqué que dans un délai de vingt années à dater de la mise en vigueur du présent Traité.

ARTICLE IX.

Chacun des deux Etats s'engage à faire

draguer van den aanleg der daartoe noodige werken naar den maatstaf van hunne wederzijdsche belangen.

Echter zal België de kosten dragen van de werken, noodig voor den afvoer van het water, hetwelk het door den uitlaat te Maastricht mocht ontvangen boven de hoeveelheden, welke bij het Verdrag van 12 Mei 1863 aan België zijn toegestaan.

De kosten van onderhoud zal ieder land op eigen gebied dragen.

§ 6. Eene commissie, bestaande uit drie leden te benoemen door de Belgische Regeering en uit drie leden te benoemen door de Nederlandsche Regeering binnen twee maanden na het in werking treden van dit verdrag, zal worden belast met de bestudeering en het opmaken van de plannen van de waterwegen en de werken bedoeld in paragrafen 1, 2, 3 en 5, alinea 3, van dit artikel.

Alle zorg zal worden aangewend, opdat deze waterwegen en werken binnen den korst mogelijken tijd worden voltooid en in gebruik genomen.

§ 7. De werken van de gekanaliseerde Nederlandsche Maas mogen niet van dien aard zijn, dat zij den normalen afvoer van het hoog opperwater van de gemeenschappelijke Maas zouden schaden.

In de stuwen, welke in de Maas stroomafwaarts van het gemeenschappelijke gedeelte zijn ontworpen, zullen behoorlijk ingerichte vischtrappen moeten worden aangebracht.

§ 8. De beide landen komen overeen het vraagstuk van het eventueel benutten van het water van de gemeenschappelijk Maas voor de opwekking van elektrische energie in studie te nemen.

ARTIKEL VIII.

De bij dit Verdrag verleende toestemming voor den aanleg van de waterwegen vermeld in de paragrafen 1 en 2 van artikel VI en van het kanaal vermeld in de tweede alinea van paragraaf 3 van artikel VII, zal, behoudens eene nadere overeenkomst, slechts kunnen worden ingeroepen binnen een termijn van twintig jaren te rekenen van het in werking treden van dit Verdrag.

ARTIKEL IX.

Ieder der beide Staten verbindt zich

bénéficier l'autre de la liberté du transit.

Les deux pays prendront toutes mesures en vue de rendre aussi simples et aussi expéditives que possible les formalités douanières et sanitaires au passage de leur frontière commune.

Les bateaux pourront passer avec les chargements en pontée à condition de satisfaire aux prescriptions douanières. Celles-ci seront simplifiées autant que possible.

ARTICLE X.

Les Conventions conclues par les Gouvernements belge et néerlandais en exécution des articles VIII, IX et X du Traité du 19 avril 1839 seront revisées, en tant que de besoin, pour répondre aux dispositions du présent Traité.

Seront pareillement revisées aux mêmes fins toutes autres Conventions conclues par les deux Gouvernements relativement aux objets réglés par le présent Traité.

ARTICLE XI.

Le présent Traité sera ratifié aussitôt que possible. Il entrera en vigueur dès l'échange des ratifications, qui aura lieu à La Haye.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent Traité en langues française et néerlandaise et y ont apposé leurs cachets.

Fait en double à La Haye, le 3 avril 1925.

den andere het genot te doen hebben van de vrijheid van doorvoer.

Beide landen zullen alle maatregelen nemen ten einde de douane- en gezondheidsformaliteiten bij het overgaan van hunne gemeenschappelijke grens zoo eenvoudig en gemakkelijk te doen zijn.

Vaartuigen zullen met deklust de grens mogen overgaan, mits worde voldaan aan de douanevoorschriften. Deze zullen zooveel mogelijk worden vereenvoudigd.

ARTIKEL X.

De door de Belgische en Nederlandsche Regeeringen ter uitvoering van de artikelen VIII, IX en X van het Verdrag van 19 April 1839 gesloten Overeenkomsten zullen voor zooveel noodig worden herzien, ten einde ze in overeenstemming te brengen met de bepalingen van het onderhavige verdrag.

Ten zelfden einde zullen alle andere Overeenkomsten, door de beide Regeeringen omtrent de in dit verdrag geregelde onderwerpen gesloten, worden herzien.

ARTIKEL XI.

Dit Verdrag zal zoo spoedig mogelijk worden bekrachtigd. Het zal in werking treden aanstonds na de uitwisseling van de akten van bekrachtiging, welke uitwisseling te 's-Gravenhage zal plaats hebben.

Ter oorkonde waarvan de wederzijdse gevolmachtigden dit Verdrag in de Fransche en Nederlandsche talen hebben onderteekend en van hunne zegels voorzien.

Gedaan in dubbel te s'-Gravenhage, den 3^{en} April 1925.

(s.) HYMANS,

(s.) KARNEBEEK.

Convention Annexe au Traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas dans le but de reviser certaines dispositions du Traité conclu à Londres le 19 Avril 1839.

PROCÉDURE D'ARBITRAGE.

ARTICLE 1.

Dans le cas d'un différend prévu par l'article IV, paragraphes 5 et 16, les Hautes Parties Contractantes signent un compromis spécial déterminant nettement l'objet du litige, le siège de la commission d'arbitrage, le montant de la somme que chacune des Hautes Parties Contractantes aura à déposer à titre d'avance pour les frais de l'instance et, généralement, toutes conditions dont Elles seront convenues. La commission d'arbitrage sera saisie du litige par la communication qui lui sera faite du compromis. A défaut d'accord entre les Gouvernements sur l'établissement du compromis chacun d'eux aura la faculté de s'adresser à la commission d'arbitrage aux fins d'en établir les termes.

Dans le cas d'un différend prévu par l'article IV, paragraphe 6 et 16, le collège arbitral permanent sera saisi du litige par la transmission du procès-verbal des délibérations constatant le différend. Le règlement d'ordre intérieur prévu aux paragraphes 4 et 15 de l'article IV déterminera les formes dans lesquelles cette dernière communication sera faite.

ART. 2.

Le siège du collège arbitral permanent prévu au paragraphe 6 de l'article IV et celui du collège arbitral permanent prévu au paragraphe 16 du même article seront établis au lieu où siègeront les commissions visées respectivement aux paragraphes 4 et 14 de cet article.

Overeenkomst gevoegd bij het tusschen België en Nederland gesloten Verdrag tot herziening van eenige bepalingen van het op 19 April 1839 te Londen gesloten Verdrag.

ARBITRAGEPROCEDURE.

ARTIKEL 1.

Indien er een geschil ontstaat als voorzien in artikel IV, paragrafen 5 en 16, teekenen de Hooge Contracteerende Partijen een bijzonder compromis, hetwelk duidelijk aangeeft het geschilpunt, den zetel van de scheidsrechterlijke commissie, het bedrag, hetwelk ieder der Hooge Contracteerende Partijen te voren ter dekking der arbitragekosten zal moeten storten en in het algemeen alles wat zij mochten overeenkomen. Het geschil zal bij de scheidsrechterlijke commissie worden aangebracht door overlegging van het compromis. Kunnen de Regeeringen niet tot overeenstemming komen omtrent de vaststelling van het compromis dan zal ieder harer zich tot de scheidsrechterlijke commissie kunnen wenden, ten einde den tekst daarvan te doen vaststellen.

Indien er een geschil ontstaat als voorzien in artikel IV, paragrafen 6 en 16, zal dit bij het permanente scheidsgerecht worden aangebracht door overlegging van de notulen van de beraadslagingen, waaruit van het geschil blijkt. Het huishoudelijk reglement, bedoeld in de paragrafen 4 en 15 van artikel IV, zal bepalen in welken vorm deze laatste mededeeling zal geschieden.

ART. 2.

De zetel van het permanente scheidsgerecht, bedoeld in paragraaf 6 van artikel IV en die van het permanente scheidsgerecht bedoeld in paragraaf 16 van hetzelfde artikel, zullen daar gevestigd zijn, waar de commissies, bedoeld respectievelijk in de paragrafen 4 en 14 van dat artikel, zullen zetelen.

ART. 3.

La commission d'arbitrage et le collège arbitral permanent sont autorisés à déterminer leur compétence en interprétant les dispositions du traité auquel la présente convention est annexée, ainsi que les autres traités et conventions qui peuvent être invoqués dans la matière et en appliquant les principes du droit.

ART. 4.

Toute pièce produite par l'une des Parties doit être communiquée, en copie certifiée conforme, à l'autre Partie.

Les Parties fourniront à la commission et au collège, dans la plus large mesure qu'Elles jugeront possible, tous les moyens nécessaires pour la décision du litige.

Les délibérations de la commission et du collège auront lieu à huis clos et resteront secrètes. Toute décision sera prise à la majorité de leurs membres.

La commission et le collège sont autorisés à déterminer, en tant que de besoin, les autres règles de procédure applicables aux litiges qui leur seront soumis et à procéder à toutes mesures qu'ils estiment nécessaires pour s'acquitter de leur mission.

ART. 5.

Les sentences arbitrales seront motivées et rendues publiques. Elles décideront définitivement et sans appel la contestation.

ART. 6.

Tout différend qui pourrait surgir entre les Parties concernant l'interprétation et l'exécution de la sentence sera soumis au jugement des arbitres qui l'ont rendue.

ART. 7.

Chaque Partie supporte ses propres frais et une part égale des frais de l'instance.

Fait en double à La Haye, le 3 avril 1925.

(s) HYMANS.

ART. 3.

De scheidsrechterlijke commissie en het permanente scheidsgerecht zullen zelf over hunne bevoegdheid beslissen onder toepassing van de bepalingen van het verdrag, waaraan deze overeenkomst is gehecht, en de andere verdragen en overeenkomsten, waarop in deze een beroep kan worden gedaan en met inachtneming van de beginselen des rechts.

ART. 4.

Elk stuk, door één der beide Partijen in geding gebracht, moet in voor eensluidend verklaard afschrift aan de andere Partij worden medege-deeld.

Partijen zullen in den meest uitgebreiden zin aan de commissie en aan het scheidsgerecht alle gegevens verschaffen, welke noodig zijn voor de beslechting van het geschil.

De beraadslagingen van de commissie en het scheidsgerecht zullen met gesloten deuren plaats hebben en geheim blijven. Iedere beslissing zal bij meerderheid van stemmen worden genomen.

De commissie en het scheidsgericht zullen voor zooveel noodig de verdere procesregelen vaststellen, welke ten aanzien van de aan hunne beslissing onderworpen geschillen zullen moeten worden gevolgd, en alle voorzieningen treffen, welke zij noodig achten om zich van hunne opdracht te kwijten.

ART. 5.

De scheidsrechterlijke uitspraken zullen met redenen omkleed en openbaar gemaakt worden. Zij zullen het geschil eens voor al en zonder beroep beslechten.

ART. 6.

Elk geschil, dat tusschen Partijen mocht rijzen omtrent de uitlegging en de ten uitvoer legging van de uitspraak, zal worden onderworpen aan de beslissing van de scheidsrechters, die de uitspraak hebben gedaan.

ART. 7.

Ieder der beide Partijen draagt hare eigen kosten en de helft van de kosten van het geding.

Gedaan in dubbel te 's Gravenhage, den 3^{den} April 1925.

(s) KARNEBEEK.

Mémoire interprétatif.**ARTICLE I.**

L'article 1^{er} a pour objet de consacrer l'abrogation des dispositions du traité du 19 avril 1839 qui imposaient à la Belgique le régime de la neutralité perpétuelle et renouvelaient les stipulations de l'article 15 du Traité de Paris du 30 mai 1814, aux termes duquel le port d'Anvers devait être uniquement un port de commerce.

Les dispositions dont il s'agit avaient été, de même d'ailleurs que l'ensemble du Traité de 1839, garanties par l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie. Mais lors des négociations qui ont abouti aux Traités de Versailles du 28 juin 1919, de Saint-Germain-en-Laye du 10 septembre 1919 et de Trianon du 4 juin 1920 les Puissances ont été d'accord pour reconnaître que, la situation politique de l'Europe et spécialement celle de la Belgique s'étant modifiées, ces stipulations ne correspondent plus aux circonstances actuelles.

Par le présent Traité les Pays-Bas se déclarent d'accord pour admettre l'abrogation de ces dispositions.

La Commission instituée conformément à la résolution prise le 4 juin 1919 (1) par les ministres des Affaires Etrangères des Etats-Unis d'Amérique, de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie et du Japon, en vue d'étudier les mesures devant

(1) Texte de la résolution du 4 juin 1919 : Les Puissances alliées et associées ayant reconnu nécessaire la révision des Traités de 1839 consent à une Commission comprenant les représentants des Etats-Unis, de l'Empire britannique, de la France, de l'Italie, du Japon, de la Belgique et des Pays-Bas, le soin d'étudier les mesures devant résulter de cette révision et de leur soumettre des propositions n'impliquant ni transfert de souveraineté territoriale, ni création de servitudes internationales.

La Commission invitera la Belgique et la Hol-

Toelichtende Memorie.**ARTIKEL I.**

Artikel 1 heeft ten doel het vervallen vast te stellen van de bepalingen van het Verdrag van 19 April 1839, welke aan België het stelsel van voortdurende onzijdigheid oplegden en de bepalingen vernieuwden van artikel 15 van het Verdrag van Parijs van 30 Mei 1814, krachtens hetwelk de haven van Antwerpen uitsluitend een handelshaven mocht zijn.

De bedoelde bepalingen waren, evenals trouwens het geheele Verdrag van 1839, gewaarborgd door Oostenrijk, Frankrijk, Groot-Brittannië, Pruisen en Rusland. Maar bij de onderhandelingen welke geleid hebben tot de Verdragen van Versailles van 28 Juni 1919, van Saint-Germain-en-Laye van 10 September 1919 en van Trianon van 4 Juni 1920 zijn de Mogendheden het er over eens geweest te erkennen dat, nu de politieke toestand van Europa en in het bijzonder die van België gewijzigd was, die bepalingen niet meer met de tegenwoordige omstandigheden overeenkomen.

Bij het tegenwoordig Verdrag verklaart Nederland zich te vereenigen met het vervallen van die bepalingen.

De Commissie, ingesteld overeenkomstig het op 4 Juni 1919 door de Ministers van Buitenlandsche Zaken der Vereenigde Staten van Amerika, van Groot-Brittannië, van Frankrijk, van Italië en van Japan genomen besluit (1), ten einde een onderzoek

(1) Tekst van het besluit van 4 Juni 1919 : De verbonden en daarbij aangesloten Mogendheden, de herziening van de Verdragen van 1839 als noodzakelijk erkend hebbende, dragen aan eene Commissie bestaande uit de vertegenwoordigers van de Vereenigde Staten, het Britsche Rijk, Frankrijk, Italië, Japan, België en Nederland, op een onderzoek in te stellen naar de maatregelen welke uit de herziening behooren voort te spruiten, en voorstellen dienaangaande te doen, welke noch overdracht van territoriale soevereiniteit noch internationale servituten mogen bevatten.

De Commissie zal België en Nederland uitnodigen.

résulter de la révision des Traités de 1839, s'est occupée de la question de savoir si la suppression des clauses mentionnées ci-dessus devait donner lieu à quelque nouvelle disposition internationale visant la sécurité de la Belgique.

La délégation belge avait exposé que la sécurité de la Belgique ne pouvait être assurée que si des arrangements militaires intervenaient entre cette Puissance et les Pays-Bas, en vue d'assurer, le cas échéant, la défense du Limbourg. La délégation néerlandaise soutenait que le Gouvernement des Pays-Bas ne pouvait souscrire à des arrangements de cette sorte, dont d'ailleurs, d'après lui, l'efficacité n'était pas démontrée.

Les délégués des autres Puissances étaient d'avis qu'une défense purement locale du Limbourg par les seuls moyens du Gouvernement néerlandais, étant donnée la position géographique de cette région, ne paraissait pas devoir donner de résultat efficace et qu'il ne serait possible de la rendre opérante que moyennant l'établissement d'un accord ou tout au moins d'un plan concerté entre les États Majors belge et néerlandais.

La délégation néerlandaise fit observer que, s'il fallait à la Belgique, pour la sécurité de son territoire, d'autres garanties pour remplacer celles que lui avaient conférées les Traités de 1839, c'était aux Puissances garantes et non aux Pays-Bas, non-garants, mais seulement co-signataires de ces Traités, à les lui procurer. En outre, elle insistait sur le fait qu'à la veille de la création de la Société des Nations, les Pays-Bas ne pouvaient prendre en considération des arrangements internationaux ayant pour but d'assurer la paix générale, sinon dans le cadre même de la Société des Nations; ce n'est que dans ce cadre que le Gouvernement des Pays-Bas serait prêt à

lande à présenter des formules communes en ce qui concerne les voies navigables, en s'inspirant des principes généraux adoptés par la Conférence de la Paix.

in te stellen naar de maatregelen, welke zouden moeten voortvloeien uit de herziening der Verdragen van 1839, heeft zich bezig gehouden met de vraag of de schrapping van de bovenbedoelde bepalingen aanleiding moest geven tot eenige nieuwe internationale regeling in zake de veiligheid van België.

De Belgische delegatie had uiteengezet, dat de veiligheid van België slechts kon worden verzekerd, indien militaire overeenkomsten tot stand kwamen tusschen die Mogendheid en Nederland om, in voorkomend geval de verdediging van Limburg te verzekeren.

De Nederlandsche delegatie betoogde, dat de Nederlandsche Regeering niet kon medewerken tot dergelijke overeenkomsten, waarvan trouwens, naar hare meening, de doeltreffendheid niet was aangetoond.

De afgevaardigden der overige Mogendheden waren van meening, dat eene zuiver plaatselijke verdediging van Limburg met geen andere middelen dan die van de Nederlandsche Regeering, met het oog op de geografische ligging van die landstreek, niet tot den beoogden uitslag scheen te zullen leiden en dat het alleen mogelijk zou zijn haar doeltreffend te maken door middel van eene overeenkomst of althans van een vooraf tusschen de Belgische en Nederlandsche generale staven vooraf beraamd plan.

De Nederlandsche delegatie deed opmerken, dat, indien België, voor de veiligheid van zijn grondgebied, andere waarborgen noodig had om die te vervangen welke het bij de Verdragen van 1839 had verkregen, het aan de waarborgende Mogendheden en niet aan Nederland, dat geen garant doch slechts mede-ondertekenaar was van die verdragen, stond die waarborgen aan België te verschaffen. Bovendien legde zij den nadruk op het feit, dat, nu de stichting van den Volkenbond op handen was, Nederland geen internationale overeenkomsten in overweging kon nemen, welke ten doel hadden den algemeenen vrede te bevorderen, dan in het kader van den Volkenbond. Het was dus

digen samen formules in te dienen met betrekking tot de bevaarbare waterwegen, zich daarbij latende leiden door de algemeene beginselen, door de Vredesconferentie aangenomen.

participer à la discussion de la question de savoir s'il y avait un arrangement à prendre.

La délégation ajoutait d'ailleurs qu'elle était autorisée à déclarer que le Gouvernement néerlandais ne se montrerait, en aucun moment, indifférent en présence d'une violation délibérée du territoire des Pays-Bas, et que, en tant que les prescriptions du Pacte de la Société des Nations le permettent, il considérerait une telle violation, en quelque endroit qu'elle ait lieu, comme un *casus belli*.

La Commission tenta de concilier ces différents points de vue. Un projet d'après lequel les Puissances, agissant comme membres de la Société des Nations et conformément à l'article IV, alinéas 4 et 5, du Pacte, se déclareraient d'accord pour saisir le Conseil de la Société, afin que soit déterminée, sous ses auspices, quelles dispositions devraient être prises pour le maintien de la paix générale, en substitution des garanties stipulées par les Traités du 19 avril 1839, n'a pu aboutir. La délégation belge déclara, en effet, sur l'instruction de son Gouvernement, que ce projet n'était pas de nature à donner à la Belgique la garantie indispensable.

Dans ces conditions on s'est limité à constater l'abrogation des clauses des Traités de 1839, relatives à la neutralité perpétuelle et à l'interdiction de faire d'Anvers un port militaire.

ARTICLE II.

L'article II a pour objet de régler la question de l'écoulement des eaux des Flandres belges par le territoire de la Flandre néerlandaise.

L'article VIII du Traité du 19 avril 1839 renvoyait, à l'effet de régler cette question, à l'article VI du Traité de Fontainebleau du 8 novembre 1785, et stipulait que des commissaires, nommés de part et d'autre,

uniquement in dat kader, dat de Nederlandsche Regeering bereid zou worden gevonden deel te nemen aan de bespreking van de vraag of er eene regeling moest worden getroffen.

De delegatie voegde daaraan overigens toe, dat zij gemachtigd was tot de verklaring, dat de Nederlandsche Regeering zich te geener tijd onverschillig zou toonen wanneer het grondgebied van Nederland opzettelijk zou worden geschonden, en dat zij, voor zooveel de bepalingen van het Handvest van den Volkenbond zulks toelieten, eene zoodanige schending, waar zij ook zou plaats hebben, als een *casus belli* zou beschouwen.

De Commissie trachtte deze verschillende gezichtspunten tot overeenstemming te brengen. Een ontwerp, waarbij de Mogendheden, handelende als leden van den Volkenbond, met inachtneming van artikel IV vierde en vijf lid, van het Handvest, zich zouden verbinden om zich te wenden tot den Raad van den Volkenbond, opdat onder diens leiding zou worden uitgemaakt, welke maatregelen moesten worden genomen voor de handhaving van den algemeenen vrede ter vervanging van de bij de Verdragen van 19 April 1839 overeengekomen waarborgen, kon niet tot resultaat leiden. De Belgische delegatie immers verklaarde, in opdracht van hare Regeering, dat dit ontwerp niet van zoodanigen aard was, dat daardoor aan België de onmisbare waarborg werd verschaft.

Onder die omstandigheden heeft men er zich toe bepaald, vast te stellen, dat de bepalingen der Verdragen van 1839, welke betrekking hadden op de voortdurende onzijdigheid van België en op het verbod van Antwerpen eene oorlogshaven te maken, waren vervallen.

ARTIKEL II.

Artikel II heeft ten doel de aan gelegenheid van den waterafvoer uit Belgisch Vlaanderen door het gebied van Zeeuwsch-Vlaanderen te regelen.

Artikel VIII van het Verdrag van 19 April 1839 verwees voor de regeling van deze aangelegenheid naar artikel VI van het Verdrag van Fontainebleau van 8 November 1785, en bepaalde dat wederzijds benoemde

s'entretenaient sur l'application des dispositions de ce Traité.

Or, aux termes du Traité de Fontainebleau, les commissaires devaient déterminer les emplacements les plus convenables pour les écluses en Flandres et convenir de celles d'entre ces écluses qui devaient être soumises à une régie commune.

Une convention du 20 mai 1843, à laquelle était jointe une carte détaillée en trois feuilles, déterminait les ouvrages d'art, écluses, etc. avec l'indication de leurs dimensions, établis sur territoire belge et sur territoire néerlandais.

Depuis lors la question de l'écoulement des eaux des Flandres belges par la Flandre zélandaise fit l'objet de plaintes nombreuses; la situation qui avait amené la conclusion de la Convention de 1843 s'était profondément modifiée, notamment à la suite de colmatages dans le Braekman.

Une commission belgo-néerlandaise fut instituée en 1890 faisant suite à une première commission créée en 1875, dans le but notamment de réviser la Convention de 1843. Au moment où éclata la guerre les études de cette commission n'étaient pas encore terminées.

Il y a lieu de réaliser au plus tôt les travaux nécessaires à l'écoulement des eaux, de manière à prévenir les inondations.

L'écoulement des eaux des Flandres belges par le territoire de la Flandre néerlandaise devra être réglé non seulement de manière à prévenir les inondations, mais encore en vue de maintenir la cote normale de la nappe aquifère.

Il faudra veiller à ce que cette nappe se maintienne autant que possible à la même altitude, son relèvement comme son abaissement dans une mesure anormale pouvant occasionner un préjudice sérieux à l'agriculture et par suite à la valeur des terrains. Les ouvrages d'art nécessaires devront être construits à cet effet, sans toutefois que les Pays-Bas puissent être tenus à effectuer des épaissements.

L'article II décrète la nomination d'une commission, composée d'un

commissarissen zich over de toepassing van de daarbij gemaakte beschikkingen zouden verstaan.

Volgens de bepalingen nu van het Verdrag van Fontainebleau moesten de commissarissen de meest geschikte plaatsen voor de sluizen in Vlaanderen aanwijzen, en overeenkomen omtrent de vraag, welke van die sluizen aan een gemeenschappelijk beheer moesten worden onderworpen.

Eene Overeenkomst van 20 Mei 1843, waarbij eene uitvoerige kaart in drie bladen was gevoegd, gaf de op Belgisch en op Nederlandsch gebied gemaakte kunstwerken, sluizen enz. aan met vermelding van hunne afmetingen.

Sindsdien gaf de waterafvoer uit Belgisch Vlaanderen door Zeeuwsch-Vlaanderen tot talrijke klachten aanleiding; de stand van zaken, welke tot het sluiten van de Overeenkomst van 1843 had geleid, had ingrijpende veranderingen ondergaan, met name ten gevolge van aanwassen in den Braekman.

Nadat reeds in 1875 eene Belgisch-Nederlandsche commissie was ingesteld, werd opnieuw, in 1890, eene zoodanige commissie benoemd, bepaaldelijk met het doel de Overeenkomst van 1843 te herzien. Bij het uitbreken van den oorlog waren de werkzaamheden van deze commissie nog niet geeindigd.

Het is gewenscht zoo spoedig mogelijk de werken noodig voor den waterafvoer tot stand te brengen, zóó dat de overstromingen worden voorkomen.

De waterafvoer uit Belgisch Vlaanderen door het gebied van Zeeuwsch-Vlaanderen zal op zoodanige wijze moeten worden geregeld, dat niet alleen overstromingen worden voorkomen, maar dat ook de grondwaterstand op normaal peil wordt gehouden.

Er zal zorg voor moeten worden gedragen, dat deze waterstand zooveel mogelijk op hetzelfde peil blijft, daar eene abnormale stijging of daling daarvan ernstig nadeel aan den landbouw en dus aan de waarde der landerijen kan toebrengen. Te dien einde zullen de noodige kunstwerken moeten worden gemaakt, zonder dat Nederland evenwel zal zijn gehouden tot bemaling over te gaan.

Artikel 2 schrijft voor de benoeming van eene commissie, bestaande

nombre égal de membres belges et de membres néerlandais, qui procédera sans retard aux études, et dressera les plans des travaux nécessaires à l'écoulement des eaux. Cette commission aura en outre le caractère d'un organisme de contrôle, qui veillera sur tout ce qui concerne l'écoulement des eaux, qui fera rapport à ce sujet tous les trois ans aux deux Gouvernements, et qui en cas de difficultés statuera à la pluralité des voix. La compétence de cette commission s'étendra aussi à la pollution des eaux. Les réclamations seront adressées à la commission à l'initiative des administrations respectives des deux pays. Les administrations intéressées des deux pays devront se soumettre dans les limites prévues à l'article II, au contrôle et aux décisions de la commission.

Chacun des pays, soit directement, soit à l'entremise des institutions nationales, telles que polders, wateringen, etc., établira, entretiendra et exploitera les écluses et ouvrages d'art établis sur son territoire, et payera les frais afférents à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de ces écluses et ouvrages.

Chacun des deux pays pourra évidemment, conformément à sa législation, faire payer tout ou partie de ces frais par les organismes intéressés.

L'article II règle l'écoulement des eaux de la partie des Flandres belges qui a jusqu'ici fait écouler ses eaux par le territoire de la Flandre néerlandaise. Mais il s'est créé d'autre part une situation de fait en ce qui concerne l'écoulement de certaines eaux de la Flandre néerlandaise vers les Flandres belges. La Belgique est d'accord pour respecter cette situation.

ARTICLE III.

Cet article consacre la liberté de la navigation des fleuves, rivières et canaux qui séparent ou traversent les territoires belge et néerlandais et l'égalité des pavillons sur ces voies d'eau. Il se substitue, en ce qui concerne les fleuves et rivières, aux articles 108 et suivants de l'acte Général

uit een gelijk aantal Belgische en Nederlandsche leden, welke onverwijld zal overgaan tot de bestudeering en het opmaken van de plannen van de werken, noodig voor den afvoer van het water. Deze commissie zal bovendien het karakter van een college van toezicht hebben, dat een waakzaam oog zal houden op alles wat den waterafvoer betreft, daaromtrent om de drie jaar verslag aan de beide Regeeringen zal uitbrengen en bij gerezen moeilijkheden bij meerderheid van stemmen zal beslissen. De bevoegdheid van deze commissie zal zich ook over de verontreiniging van het water uitstrekken. De klachten zullen door de administraties van ieder der beide landen tot de commissie worden gericht. De betrokken administraties der beide landen zullen zich, binnen de grenzen van artikel II, aan het toezicht en de beslissing van de commissie moeten onderwerpen.

Elk der beide landen zal, hetzij rechtstreeks, hetzij door tusschenkomst van de nationale instellingen als polders, waterschappen, enz., op zijn gebied de sluizen en kunstwerken aanleggen, onderhouden en bedienen en de kosten betalen verbonden aan den aanleg, het onderhoud en de bediening van die sluizen en werken.

Het spreekt van zelf, dat ieder der beide landen, overeenkomstig zijne wetgeving, die kosten geheel of gedeeltelijk door de betrokken instellingen zal kunnen doen betalen.

Artikel II regelt den waterafvoer uit het gedeelte van Belgisch Vlaanderen dat zijne wateren van ouds loost door het gebied van Zeeuwsch-Vlaanderen. Maar anderzijds heeft zich feitelijk de toestand gevormd, dat in zekere mate ook water uit Zeeuwsch-Vlaanderen naar Belgisch Vlaanderen afvloeit. België acht zich gehouden dezen toestand te eerbiedigen.

ARTIKEL III.

Dit artikel huldigt de vrijheid van scheepvaart op de stroomen, rivieren en kanalen, welke het Belgische en Nederlandsche gebied scheiden of doorsnijden, alsmede de gelijkheid van vlag op die waterwegen. Wat de stroomen en rivieren betreft, treedt het in de plaats van artikel 108 en

du Congrès de Vienne du 9 juin 1815 et en ce qui concerne les canaux, à l'article X du Traité du 19 avril 1839. Il s'applique aux eaux intermédiaires entre l'Escaut et le réseau rhénan, où il convient, conformément d'ailleurs aux actes antérieurs, que la navigation reste libre; et il s'étend aux canaux de Walcheren et de Zuid-Beveland que les Pays-Bas ont substitués, en vertu du paragraphe 8 de l'article IX du Traité du 19 avril 1839, au Sloe et à la branche de l'Escaut, dite Escaut Oriental.

ARTICLE IV.

Cet article abroge et remplace l'article IX du Traité du 19 avril 1839.

Si les paragraphes de cet article qui consacrent la liberté de la navigation au profit de la Belgique et des Pays-Bas ne sont pas, sauf en ce qui concerne spécialement l'Escaut, repris expressément dans les textes du nouvel article IV, c'est qu'il va de soi que l'abrogation de ces paragraphes ne porte aucune atteinte à la liberté de la navigation, notamment sur la Meuse et dans les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, telle que cette liberté se trouvait consacrée par le Traité du 19 avril 1839.

§ 1. Ce paragraphe consacre pour tous les bâtiments autres que les navires de guerre, le principe de la liberté de navigation sans entraves, et dans le sens le plus large du mot, et en tout temps, dans l'Escaut Occidental et dans ses accès depuis la haute mer, ainsi que dans l'Escaut en aval d'Anvers.

Le texte exclut les navires de guerre. Mais il ne préjuge en rien ce qui est relatif au passage des navires de guerre belges par l'Escaut et ses accès en temps de paix ou en temps de guerre.

Les mots « perpétuellement libres » employés au premier alinéa signifient que la liberté de navigation existera en temps de guerre comme en temps de paix.

Par les mots « navires de guerre » du même alinéa il faut entendre aussi

volgende van de Algemeene Acte van het Congres van Weenen van 9 Juni 1815, en wat de kanalen betreft, van artikel X van het Verdrag van 19 April 1839. Het is van toepassing op de verbindingswateren tusschen de Schelde en het Rijnnet, waar de scheepvaart, overigens in overeenstemming met de vroegere overeenkomsten, vrij moet blijven; en het geldt mede voor de kanalen door Walcheren en Zuid-Beveland, welke Nederland krachtens paragraaf 8 van artikel IX van het Verdrag van 19 April 1839 ter vervanging van het Sloe en den tak van den Schelde, genaamd Ooster-Schelde, heeft aangelegd.

ARTIKEL IV.

Dit artikel doet vervallen en vervangt artikel IX van het Verdrag van 19 April 1839.

Dat de paragrafen van dit artikel, welke de vrijheid van scheepvaart voor België en Nederland huldigen, behalve wat in het bijzonder de Schelde betreft, niet uitdrukkelijk in den tekst van het nieuwe artikel IV worden herhaald, vindt zijne reden hierin, dat het van zelf spreekt, dat het vervallen van die paragrafen geen afbreuk doet aan de vrijheid van scheepvaart, met name op de Maas en de verbindingswateren tusschen Schelde en Rijn, zooals die vrijheid was vastgelegd in het Verdrag van 19 April 1839.

§ 1. Deze paragraaf huldigt ten aanzien van de Wester-Schelde en hare toegangen van uit volle zee gelijk ook ten aanzien van de Schelde beneden Antwerpen, voor alle vaartuigen, geen oorlogsschepen zijnde, het beginsel van de vrije, onbelemmerde scheepvaart in den ruimsten zin des woords en voor alle tijden.

De tekst sluit de oorlogsschepen uit. Maar hij regelt niets omtrent de doorvaart van Belgische oorlogsschepen over de Schelde en hare toegangen in tijd van vrede of van oorlog.

De woorden « voortdurend vrij », voorkomende in de eerste alinea, beteekenen, dat de vrijheid van scheepvaart zoowel in tijd van oorlog als van vrede zal bestaan.

Onder het woord « oorlogsschepen » in dezelfde alinea moeten ook de met

les navires assimilés aux navires de guerre.

En temps de guerre les dispositions de ce premier paragraphe resteront en vigueur dans toute la mesure compatible avec les droits et devoirs des belligérants et des neutres.

Au deuxième alinéa il est stipulé que les règles qui y sont prévues s'appliqueront aux bâtimens qui sont « en cours de route » dans les eaux visées à l'alinéa 1. Cesse d'être en cours de route, un navire qui charge ou décharge dans les eaux prévues à l'alinéa 1 et avant d'arriver à destination une partie quelconque de sa cargaison ou qui y embarque ou débarque des passagers. Le navire qui en cours de route chargerait ou déchargerait des marchandises ou qui embarquerait ou débarquerait des passagers, serait simplement soumis au principe général de la liberté de navigation formulé à l'article III.

L'alinéa 3 du paragraphe 1 crée une faculté au profit de chacun des deux pays, dans ses eaux, pour les bâtimens en provenance ou à destination de ses propres ports. Les navires, tels que les yachts, qui parcourraient les eaux de l'un des deux pays, sans s'arrêter dans un port déterminé, seront soumis par assimilation à cette disposition.

§ 2. Ce paragraphe édicte le principe essentiel, qui, au point de vue de l'Escaut, domine tout le traité : tant au point de vue des travaux d'amélioration de toute nature que des travaux d'entretien, et tant au point de vue de l'éclairage et du balisage que des autres besoins de la voie d'eau, l'Escaut doit à toute époque être en état de laisser passer les plus grands navires et de satisfaire à tous les besoins croissans du commerce et du trafic maritimes.

Le paragraphe 2 donne aux ports belges, et pratiquement à Anvers et Gand, la certitude de pouvoir communiquer à toute époque avec la mer, par leur couloir naturel d'accès qu'est l'Escaut, au moyen des navires les plus modernes, et de manière à satisfaire à tous les besoins du commerce.

C'est sur les eaux visées en ce paragraphe 2 que la commission instituée par le paragraphe 3 étendra sa

oorlogsschepen gelijkgestelde vaartui-
gen worden verstaan.

In oorlogstijd zullen de bepalingen van deze eerste paragraaf van kracht blijven, voor zoover zulks vereenigbaar zal zijn met de rechten en plichten der oorlogvoerenden en der onzijdigen.

In de tweede alinea wordt vastgesteld, dat de daar bedoelde bepalingen van toepassing zullen zijn op de vaartuigen « gedurende hun doorvaart » op de waterwegen genoemd in alinea 1. Een vaartuig, dat vóór het bereiken van zijne bestemming op de waterwegen, bedoeld in alinea 1, eenige lading inneemt of lost, dan wel passagiers opneemt of ontscheept, houdt op in doorvaart te zijn. Voor een vaartuig, dat onderweg goederen zou in- of uitleiden of dat passagiers zou opnemen of ontscheppen, zou alleen het in artikel III omschreven algemeene beginsel van de vrije scheepvaart gelden.

Alinea 3 van paragraaf 1 handhaaft ten behoeve van ieder der beide landen voor zijne wateren de daar omschreven bevoegdheid ten aanzien van de vaartuigen komende van of bestemd naar zijne eigen havens. Vaartuigen, zooals jachten, welke de waterwegen van één der beide landen zouden bevaren zonder eene bepaalde haven aan te doen, zullen niteraard onder deze bepaling vallen.

§ 2. Deze paragraaf stelt het grondbeginsel vast, hetwelk ten aanzien van de Schelde het geheele verdrag beheerscht : zoowel ten aanzien van verbeteringswerken van welken aard die ook zijn als van onderhoudswerken, en zoowel ten aanzien van verlichting, betooning en bebakening als van alles wat verder voor den waterweg noodig is, moet de Schelde te allen tijde geschikt zijn voor de vaart met de grootste vaartuigen en voldoen aan alle toenemende behoeften van handel en scheepvaart.

Paragraaf 2 geeft aan de Belgische havens, en met name aan Antwerpen en Gent, de zekerheid, dat zij te allen tijde met de meest moderne vaartuigen langs haar natuurlijken toegangsweg, de Schelde, gemeenschap zullen hebben met de zee en wel zóó, dat aan alle behoeften van den handel wordt voldaan.

Over de wateren bedoeld in de hier besproken paragraaf zal de commissie ingesteld bij paragraaf 3 hare be-

compétence. Ces eaux commencent à la haute mer et finissent en aval des installations maritimes du port d'Anvers. Les parties sont d'accord pour considérer que ces installations ont actuellement Lillo comme limite. Si les installations maritimes du port d'Anvers devaient dans l'avenir s'étendre en aval de Lillo, la compétence de la commission prévue au paragraphe 3 ne sera limitée quant à la voie d'eau qui baigne ces installations que du consentement des Gouvernements des deux pays.

§ 3. Au lieu de se contenter ainsi que le faisait le Traité de 1839 de soumettre la conservation des passes de l'Escaut, le pilotage et le balisage, à la surveillance commune d'un collège de commissaires, le paragraphe 3 confie la navigabilité de la voie d'eau, et d'une manière générale sa gestion au point de vue des intérêts de la navigation, à une commission mixte composée en nombre égal de représentants des deux États.

La commission, et de même les arbitres à nommer en vertu des paragraphes 5 et 6, auront le devoir de fonder leurs décisions sur le présent traité et devront dès lors considérer comme les principes essentiels du traité ceux qui sont formulés aux paragraphes 2 et 3 qui ont pour objet de sauvegarder et de promouvoir les intérêts de la navigation sur l'Escaut, de la haute mer vers les ports belges, et des ports belges vers la haute mer, et de faire répondre la navigabilité de l'Escaut et de ses accès depuis la haute mer aux conditions exigées tant par les progrès de la construction navale que par les besoins croissants de la navigation, les intérêts de la navigation ayant naturellement le pas sur les autres intérêts relatifs à la voie d'eau.

La compétence de la commission s'étend à toute la voie d'eau telle qu'elle est définie au paragraphe 2.

Toutefois, les parties sont d'accord pour admettre que chacun des deux pays pourra régler à sa convenance les conditions de la navigation à laquelle il est seul directement inté-

voegdheid uitstrekken. Deze wateren beginnen in volle zee en eindigen beneden de haveninrichtingen van Antwerpen. Partijen zijn het er over eens, dat die inrichtingen thans Lillo tot grens hebben. Indien de haveninrichtingen van Antwerpen zich in de toekomst beneden Lillo mochten gaan uitstrekken, zal de bevoegdheid van de Commissie, bedoeld in paragraaf 3, over den waterweg, waaraan die inrichtingen zijn gelegen, niet worden beperkt dan met toestemming van de Regeeringen van beide landen.

§ 3. In stede van, gelijk het Verdrag van 1839 deed, zich er toe te bepalen de zorg voor het behoud van de vaargeulen der Schelde, het loodswezen, de betonning en de bebakening te brengen onder het gemeenschappelijk toezicht van een college van commissarissen, draagt paragraaf 3 de zorg voor de bevaarbaarheid van den waterweg, en in het algemeen het beheer daarover voor zoover de scheepvaartbelangen betreft, op aan eene gemengde Commissie, bestaande uit een gelijk aantal vertegenwoordigers van beide Staten.

De Commissie en eveneens de scheidsrechters, welke krachtens paragraaf 5 en 6 zullen worden benoemd, zullen verplicht zijn hunne besluiten op dit verdrag te gronden en zullen derhalve als de grondbeginselen van het verdrag moeten beschouwen die, welke omschreven zijn in paragraaf 2 en 3, en welker strekking is de behartiging van de belangen van de scheepvaart op de Schelde uit volle zee naar de Belgische havens en uit de Belgische havens naar volle zee te verzekeren en de bevaarbaarheid van de Schelde en van hare toegangen uit volle zee te doen beantwoorden aan de eischen, welke zoowel door den vooruitgang van den scheepsbouw als door de toenemende behoeften van de scheepvaart worden gesteld, gaande de belangen van de scheepvaart uiteraard boven de andere belangen, welke op den waterweg betrekking hebben.

De bevoegdheid van de commissie strekt zich uit over den geheelen waterweg, zooals deze omschreven wordt in paragraaf 2.

Partijen zijn echter eenstemmig van oordeel, dat ieder der beide landen naar eigen goedvinden de noodige regelen zal kunnen stellen ten aanzien van de scheepvaart, waarbij alleen

ressé, pourvu que, ainsi qu'il est stipulé au paragraphe 4, les décisions et les réglemens des administrations nationales relatifs à cette navigation n'aillent pas à l'encontre des décisions et réglemens de la commission.

§ 4. Ce paragraphe détermine la compétence de la commission.

Il est bien entendu que la commission n'aura pas compétence pour résoudre directement ou indirectement des questions de souveraineté. Par voie de conséquence, la même règle s'applique à la commission arbitrale prévue au § 5 et au collège arbitral permanent prévu au § 6.

Pour le surplus la compétence de la commission s'étendra, sans en rien excepter, à tout ce qui concerne les intérêts de la navigation.

A titre exemplatif, le paragraphe vise les cas d'application les plus usuels. La commission est notamment compétente pour tout ce qui concerne le balisage et l'éclairage, l'entretien et l'amélioration de la voie d'eau. Elle l'est aussi pour permettre l'établissement sur les berges de l'Escaut des installations qu'elle jugerait nécessaires, par exemple en vue des travaux à exécuter dans l'intérêt de la navigation. Elle est compétente pour se prononcer au sujet des travaux de redressements et des dérivations; elle peut décider pareils travaux à l'intérieur des digues maîtresses, dès qu'elle les juge utiles; elle peut de même décider une coupure à travers les terres riveraines de la voie d'eau, mais au cas seulement où elle jugerait pareil travail indispensable pour en assurer l'amélioration. Elle peut aussi décider l'arrêt de tout travail même si celui-ci est exécuté sur les berges ou au-delà, si bien entendu ce travail peut entraîner à l'intérieur des digues maîtresses une modification de nature à porter préjudice aux intérêts de la navigation.

La commission statuera, soit sous forme de décisions particulières, soit sous forme de réglemens généraux.

Il existe en ce moment des règle-

zijn belang onmiddellijk is betrokken, mits overeenkomstig het bepaalde bij paragraaf 4 de besluiten en verordeningen van de nationale administraties omtrent die scheepvaart niet strijdig zijn met de besluiten en verordeningen van de commissie.

§ 4. Deze paragraaf omschrijft de bevoegdheid van de commissie.

Het is wel verstaan, dat de commissie geen bevoegdheid zal hebben om rechtstreeks of zijdelings over vragen van soevereiniteit te beslissen. Bij gevolg is dezelfde regel van toepassing op de scheidsrechterlijke commissie, bedoeld in paragraaf 5 en op het permanent scheidsgerecht, bedoeld in paragraaf 6.

Voor het overige zal de bevoegdheid der commissie zich, zonder eenige uitzondering uitstreken over alles wat de belangen van de scheepvaart betreft.

Bij wijze van voorbeeld noemt de paragraaf de meest voorkomende gevallen van toepassing. De bevoegdheid van de commissie strekt zich met name uit over alles wat de betoning, de bebakening en de verlichting, het onderhoud en de verbetering van den waterweg betreft. Zij omvat ook het recht op de oevers van de Schelde inrichtingen te plaatsen, welke zij noodzakelijk mocht oordeelen, bijv., met het oog op werken, die in het belang van de scheepvaart moeten worden uitgevoerd. De bevoegdheid der commissie strekt zich ook uit tot werken als verleggingen en doorsnijdingen; zij kan tot dergelijke werken rivierwaarts van de bandijken besluiten zoodra zij ze nuttig oordeelt; ook kan zij beslissen, dat eene doorsnijding zal worden gemaakt door het oevergebied van den waterweg, maar alleen dan wanneer zij zoodanig werk onmisbaar zou oordeelen om de verbetering van den waterweg te verzekeren. Ook kan zij het stopzetten van elk werk bevelen, zelfs indien dit op de oevers of verder landwaarts wordt uitgevoerd, wel te verstaan in het geval, dat dit werk eene zoodanige verandering rivierwaarts van de bandijken zoude teweegbrengen, dat de belangen van de scheepvaart daardoor zouden worden geschaad.

De commissie zal besluiten, hetzij in den vorm van bijzondere beschikkingen hetzij in dien van algemeene verordeningen.

Er bestaan thans verordeningen.

ments. Ceux-ci resteront en vigueur, pour autant évidemment qu'ils ne sont pas en opposition avec le présent traité, tant que la commission ne les aura pas remplacés par des règlements nouveaux. Les dispositions des règlements que fera la commission se substitueront de plein droit aux dispositions corrélatives des règlements anciens. Les règlements que ferait chacun des deux pays sur sa partie de la voie d'eau ne pourront, en aucun cas, être en opposition avec les règlements et décisions de la commission.

Il est entendu que les règlements ainsi que les décisions relatives à l'exécution de travaux autres que des travaux d'entretien aux rives, en relation avec les intérêts de la voie d'eau, que chacun des deux pays serait amené à prendre, seront communiqués au préalable à la commission. Par travaux d'entretien on comprend les travaux qui n'ont pour objet que le maintien des rives ou travaux existants. Ceci ne concerne que les communications préalables mais ne limite évidemment en rien la compétence de la commission.

La commission se réunira la première fois à Anvers. Elle sera libre ensuite de déterminer les lieux de ses réunions, jusqu'à ce que ceux-ci soient fixés par le règlement d'ordre intérieur.

§ 5. Le but de ce paragraphe est d'établir une procédure permettant de régler les différends relatifs à l'Escaut et ses accès qui pourraient surgir entre la Belgique et les Pays-Bas.

Le système nouveau est simple. La commission prend une décision. Elle la communique aux Gouvernements des deux pays. Si elle n'a pu aboutir à une solution, elle leur transmet simplement sa délibération. Les Gouvernements, s'inspirant de la décision ou de la délibération qui leur est soumise, tâchent de s'entendre. A défaut d'entente, dans un délai de deux mois, le Gouvernement intéressé peut avoir recours à l'arbitrage. Les arbitres statuent, sauf exception, dans le délai d'un mois, en se conformant à la procédure d'arbitrage prévue dans la convention annexée.

Deze zullen, voor zoover ze niet in strijd zijn met dit verdrag, van kracht blijven, zoolang de commissie ze niet door nieuwe verordeningen zal hebben vervangen. De bepalingen van de verordeningen, welke de commissie zal maken, zullen van rechtswege in de plaats treden van de bepalingen van de bestaande verordeningen, welke op hetzelfde onderwerp betrekking hebben. De verordeningen, welke ieder der beide landen voor zijn gedeelte van den waterweg mocht maken, zullen in geen geval in strijd mogen zijn met de verordeningen en de beschikkingen van de commissie.

Uiteraard zullen de verordeningen evenals de beschikkingen, welke één der beide landen zou willen vaststellen betreffende de uitvoering van werken, die de belangen van den waterweg raken, voorzoover deze niet zijn werken van onderhoud op de oevers, te voren aan de commissie worden medege-deeld. Onder werken van onderhoud worden verstaan de werken die alleen het behoud van bestaande oevers of werken te doel hebben. Er is hier slechts sprake van voorafgaande mededeeling. De bevoegdheid van de commissie wordt hierdoor uiteraard in geenen deele beperkt.

De commissie zal voor de eerste maal te Antwerpen samenkomen. Het zal haar verder vrij staan de plaatsen, waar zij zal vergaderen, te bepalen, totdat deze zullen zijn vastgesteld in het huishoudelijk reglement.

§ 5. Deze paragraaf heeft de strekking eene regeling vast te stellen ter oplossing van de geschillen, welke met betrekking tot de Schelde en hare toegangen tusschen België en Nederland zouden kunnen rijzen.

Het nieuwe stelsel is eenvoudig. De commissie neemt een besluit. Zij deelt dit mede aan de Regeeringen der beide landen. Slaagt zij niet in het nemen van een besluit dan bepaalt zij er zich toe hare beraadslagingen aan de Regeeringen over te leggen. Deze trachten in den geest van het besluit of de beraadslaging, welke haar zijn overgelegd, tot overeenstemming te komen. Is binnen twee maanden overeenstemming niet bereikt, dan kan de belanghebbende Regeering scheidsrechterlijke uitspraak inroepen. De scheidsrechters doen als regel uitspraak binnen één maand en gedragen zich daarbij naar de scheidsrechterlijke procedure,

Tant que la commission n'aura pas établi, par son règlement d'ordre intérieur prévu au paragraphe 4, si les décisions de la commission doivent être prises à l'unanimité ou simplement à la majorité des voix, il est entendu que le mot décision, dans le texte du présent paragraphe et aussi dans celui du paragraphe 6, devra être interprété en ce sens que la décision devra réunir l'unanimité des voix.

§ 6. Ce paragraphe prévoit la procédure instituée pour les cas qui requièrent célérité. Il peut se faire, en effet, que des mesures ou des travaux s'imposent d'urgence, et que la navigation soit exposée à subir un préjudice sérieux si l'on était forcé d'attendre l'accord des Gouvernements et à plus forte raison la décision arbitrale prévue au paragraphe 5.

Dans ce cas, la commission statuera sans avoir à soumettre sa décision à l'approbation des Gouvernements.

Si les membres de la commission ne parviennent pas à se mettre d'accord, conformément au mode de votation qui sera indiqué dans son règlement d'ordre intérieur, la partie la plus diligente aura la faculté de saisir un collège arbitral permanent, qui statuera dans la huitaine, conformément à la procédure prévue dans la convention annexée au présent traité.

Le désaccord de la commission pourra se manifester de deux manières. Ou bien il portera sur le caractère d'urgence du travail ou de la mesure réclamée; ou bien, si la commission est d'accord sur l'urgence, il portera sur le travail même ou sur la mesure sollicitée. Le collège arbitral statuera sur l'urgence aussi bien que sur la mesure ou le travail.

Il est impossible de déterminer d'avance tous les cas urgents. Le paragraphe se borne à citer, à titre d'exemple, ceux qui peuvent être prévus dès à présent. Mais l'énumération n'exclut pas les autres cas, et notamment le droit de faire arrêter les travaux dont il est question au

voorzien in de bij het verdrag gevoegde overeenkomst.

Zoolang de commissie nog niet bij haar huishoudelijk reglement, bedoeld in paragraaf 4, zal hebben bepaald of de besluiten van de commissie met algemeene stemmen dan wel enkel bij meerderheid van stemmen moeten worden genomen, zal het woord « besluit », voorkomende in deze paragraaf evenals in paragraaf 6, in dien zin moeten worden opgevat, dat het besluit met algemeene stemmen zal moeten worden genomen.

§ 6. Deze paragraaf regelt de wijze van behandeling van de spoedischende gevallen. Immers het is mogelijk, dat maatregelen of werken dringend noodzakelijk zijn en dat de scheepvaart aan ernstig nadeel zou zijn blootgesteld, indien men op de overeenstemming tusschen de Regeeringen en meer nog op de scheidsrechterlijke uitspraak, bedoeld in paragraaf 5, zou moeten wachten.

In dit geval zal de commissie besluiten zonder dat zij haar besluit aan de goedkeuring van de Regeeringen behoeft te onderwerpen.

Indien de leden der commissie, in den zin van de desbetreffende regelen van het huishoudelijk reglement, niet tot overeenstemming komen, zal de meest gereede partij zich kunnen wenden tot een permanent scheidsgerecht, dat binnen één week uitspraak zal doen overeenkomstig de procedure, voorzien in de bij dit verdrag gevoegde overeenkomst.

Het gemis aan overeenstemming in de commissie zal zich op tweelei wijze kunnen openbaren.

Het zal betreffen óf wel de vraag omtrent het al of niet dringend noodzakelijke van het werk of van den begeerden maatregel, óf wel, indien de commissie het eens is over de dringende noodzakelijkheid, het werk of den voorgestelden maatregel zelf. Het scheidsgerecht zal zoowel omtrent de dringende noodzakelijkheid als omtrent den maatregel of het werk zelf uitspraak doen.

Het is niet doenlijk alle gevallen van dringende noodzakelijkheid van te voren aan te geven. De paragraaf bepaalt er zich toe bij wijze van voorbeeld die gevallen te noemen welke nu reeds kunnen worden voorzien. De opsomming sluit evenwel de andere gevallen niet uit en met name

paragraphe 4 et qui seraient de nature à entraîner à l'intérieur des dignes maîtresses une modification qui pourrait porter un préjudice sérieux aux intérêts de la navigation.

Pour éviter que l'on reconnaisse trop facilement un caractère d'urgence à des travaux de grande importance et que ceux-ci engagent indéfiniment les finances publiques sans approbation préalable du Gouvernement auquel incombe la dépense, il a paru raisonnable de limiter au chiffre de 100,000 florins le coût des travaux urgents auxquels s'appliquerait la procédure prévue au paragraphe 6. Si par exemple la Belgique veut faire exécuter un travail estimé urgent dont le coût dépasserait 100,000 florins, elle devra offrir de prendre à sa charge la partie des frais qui dépassent cette somme. Mais cette disposition ne doit pas s'entendre en ce sens que lorsque le coût du travail dépassera ce chiffre, les Pays-Bas refuseront *ipso facto* de payer les sommes qui excèdent 100,000 florins. Les Pays-Bas ont, au contraire, l'intention, pourvu que le travail soit à leurs yeux justifié et urgent, d'en payer le prix dans toute la mesure mise à leur charge par le paragraphe 8 de l'article IV. Toutefois, ils conservent, pour ce qui dépasse les 100,000 florins, leur droit d'appréciation.

§ 7. Ce paragraphe règle l'exécution des travaux. Il concilie les intérêts des administrations compétentes des deux pays avec le droit de contrôle et éventuellement le droit d'initiative de la commission.

Deux alternatives peuvent se présenter :

Ou bien les mesures à prendre ne requièrent pas célérité. Elles tombent alors sous l'application du paragraphe 5. Dans ce cas, ce sont alors les administrations belge et néerlandaise, chacune en ce qui concerne sa

niet de bevoegdheid om de werken, waarvan in paragraaf 4 sprake is, en welke van dien aard zijn, dat zij rivierwaarts van de bandijken eene zoodanige wijziging teweeg brengen, dat daardoor de belangen van de scheepvaart ernstig zouden kunnen worden benadeeld, stop te zetten.

Ten einde te voorkomen, dat men te licht het karakter van dringende noodzakelijkheid aan werken van groot belang zoude toekennen en zoodoende de openbare geldmiddelen zonder voorafgaande goedkeuring van de Regeering, te wier laste de uitgave komt, onbeperkt zoude bezwaren, kwam het billijk voor de kosten van de dringend noodzakelijke werken, waarop de in paragraaf 6 bedoelde regeling van toepassing zal zijn, te beperken tot het bedrag van f 100,000. Indien b. v. België een dringend noodzakelijk geacht werk, waarvan de kosten f 100,000 zouden te boven gaan, wil doen uitvoeren, zal het moeten aanbieden de meerdere kosten voor zijne rekening te nemen. Deze bepaling moet nochtans niet aldus worden opgevat dat, wanneer de kosten van het werk dat bedrag te boven zullen gaan, Nederland *ipso facto* zal weigeren het bedrag, waarmede de f 100,000 wordt overschreden, te betalen. Integendeel, het ligt in de bedoeling van Nederland om, mits het werk in zijne oogen gerechtvaardigd is en daarbij dringend noodzakelijk, de kosten daarvan te betalen in de mate waarin deze in paragraaf 8 van artikel IV te zijnen laste zijn gebracht. Evenwel behoudt Nederland zijn recht van beslissing ten aanzien van het bedrag, waarmede de f 100,000 wordt overschreden.

§ 7. Deze paragraaf regelt de uitvoering van de werken.

Zij doet zoowel aan de belangen van de betrokken administraties der beide landen als aan het recht van toezicht en eventueel het recht van initiatief van de Commissie recht wedervaren.

Twee mogelijkheden kunnen zich voordoen :

Of wel de te nemen maatregelen zijn niet spoedeischend. Zij vallen dan onder paragraaf 5. In dat geval zijn het de Belgische en Nederlandsche administraties, die, ieder voor wat betreft haar gedeelte van den water-

partie de la voie d'eau, qui exécutent ou bien les décisions de la commission, ou bien les décisions du Gouvernement, au cas où, faute d'accord, la commission leur a simplement transmis sa délibération, ou bien encore, à défaut d'entente entre les Gouvernements, la décision arbitrale. Mais dans chacun de ces cas la commission approuve au préalable les plans et devis, et elle garde le contrôle des travaux. Et au cas où les travaux ne seraient pas exécutés dans les délais et suivant les modalités prévues aux plans et devis, le droit de contrôle de la commission devra s'entendre en ce sens qu'elle pourra prendre les décisions qu'elle jugera nécessaires pour que les stipulations des plans et devis soient exécutées, et qu'elle pourra même, si elle le juge nécessaire, exécuter ou faire exécuter elle-même le travail.

Si la commission n'était pas d'accord au sujet de la nécessité de cette intervention ou de la mesure de cette intervention, le cas serait soumis à l'arbitrage. Selon que l'intervention de la commission présente ou non un caractère d'urgence, il y aura lieu de recourir au collège permanent prévu au paragraphe 6 ou à l'arbitrage prévu au paragraphe 5.

On bien il y a urgence, conformément au paragraphe 6. C'est alors la commission elle-même qui assure l'exécution de ses décisions ou les décisions du collège arbitral, soit en recourant aux administrations ou aux tiers soit directement à l'entremise des organismes qu'elle a le droit de créer à cette fin. Dans ce cas cependant l'administration du pays sur le territoire duquel s'effectue le travail n'est pas absolument tenue à l'écart. Elle a le droit au contraire de surveiller les travaux; mais la commission en conserve la direction.

§ 8. Le paragraphe 8 détermine dans quelle proportion chacun des deux pays supportera les frais de l'entretien et de l'exploitation de la voie d'eau.

weg, uitvoering geven, hetzij aan de besluiten van de Commissie, hetzij aan de besluiten van de Regeering — in het geval namelijk bij gemis aan overeenstemming de Commissie haar enkel hare beraadslaging heeft overgelegd — hetzij, bij gemis aan overeenstemming tusschen de Regeeringen, aan de scheidsrechterlijke uitspraak. Maar in elk dier gevallen keurt de Commissie van te voren de plannen en bestekken goed en behoudt zich het toezicht op de werken. En mochten de werken niet worden uitgevoerd binnen de termijnen en op de wijze als is aangegeven in de plannen en bestekken, dan moet het recht van toezicht van de Commissie aldus worden verstaan, dat zij de besluiten zal kunnen nemen, welke zij zal noodig oordeelen, opdat de bepalingen van de plannen en bestekken worden uitgevoerd, en dat zij zelfs, indien zij het noodig oordeelt, zelf het werk kan uitvoeren of doen uitvoeren.

Indien in de Commissie geene overeenstemming zonde bestaan omtrent de noodzakelijkheid of den aard van deze tusschenkomst, zou dit geschil aan arbitrage moeten worden onderworpen. Naar gelang de tusschenkomst van de Commissie al dan niet dringend noodzakelijk wordt geacht, zal men zich kunnen wenden tot het permanente scheidsgerecht, bedoeld in paragraaf 6, dan wel tot de scheidsrechterlijke Commissie, bedoeld in paragraaf 5.

Of wel er is dringende noodzakelijkheid overeenkomstig paragraaf 6. Dan is het de Commissie zelve, die voor de uitvoering van hare besluiten of van die van het scheidsgerecht zorg draagt, hetzij door de medewerking in te roepen van de administraties of van derden, hetzij rechtstreeks met behulp van de organen, welke zij bevoegd is te dien einde in het leven te roepen. In dat geval echter wordt de administratie van het land, op welks gebied het werk wordt uitgevoerd, niet geheel ter zijde gesteld. Integendeel, zij heeft het recht op de werken toe te zien; maar de Commissie behoudt de leiding.

§ 8. Paragraaf 8 bepaalt in welke mate ieder der beide landen de kosten van onderhoud en die van bediening van den waterweg zal dragen.

Il fixe d'abord le principe. Il met à charge de chacun des deux pays les frais d'entretien et d'exploitation de sa partie de la voie d'eau.

Il précise ensuite ce qu'il faut entendre par l'entretien et l'exploitation de la voie d'eau. C'est pratiquement le maintien de la voie d'eau dans ses conditions actuelles d'éclairage, de navigabilité, etc. En ce qui concerne le balisage et l'éclairage, les parties ont convenu de s'en référer aux listes annexées au traité.

Toutefois l'énumération de l'alinéa 2 n'est pas limitative, en ce sens qu'il faut comprendre dans l'entretien et l'exploitation de la voie d'eau le maintien en bon état non seulement des bonées, balises et feux, mais aussi des échelles de marée et autres accessoires.

Les travaux dont il s'agit dans l'alinéa 2 du paragraphe 8 comprendront, outre l'enlèvement d'épaves dans les passes balisées, l'exécution des dragages nécessaires pour maintenir dans le chenal de grande navigation l'état de navigabilité actuel.

Les parties sont d'accord pour admettre que les Pays-Bas rempliront les obligations mises à leur charge de ce chef en supportant les frais des dragages dans leur partie de la voie d'eau nécessaires pour permettre aux navires auxquels les conditions indiquées par la carte annexée au traité rendent possible de monter et de descendre tout le chenal susvisé, de continuer à le faire dans des conditions équivalentes de sécurité et de facilité.

Les travaux et mesures qui n'ont pas pour objet l'entretien et l'exploitation de la voie d'eau seront considérés comme travaux et mesures d'amélioration. Les deux Etats s'entendront au sujet de la répartition des frais relatifs à ces travaux et mesures. Il en sera naturellement de même au sujet du surcroît des frais d'entretien et d'exploitation qui en sont la conséquence. Ainsi par exemple si l'on juge utile pour la navigation d'améliorer l'éclairage de l'Escaut, les deux pays supporteront sur leur partie de la voie d'eau les dépenses qui n'excèdent pas leurs charges antérieures. De même, si la passe a par exemple huit mètres de

Zij stelt allereerst het beginsel vast. Zij brengt ten laste van ieder der beide landen de kosten van onderhoud en bediening van zijn gedeelte van den waterweg.

Zij omschrijft vervolgens nader wat onder onderhoud en bediening van den waterweg moet worden verstaan. Feitelijk komt dit neer op het houden van den waterweg in zijn tegenwoordigen staat van verlichting, bevaarbaarheid enz. Voor wat betreft de betonning, bebakening en verlichting, zijn partijen overeengekomen zich te gedragen naar de aan het verdrag gehechte lijsten.

De opsomming van alinea 2 is evenwel niet beperkend, in dien zin dat onder onderhouden bediening van den waterweg moet worden verstaan het in goeden staat houden niet alleen van de tonnen, bakens en lichten, maar ook van de peilschalen en andere bijkomstige zaken.

De werken bedoeld in alinea 2 van paragraaf 8 zullen bestaan, behalve in de opruiming van wrakken in het betonde vaarwater, in de uitvoering van het baggerwerk, noodig om de doorgoande vaargeul voor de groote scheepvaart in den tegenwoordigen staat van bevaarbaarheid te houden.

Partijen zijn het er over eens, dat Nederland aan zijne verplichtingen uit dien hoofde voldoet als het de kosten draagt van baggerwerk in zijn gedeelte, noodig om het aan vaartuigen, welke bij den op de kaart aangegeven toestand de geheele in het vorige lid bedoelde vaargeul op en af kunnen varen, mogelijk te maken zulks onder gelijkwaardige voorwaarden van veiligheid en gemak te blijven doen.

De werken en maatregelen, die niet strekken tot onderhoud en bediening van den waterweg, zullen als verbeteringswerken en -maatregelen worden beschouwd. Beide Staten zullen zich nader verstaan omtrent ieders aandeel in de kosten van deze werken en maatregelen. Dit geldt uiteraard ook voor de meerdere kosten van onderhoud en bediening, die daarvan het gevolg zijn. Indien men het dus bijv. voor de scheepvaart noodig acht de verlichting op de Schelde te verbeteren, zullen beide landen, ieder op zijn gedeelte van den waterweg, de uitgaven dragen, welke hunne vroegere lasten niet te boven gaan. Zoo zal de vaargeul, indien zij volgens de

profondeur d'après la carte annexée, et si elle est portée à neuf mètres, il y aura lieu de l'entretenir désormais à la nouvelle profondeur. Les deux États devront convenir à qui incomberont les frais d'entretien à payer en surcroît pour l'entretien du mètre complémentaire, tout comme ils auront dû se mettre d'accord au sujet des frais afférents à l'approfondissement même de la passe.

La question se posait de savoir ce qu'il adviendrait des travaux d'amélioration décidés par la Commission ou par les arbitres, au cas où les deux pays ne se mettraient pas d'accord sur les frais. Il est évident que ce défaut d'entente et les tergiversations au sujet du paiement ne peuvent constituer un obstacle à l'exécution d'un travail d'amélioration, lorsque celui-ci a été régulièrement décidé dans les formes prévues aux paragraphes précédents. A cet égard, l'arbitrage n'est pas de droit pour déterminer dans quelle proportion chacun des deux pays supportera les frais de pareil travail. Mais, d'autre part, il est convenu que dès qu'un travail a été régulièrement décidé, son exécution ne sera pas retardée. Tant que l'accord n'est pas intervenu entre les deux pays au sujet de la répartition des frais, il sera passé à l'exécution du travail moyennant l'offre par le pays qui y a intérêt de faire l'avance des fonds nécessaires à l'exécution.

§ 9. Les dispositions inscrites au paragraphe 9 visent à la fois les services du pilotage et les droits.

Le paragraphe 9 a pour but de régler entre la Belgique et les Pays-Bas le service du pilotage, de façon à supprimer la concurrence dans ce qu'elle avait de fâcheux et de manière à le rendre plus conforme aux intérêts réciproques des deux pays.

Les règles nouvelles édictées par le paragraphe sont claires. Précisons simplement quelques détails :

Vers l'aval le choix du pilote est

aangehechte kaart bijv. 8 Meter diep is en op 9 Meter wordt gebracht, in den vervolge op de nieuwe diepte moeten worden onderhouden. De beide Staten zullen zich dan nader moeten verstaan omtrent de vraag to wiens laste de kosten zullen komen, welke meer betaald moeten worden voor het onderhoud van de vaargeul op de één meter grootere diepte, evenals zij zich zullen hebben moeten verstaan omtrent de kosten verbonden aan de verdieping zelf van de vaargeul.

De vraag werd gesteld, wat er zal komen van de verbeteringswerken, waartoe door de commissie of door de scheidsrechters is besloten, voor het geval beide landen niet tot overeenstemming zouden komen omtrent de kosten. Het spreekt van zelf, dat dit gemis aan overeenstemming en de vertraging met betrekking tot de betaling geen beletsel mogen vormen voor de uitvoering van een verbeteringswerk, wanneer hiertoe op regelmatige wijze is besloten in den vorm, bedoeld in de voorgaande paragrafen. In dit geval heeft het scheidsgerecht niet de bevoegdheid te beslissen, in welke mate ieder der beide landen de kosten van een zoodanig werk zal dragen. Maar anderzijds staat het vast, dat, zoodra op regelmatige wijze tot het werk is besloten, de uitvoering daarvan niet zal mogen worden vertraagd. Zoolang omtrent de verdeling van de kosten tusschen beide landen geen overeenstemming is verkregen, zal tot uitvoering van het werk worden overgegaan, indien het land, dat er belang bij heeft, aanbiedt de voor de uitvoering noodige gelden voor te schieten.

§ 9. De bepalingen vervat in paragraaf 9 hebben zoowel op den loodsdienst als op de loodsgelden betrekking.

Paragraaf 9 heeft ten doel tusschen België en Nederland den loodsdienst zóó te regelen, dat de concurrentie, voorzoveel zij tot misstanden aanleiding gaf, wordt opgeheven en dat de dienst beter beantwoordt aan de wederzijdsche belangen van beide landen.

De nieuwe bepalingen, welke de paragraaf bevat, zijn duidelijk. Slechts enkele bijzonderheden mogen hier nader worden aangeduid.

Stroomafwaarts is de keuze van

libre ; mais le choix fixera la nationalité du pilote pour le parcours complet jusqu'à la haute mer. Si le navire change de pilote en cours de route, par exemple à Terneuzen ou à Flessingue, le second pilote devra être de la même nationalité que le premier.

Devant Anvers, le pilotage continuera à se faire, comme dans le passé jusqu'en rade du port. Par contre à Terneuzen le pilotage se fera désormais jusque dans l'écluse du canal.

Zeebrugge possède un pilotage indépendant de celui de l'Escaut pour les navires qui, fréquentant ce port, empruntent la partie ouest de la passe des Wielingen ; mais il faut envisager le cas d'un navire se dirigeant de Zeebrugge vers la haute mer en suivant la passe des Wielingen vers Flessingue et celle de l'Oostgat de Flessingue à la mer, et le cas inverse d'un navire se dirigeant de la haute mer vers Zeebrugge, en empruntant la passe de l'Oostgat jusque Flessingue et celle des Wielingen. Par assimilation avec les navires visés au deuxième alinéa du paragraphe, le navire ressortira, jusqu'à Flessingue, dans le premier cas au pilotage belge, et dans le deuxième cas au pilotage néerlandais. Par assimilation avec les navires visés au troisième alinéa, le navire devrait avoir, à partir de Flessingue, pour la continuation de sa route, le libre choix de son pilote. Il est toutefois entendu qu'afin d'éviter de ressusciter pour ces deux uniques cas, la concurrence en rade de Flessingue entre les deux pilotages, et par voie de réciprocité, le navire continuera sa route avec un pilote de même nationalité que celui qui l'aura amené jusque devant Flessingue. En d'autres termes, dans le premier cas, le navire ressortira exclusivement au pilotage belge ; dans le second cas, il ressortira, jusqu'en rade de Zeebrugge, exclusivement au pilotage néerlandais.

Les navires se rendant d'un port belge vers un autre port belge ressortissent exclusivement au pilotage belge. Cette disposition a pour but de faire confier aux pilotes belges les

loods vrij ; maar wanneer de keuze eenmaal is gedaan, zal daardoor voor de geheele reis tot in volle zee de nationaliteit van den loods bepaald zijn. Indien het vaartuig onderweg, bijv. te Terneuzen of te Vlissingen, van loods verwisselt, zal de tweede loods van dezelfde nationaliteit moeten zijn als de eerste.

Vóór Antwerpen zal de loodsdienst evenals voorheen worden uitgeoefend tot op de reede van de haven. Daarentegen zal de loodsdienst te Terneuzen voortaan tot in de sluis van het kanaal worden uitgeoefend.

Te Zeebrugge is, onafhankelijk van den loodsdienst van de Schelde, een dienst gevestigd voor de vaartuigen, welke die haven aandoen en daartoe gebruik maken van het westelijke deel van de Wielingen ; men moet echter ook het geval onder de oogen zien, dat een vaartuig zich uit Zeebrugge door de Wielingen tot Vlissingen en vandaar door het Oostgat naar volle zee begeeft, gelijk ook het omgekeerde geval, dat een vaartuig zich uit volle zee door het Oostgat tot Vlissingen en vandaar door de Wielingen naar Zeebrugge begeeft. Werd hier de regel omschreven in de tweede alinea van deze paragraaf toegepast, dan zou het vaartuig tot Vlissingen in het eerste geval onder den Belgischen, in het tweede geval onder den Nederlandschen loodsdienst vallen. Evenzoo zoude het vaartuig volgens den regel neergelegd in de derde alinea van Vlissingen af voor de verdere reis de vrije keuze van loods hebben. Teneinde echter te voorkomen, dat voor deze twee zeer bijzondere gevallen, de concurrentie tusschen de beide loodsdiensten ter reede van Vlissingen weder in het leven zou worden geroepen, is men overeengekomen, dat wederkeerig een zoodanig vaartuig zijne reis zal vervolgen met een loods van dezelfde nationaliteit als die, welke het tot vóór Vlissingen heeft gebracht. Met andere woorden, in het eerste geval zal het vaartuig uitsluitend onder den Belgischen loodsdienst vallen ; in het tweede geval zal het op reede van Zeebrugge uitsluitend onder den Nederlandschen loodsdienst vallen.

De vaartuigen, welke zich van eene Belgische haven naar eene andere Belgische haven begeven, vallen uitsluitend onder den Belgischen loodsdienst. Deze bepaling heeft ten doel

navires allant d'Anvers ou de Gand vers un port belge de la côte. Il n'est évidemment pas question ici de navires allant vers la Colonie.

En vertu de la règle fixée à l'alinéa 5, les navires se rendant de la haute mer vers un port néerlandais, ou inversement, et ceux qui se rendent d'un port néerlandais vers un autre port néerlandais ressortissent exclusivement au pilotage néerlandais. Dans le cas d'un navire se rendant d'un port belge à un port néerlandais ou inversement, chacun des pilotages interviendra exclusivement sur la partie des eaux appartenant aux pays dont il relève.

Le cas peut se présenter où un navire se dirigeant vers l'amont se voit obligé de rebrousser chemin et de descendre une partie de la rivière avant de pouvoir continuer son voyage vers son lieu de destination. Il est bien entendu qu'en pareil cas, comme aussi dans le cas contraire d'un navire se dirigeant vers l'aval, le navire n'aura pas besoin de changer de pilote.

Les deux pays pourront, comme par le passé, établir sur tout le cours de l'Escaut et de ses accès depuis la mer les services et stations de pilotage jugés nécessaires. Mais c'est désormais à la commission, conformément aux règles des paragraphes 4, 5 et 6, qu'est laissé le soin d'apprécier le caractère de nécessité. La commission pourra de façon générale intervenir au cas où le service de pilotage prévu aux alinéas 2 et 3 du paragraphe 9 ne donnerait pas satisfaction.

Mais il va sans dire que cette intervention ne pourra se produire qu'au point de vue des services. La commission pourra au besoin assurer elle-même les services, mais elle ne pourra pas modifier la répartition des services faite par les alinéas 2 et 3 du présent paragraphe entre la Belgique et les Pays-Bas.

Le traité contient une disposition importante en ce qui concerne les droits de pilotage.

Ces droits depuis la haute mer jusqu'à Anvers, et inversement, ne pourront plus, sauf le cas d'accord entre les deux Gouvernements, être

de vaartuigen, welke zich van Antwerpen of Gent naar eene Belgische kusthaven begeven, aan de Belgische loodsen toe te wijzen. Uiteraard is hier niet sprake van vaartuigen bestemd naar de Kolonie.

Krachtens de bepaling van alinea 5 vallen de vaartuigen, welke zich uit volle zee naar eene Nederlandsche haven begeven of omgekeerd en die welke zich van eene Nederlandsche haven naar eene andere Nederlandsche haven begeven, uitsluitend onder den Nederlandschen loodsdienst. Indien een vaartuig zich van eene Belgische haven naar eene Nederlandsche haven begeeft of omgekeerd, zal elk der beide diensten uitsluitend loodsen op het watergebied van het land, waaronder hij behoort.

Het geval kan zich voordoen, dat een stroomopwaarts gaand vaartuig zich genoodzaakt ziet een deel van de rivier stroomafwaarts terug te gaan voordat het de reis naar de plaats van bestemming kan voortzetten. Het is wel verstaan, dat in dergelijk geval, evenals ook in het tegenovergestelde geval van een stroomafwaarts gaand vaartuig, het vaartuig niet van loods behoeft te wisselen.

Beide landen zullen evenals vroeger langs den geheelen loop van de Schelde en hare toegangen uit zee de noodige loodsdiensten en -stations mogen vestigen. Maar voortaan zal, overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 4, 5 en 6, aan de Commissie worden overgelaten over de al of niet noodzakelijkheid te oordeelen. In het algemeen zal de Commissie kunnen ingrijpen, indien de loodsdienst, bedoeld in de alinea's 2 en 3 van paragraaf 9, niet zoude voldoen.

Het spreekt echter van zelf, dat dit ingrijpen slechts zal mogen plaats hebben ten opzichte van den dienst zelf. De commissie zal zoo noodig zelf voor een behoorlijken gang van den dienst kunnen zorg dragen, maar zij zal niet de verdeeling van den dienst tusschen België en Nederland, zooals die in de alinea's 2 en 3 van deze paragraaf is gemaakt, mogen wijziggen.

Het verdrag bevat eene belangrijke bepaling omtrent de loodsgelden.

Deze gelden zullen voor de reis van uit volle zee tot Antwerpen en omgekeerd, behoudens nadere overeenstemming tusschen de beide Rege-

supérieurs aux droits perçus depuis la haute mer jusqu'à Rotterdam, et inversement. Mais ils pourront leur être inférieurs, s'il en est décidé ainsi par la commission ou par les arbitres.

§ 10. La disposition de ce paragraphe établit la liberté de communication par télégraphie et téléphonie sans fil.

§ 11. Les termes de ce paragraphe sont repris au paragraphe 6 de l'article IX du Traité de 1839. Ils ne portent pas préjudice à l'interprétation qui peut en avoir été donnée dans les règlements ultérieurs au dit traité.

Mais il est convenu que les pêcheurs belges pourront désormais décharger leurs moules dans le port de Bouchoute où viennent d'être établis des escaliers de débarquement, et où les Pays-Bas construisent, pour leur permettre d'effectuer leurs transports directement en Belgique, des chemins convenables autour du port de Bouchoute et le long de la digue latérale jusqu'à la route de l'État belge.

Les pêcheurs belges sont admis à la location des moulins de l'Escaut oriental.

§ 12. Les canaux visés dans ce paragraphe ont été substitués par les Pays-Bas au Sloe et à la branche de l'Escaut dite l'Escaut Oriental. Il est convenu que les canaux devront être maintenus dans leurs conditions actuelles de navigabilité.

Ces termes impliquent dans la pensée des Pays-Bas l'intention d'achever la troisième écluse actuellement en construction à Wemeldinge, et de s'entendre avec la Belgique, quant à la répartition des frais, au sujet de la surélévation du pont de Vlakte.

Il est convenu, en outre, qu'à la demande de la Belgique, les Pays-Bas consentiront à ce que ces canaux soient agrandis. Les deux pays s'entendront dans ce cas au sujet des projets de travaux et de la répartition des frais résultant de ces travaux et au sujet de la répartition des frais d'entretien et d'exploitation qui en sont la conséquence.

§ 13. Ce paragraphe énonce pour

ringen, niet meer mogen bedragen dan die, welke geheven worden voor de reis van uit volle zee tot Rotterdam en omgekeerd. Maar zij zullen lager kunnen zijn, indien daartoe door de commissie of de scheidsrechters wordt besloten.

§ 10. Deze paragraaf vestigt de vrijheid van gemeenschap door middel van draadloze telegrafie en telefonie.

§ 11. De bepaling van deze paragraaf is overgenomen uit paragraaf 6 van artikel IX van het Verdrag van 1839. Zij doet geen afbreuk aan de uitlegging, die aan deze laatste gegeven mag zijn in de reglementen, welke na bedoeld verdrag zijn tot stand gekomen.

Er is echter overeengekomen dat de Belgische visschers voortaan hunne mosselen zullen mogen lossen in de haven van Bouchoute, waar thans trappen om te lossen zijn aangelegd en waar Nederland om de haven van Bouchoute en langs den leidijk tot aan den Belgischen rijksweg geschikte wegen aanlegt, ten einde de visschers in staat te stellen het vervoer rechtstreeks naar België te doen plaats hebben.

De Belgische visschers zijn toegelaten tot de verpachting van de mosselbanken in de Ooster-Schelde.

§ 12. De kanalen bedoeld in deze paragraaf, zijn door Nederland aangelegd ter vervanging van het Sloe en den tak van de Schelde, genaamd de Ooster-Schelde. Overeengekomen is, dat de kanalen in hun tegenwoordigen staat van bevaarbaarheid zullen moeten worden gehouden.

Nederland neemt daarbij het standpunt in, dat in deze woorden ligt opgesloten, dat de derde sluis, welke thans te Wemeldinge in aanbouw is, zal worden voltooid en dat het zich nader met België zal verstaan omtrent ieders aandeel in de kosten van de verhooging van de brug te Vlakte.

Men is bovendien overeengekomen, dat op een desbetreffend verzoek van België Nederland er in zal toestemmen, dat deze kanalen worden verruimd. In dat geval zullen de beide landen zich nader verstaan omtrent de plannen der werken en omtrent ieders aandeel in de kosten, aan deze werken verbonden, alsmede omtrent ieders aandeel in de kosten van onderhoud en bediening, welke daarvan het gevolg zijn.

§ 13. Deze paragraaf stelt voor het

le canal de Gand à Terneuzen le principe correspondant au principe énoncé au paragraphe 2 pour l'Escaut.

Le canal de Gand à Terneuzen comprend, dans l'intention commune des parties, le canal en aval des installations maritimes de Gand, c'est-à-dire à partir du pont de Langerbrugge inclusivement. La compétence de la Commission, instituée par le paragraphe 14, ne s'étendra donc pas aux installations du port de Gand.

A Terneuzen, le canal comprend l'avant-port de l'Ouest (Westelijke Buitenhaven), avec l'écluse et éventuellement les écluses nouvelles qui seraient construites pour donner accès du canal à l'Escaut. La partie du port de Terneuzen, située à l'Est du Hoofdkanaal, du Westelijke Kanaalarm et du Westelijke Buitenhaven, n'est pas soumise à la compétence de la Commission.

A Sas de Gand, le canal soumis à la compétence de la Commission, comprend le Oostelijke Kanaalarm et le Middenkanaalarm.

§ 14. De même qu'en vertu du paragraphe 3, il est institué une Commission de gestion pour tout ce qui concerne les intérêts de la navigation sur l'Escaut et ses accès depuis la haute mer, il est institué une Commission de gestion pour tout ce qui concerne les intérêts de la navigation sur le canal.

§ 15. Les pouvoirs de la commission du canal sont, *mutatis mutandis*, les mêmes que ceux de la commission de l'Escaut. Ceux-ci sont définis au paragraphe 4.

Le paragraphe 15 stipule, en outre, que la commission pourra aussi exercer par voie de règlements ou autrement, son contrôle sur les services des écluses et des ponts, l'énergie électrique, le halage et la traction. Ces termes doivent s'interpréter en ce sens que la compétence de la commission doit se limiter au contrôle de ces services, et que ces décisions tout en s'inspirant essentiellement de l'intérêt de la navigation sur le canal, devront tenir compte aussi des autres intérêts légitimes, tels que ceux des populations riveraines, de l'exploitation du chemin de fer, etc.

kanaal van Gent naar Terneuzen hetzelfde beginsel vast als dat, hetwelk voor de Schelde is neergelegd in paragraaf 2.

Het kanaal van Gent naar Terneuzen omvat, naar de opvatting van beide partijen, het kanaal beneden de haveninrichtingen van Gent, dat wil zeggen van de brug van Langerbrugge af, deze inbegrepen. De bevoegdheid van de commissie ingesteld bij paragraaf 14 zal zich dus niet over de haveninrichtingen van Gent uitstrekken.

Te Terneuzen wordt tot het kanaal gerekend de Westelijke Buitenhaven met de sluis en eventueel de nieuwe sluizen, die gemaakt mochten worden om uit het kanaal toegang te geven tot de Schelde. Het gedeelte van de haven van Terneuzen, gelegen ten oosten van het Hoofdkanaal, van den Westelijken Kanaalarm en van de Westelijke Buitenhaven, valt niet onder de bevoegdheid der commissie.

Te Sas van Gent vallen de Oostelijke Kanaalarm en de Middenkanaalarm van het kanaal onder de bevoegdheid van de commissie.

§ 14. Zooals bij paragraaf 3 eene Commissie van beheer wordt ingesteld voor de behartiging van de scheepvaartbelangen op de Schelde en hare toegangen van uit volle zee, wordt hier eene Commissie van beheer ingesteld voor de behartiging van de scheepvaartbelangen op het kanaal.

§ 15. De bevoegdheden van de kanaalcommissie zijn, *mutatis mutandis*, dezelfde als die van de Scheldecommissie. Deze laatste zijn omschreven in paragraaf 4.

Paragraaf 15 bepaalt bovendien, dat de commissie in den vorm van verordeningen of op andere wijze ook toezicht zal kunnen uitoefenen op de bediening van de sluizen en bruggen, op die van de electriciteitswerken alsmede op de jaag- en sleepdiensten. Deze bepaling moet aldus worden uitgelegd, dat de bevoegdheid van de commissie moet beperkt blijven tot het toezicht op die diensten en dat hare besluiten, hoewel uiteraard beheerscht door het belang van de scheepvaart op het kanaal, ook rekening zullen moeten houden met de andere rechtmatige belangen, als daar zijn die van de oeverbevolking, van de exploitatie van den spoorweg, enz.

La commission se réunira pour la première fois à Gand. Elle fixera ensuite librement les lieux de ses réunions, en attendant que ceux-ci soient fixés par son règlement d'ordre intérieur.

§ 16. Les paragraphes 5, 6 et 7 visant l'Escant et ses accès depuis la haute mer s'appliqueront, *mutatis mutandis*, au canal et à la commission du canal.

§ 17. Si le canal est amélioré ou agrandi, les frais qui en résultent sur la partie néerlandaise du canal seront à concurrence de cinq sixièmes à charge de la Belgique et à concurrence d'un sixième à charge des Pays-Bas.

Quant aux frais relatifs à l'entretien et à l'exploitation de la partie néerlandaise du canal, la Convention du 8 mars 1902 fixe un forfait à payer par la Belgique. Ce forfait, qui d'ailleurs s'étend aussi à d'autres objets, sera maintenu tant que les deux pays ne se seront pas mis d'accord au sujet d'une base nouvelle de répartition.

Le système nouveau de partage des frais pour les travaux d'amélioration sera appliqué à partir du 1^{er} janvier de l'année qui suivra la mise en vigueur du traité.

§ 18. Le pilotage sur le canal de Gand à Terneuzen sera facultatif.

Conformément à ce qui est stipulé au paragraphe 9, désormais le pilotage commencera ou finira dans les écluses à Terneuzen, sans que cependant les frais de pilotage puissent être augmentés de ce chef pour le navire. Il résulte de cette disposition que le navire qui prendra un pilote pour remonter ou descendre le canal, fera l'échange des pilotes dans l'écluse.

§ 19. Il est évident que cette disposition ne vise pas la rétribution à payer pour le pilotage.

§ 20. Il résulte de ce paragraphe qu'il y aura lieu de lire désormais le littéra c de l'article 1 de la Convention du 29 juin 1895, comme suit : « quand la flottaison du canal au repère de Sas de Gand dépassera de 0^m.25 ou plus l'étiage sus-indiqué. »

De commissie zal voor de eerste maal te Gent samenkomen. Het zal haar verder vrij staan de plaatsen, waar zij zal vergaderen, te bepalen, totdat deze zullen zijn vastgesteld in het huishoudelijk reglement.

§ 16. De paragrafen 5, 6 en 7 betreffende de Schelde en hare toegangen van uit volle zee zullen *mutatis mutandis* op het kanaal en de kanaalcommissie van toepassing zijn.

§ 17. Indien het kanaal wordt verbeterd of verruimd, zullen de daaruit ten aanzien van het Nederlandsche gedeelte van het kanaal voortvloeiende kosten tot een bedrag van vijf zesden ten laste van België en tot een bedrag van één zesde ten laste van Nederland komen.

Ten aanzien van de kosten van onderhoud en bediening van het Nederlandsche gedeelte van het kanaal stelt de overeenkomst van 8 Maart 1902 eene door België te betalen bepaalde som vast. Deze som, die overigens ook andere zaken betreft, zal gehandhaafd blijven, zolang de beide landen niet omtrent een nieuwen grondslag van verdeling zullen zijn overeengekomen.

Het nieuwe stelsel van verdeling der kosten van de verbeteringswerken zal met ingang van den eersten Januari van het jaar, volgende op het inwerkingtreden van het verdrag, worden toegepast.

§ 18. Op het kanaal van Gent naar Terneuzen zullen de vaartuigen niet loodsplichtig zijn.

Overeenkomstig het bepaalde bij paragraaf 9 zal de loodsdienst voortaan beginnen of eindigen in de sluisen te Terneuzen, zonder dat echter uit dien hoofde de loodsgelden voor het vaartuig zullen mogen worden verhoogd. Uit deze bepaling volgt, dat het vaartuig, hetwelk een loods zal nemen om het kanaal op of af te varen, in de sluis van loods zal verwisselen.

§ 19. Het is duidelijk, dat deze bepaling niet betrekking heeft op de betaling van loodsgelden.

§ 20. Uit deze paragraaf volgt, dat littera c van artikel 1 van de Overeenkomst van 29 Juni 1895 in den vervolge aldus gelezen zal moeten worden :

« wanneer de waterpeilspiegel van het kanaal aan de peilschaal te Sas van Gent 0.25 m. of meer boven het hiervoor vastgestelde peil rijst ».

Il va sans dire que cette modification à l'article I ne fait pas obstacle à la revision éventuelle du surplus de cette convention.

ARTICLE V.

Cet article abroge l'article 10 du Traité de 1839, qui est repris dans son esprit à l'article III du présent traité.

ARTICLES VI, VII ET VIII.

De même que l'article IV a pour but d'assurer à la Belgique sa pleine liberté de communication avec la mer, de même les articles VI et VII ont pour objet d'assurer la pleine liberté de ses communications avec son arrière-pays, les bassins rhénan, mosan et mosellan, et d'améliorer les communications entre la Belgique et les Pays-Bas.

Les paragraphes de ces articles ne demandent que peu d'explications.

Au paragraphe 2 de l'article VI il est dit que le raccordement à la Meuse sera fait conformément aux indications du Gouvernement néerlandais. Cette clause ne s'applique qu'au cas où la Belgique ferait usage de la disposition lui permettant de faire passer la voie d'eau au-dessus de la Meuse à Venlo, puisque dans les autres cas, l'accord entre les deux Gouvernements est nécessaire.

Au paragraphe 5 du même article les frais dont on prévoit la répartition comprendront les frais d'études des commissions instituées par le paragraphe 4.

Au paragraphe 6 du même article, tout comme au paragraphe 3 de l'article VII, on prévoit l'intervention éventuelle de l'un des deux pays dans les frais d'entretien et d'exploitation des voies d'eau à créer ou à agrandir sur le territoire de l'autre pays. Au cas où cette intervention deviendrait effective, un contrôle sera organisé de commun accord au profit du pays voisin obligé d'intervenir dans les frais, de façon que ce pays soit tenu au courant de tout ce qui concerne l'entretien et l'exploitation aux frais desquels il aurait à participer.

Het spreekt van zelf, dat deze wijziging van artikel I aan eene eventuele herziening van de overige bepalingen van die overeenkomst niet in den weg staat.

ARTIKEL V.

Dit artikel doet artikel 10 van het verslag van 1839, dat wat zijne strekking betreft in artikel III van dit verdrag is herhaald, vervallen.

ARTIKEL VI, VII en VIII.

Zooals artikel IV ten doel heeft aan België de volkomen vrijheid van verbinding met de zee te waarborgen, zoo hebben de artikelen VI en VII ten doel de volkomen vrije verbinding met zijn achterland, het gebied van den Rijn, dat van de Maas en dat van de Moezel te verzekeren en de verbindingen tusschen België en Nederland te verbeteren.

De paragrafen van deze artikelen hebben slechts weinig toelichting nodig.

In paragraaf 2 van artikel VI wordt gezegd, dat de verbinding met de Maas overeenkomstig de aanwijzingen van de Nederlandsche Regeering zal worden gemaakt. Deze clause slaat slechts op het geval, dat België gebruik zou maken van de bepaling, volgens welke het den waterweg over de Maas heen bij Venlo mag aanleggen, omdat in anderen gevallen overeenstemming tusschen beide Regeeringen nodig is.

In de kosten, welker verdeling is voorzien in paragraaf 5 van hetzelfde artikel, zullen zijn begrepen de kosten van de werkzaamheden der bij paragraaf 4 ingestelde commissien.

In paragraaf 6 van hetzelfde artikel wordt, evenals in paragraaf 3 van artikel VII, eene eventuele bijdrage van één der beide landen in de kosten van onderhoud en bediening van de waterwegen, welke op het gebied van het andere land zullen worden aangelegd of verruimd, voorzien. Indien omtrent die bijdrage overeenstemming wordt bereikt, zal in gemeen overleg ten behoeve van het land, hetwelk tot eene bijdrage in de kosten verplicht is, een zoodanig toezicht worden ingesteld, dat dat land op de hoogte wordt gehouden omtrent alles wat betreft het onderhoud en de bediening, in de kosten waarvan het zou moeten bijdragen.

Au paragraphe 1 de l'article VII, on stipule que la vitesse du courant sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc ne pourra pas être telle qu'elle nuirait aux intérêts de la navigation ou à la conservation de la voie d'eau. Ces derniers mots ont une portée générale; mais ils visent plus particulièrement les affouillements qui se produiraient en raison d'une vitesse excessive du courant, et qui ainsi compromettraient la stabilité du plafond, des berges et des ouvrages d'art.

Au cas où à un moment quelconque l'un des deux pays désirerait écouler dans le canal de Maestricht à Bois-le-Duc un débit incompatible avec les dimensions de la section transversale et des ouvrages d'art réalisés à ce moment, il devra supporter les frais résultant des modifications à apporter au profil transversal et aux ouvrages d'art.

Au cas où l'un des deux pays aurait agrandi à ses frais la section transversale et les ouvrages d'art d'une partie de ce canal en vue de la circulation de bateaux d'un tonnage supérieur à 1.000 tonnes, l'autre pays ne pourra écouler un débit supérieur à celui qui correspond à la section transversale pour bateaux de 1.000 tonnes, qu'en intervenant dans les frais effectués du chef de cet agrandissement. Les deux pays s'entendront au sujet du montant de cette intervention.

Il est utile d'expliquer l'alinéa 3 de ce paragraphe par un exemple. En présumant que le canal ne puisse écouler que 10 mètres cubes, pourvu que le débit de la Meuse au droit de la prise d'eau soit de 30 mètres cubes, ou davantage, la Belgique pourra écouler 8 mètres cubes dans le canal et les Pays-Bas 2 mètres cubes.

Dans l'interprétation de cette disposition, il faudra tenir compte de la mesure dans laquelle on transformera successivement les divers tronçons du canal. Ainsi, si le tronçon de Maestricht à Bocholt est agrandi pour écouler un débit de 25 mètres cubes, et si le tronçon du canal de Bocholt à la frontière n'est approprié que pour écouler un débit de 4 mètres cubes, les Pays-Bas ne pourront faire écouler par la prise d'eau que le débit susceptible de passer par le tronçon du canal de Bocholt à la frontière et par ses ouvrages d'art,

In paragraaf 1 van artikel VII wordt bepaald, dat de stroomsnelheid in de Zuid-Willemsvaart niet zóó groot zal mogen zijn, dat zij schade zoude toebrengen aan de scheepvaartbelangen of aan den goeden staat van den waterweg. Deze laatste worden hebben eene algemeene strekking; maar zij hebben meer in het bijzonder betrekking op de beschadiging, die door eene overmatige stroomsnelheid zouden ontstaan, en die aldus aan den goeden staat van den bodem, de oevers en de kunstwerken afbreuk zouden doen.

Indien op een gegeven oogenblik één der beide landen door de Zuid-Willemsvaart eene hoeveelheid water zou willen afvoeren, welke de afmetingen van het dwarsprofiel en van de alsdan bestaande kunstwerken niet zouden toelaten, zal dat land de kosten van de aan het dwarsprofiel en de kunstwerken aan te brengen veranderingen moeten dragen.

Indien één der beide landen op zijne kosten het dwarsprofiel en de kunstwerken van een gedeelte van dat kanaal met het oog op het verkeer met vaartuigen van meer dan 1.000 ton mocht vergrooten, zal het andere land slechts dan eene grotere hoeveelheid dan die, welke beantwoordt aan het dwarsprofiel voor vaartuigen van 1.000 ton, mogen afvoeren, indien het bijdraagt in de kosten van die vergroting. De beide landen zullen zich nader verstaan omtrent het bedrag van die bijdrage.

Het kan zijn nut hebben alinea 3 van deze paragraaf met een voorbeeld toe te lichten. Verondersteld, dat het kanaal slechts 10 M³ kan afvoeren en de afvoer van de Maas ter plaatse van den uitlaat 30 M³ of meer bedraagt, zal België 8 M³ door het kanaal mogen afvoeren en Nederland 2 M³.

Bij de uitlegging van deze bepaling zal men rekening moeten houden met de mate waarin achtereenvolgens de verschillende gedeelten van het kanaal zullen worden gewijzigd. Indien bijv. het gedeelte van Maestricht tot Bocholt zoodanig wordt verruimd, dat het geschikt is voor den afvoer van eene hoeveelheid van 25 M³, en indien het gedeelte van het kanaal van Bocholt naar de grens slechts geschikt is voor den afvoer van eene hoeveelheid van 4 M³, zal Nederland door den uitlaat slechts die hoeveelheid kunnen afvoeren, welke kan worden doorgelaten

augmenté du débit à écouler dans cet embranchement vers Maesbracht.

Il y a lieu de noter aussi, au sujet de ce paragraphe, que si certains jours la Belgique demeure en défaut de notifier au Waterstaat la quantité d'eau qu'elle désire prendre à Maestricht, c'est la quantité notifiée en dernier lieu qui lui sera attribuée chaque jour jusqu'à ce qu'elle ait fait une nouvelle notification.

Dans le cas où les quantités d'eau attribuées à la Belgique par le paragraphe 1 de l'article VII deviendrait insuffisantes à raison soit de la création de nouveaux canaux, soit de l'élargissement des canaux prévus audit article les deux Gouvernements examineraient à nouveau la situation en vue d'accroître ces quantités dans toute la mesure du possible.

Au paragraphe 2 de l'article VII, il est stipulé que les deux pays conviennent d'améliorer le canal de Liège à Maestricht en prévision de bateaux de 1.000 tonnes. Le but de ce paragraphe est d'imposer un minimum. Les parties n'entendent évidemment pas enlever ainsi aux deux pays la faculté d'améliorer le canal sur leur territoire respectif, en prévision de bateaux d'un tonnage supérieur à 1.000 tonnes.

Le paragraphe 3 de l'article VII stipule l'amélioration du canal de Maestricht à Bois-le-Duc. Il y a lieu de noter que l'agrandissement du canal est envisagé aussi bien au point de vue de l'écoulement des eaux dont le débit est réglé au paragraphe 1 de l'article VII, qu'au point de vue des intérêts de la navigation.

Le paragraphe 4 de l'article VII doit être interprété en ce sens que sur l'embranchement à créer de Neeroeteren à Maesbracht, il ne pourra être établi aucun péage ni de taxe, pas plus qu'il ne pourra être établi de taxes ou péages nouveaux ou qu'il ne pourra être décrété des augmentations des péages ou taxes actuels sur les voies d'eau visées aux paragraphes 2 et 3 de l'article VII.

Le paragraphe 5 de l'article VII a pour objet de régler l'écoulement des eaux dans les bassins, communs à la Belgique et aux Pays-Bas, du Dommel,

door het gedeelte van het kanaal van Bochoolt naar de grens en door de kunstwerken daarvan, vermeerderd met de door het verbindingskanaal met Maesbracht af te voeren hoeveelheid.

Ook moet betreffende deze paragraaf nog worden opgemerkt, dat, indien België op zekere dagen in gebreke blijft aan den Waterstaat mede te deelen, hoeveel water het te Maestricht wenscht te ontvangen, het, tot dat het eene nieuwe opgave zal hebben gedaan, dagelijks die hoeveelheid toegevoerd zal krijgen, welke het de laatste maal heeft gevraagd.

Ingeval de bij artikel VII, paragraaf 1, aan België toegekende hoeveelheden water onvoldoende zouden worden tengevolge hetzij van den aanleg van nieuwe kanalen, hetzij van de verbreding van de in dat artikel bedoelde kanalen, zullen de beide Regeringen den toestand opnieuw onder de oogen zien ten einde die hoeveelheden zooveel mogelijk te vermeerderen.

Paragraaf 2 van artikel VII bepaalt dat beide landen overeenkomen het kanaal van Luik naar Maastricht te verbeteren voor het verkeer met vaartuigen van 1000 ton. De strekking van deze paragraaf is een minimum vast te leggen. Partijen bedoelden uiteraard niet daarmede aan beide landen de bevoegdheid te ontnemen het kanaal op hun gebied te verbeteren voor het verkeer met vaartuigen van meer dan 1000 ton.

Paragraaf 3 van artikel VII bepaalt, dat de Zuid-Willemsvaart zal worden verbeterd. Opgemerkt moge worden, dat de verruiming van het kanaal is voorzien zoowel met het oog op den afvoer van water, waarvan de hoeveelheid is bepaald in paragraaf 1 van artikel VII, als met het oog op de scheepvaartbelangen.

Paragraaf 4 van artikel VII moet in dien zin worden uitgelegd, dat het van Neeroeteren naar Maesbracht te maken verbindingskanaal niet met eenigen tol of heffing zal mogen worden bezwaard, evenmin als nieuwe tollén of heffingen zullen mogen worden ingevoerd of tot verhooging van de tegenwoordige tollén of heffingen zal mogen worden overgegaan voor de waterwegen bedoeld in de paragrafen 2 en 3 van artikel VII.

Paragraaf 5 van artikel VII heeft tot strekking den waterafvoer te regelen in het aan België en Nederland gemeenschappelijke stroomgebied van

de la Mark et du Roosendaalsche Vliet. Cet écoulement sera assuré de façon à prévenir sur les territoires des deux pays, autant que faire se pourra, les inondations.

Les deux pays supporteront les frais de la construction des travaux nécessaires à cet effet au prorata de leurs intérêts respectifs. Il sera toutefois tenu compte, dans la fixation de la part d'intervention de la Belgique, du règlement intervenu entre les deux pays en 1873, d'après lequel une somme de 250.000 francs a été payée à forfait par la Belgique aux Pays-Bas, pour permettre à ceux-ci de remédier aux inondations provoquées en Brabant néerlandais du fait des irrigations existant en Belgique en ce moment.

Le troisième alinéa du paragraphe 5 met à charge de la Belgique les frais des travaux nécessités par l'écoulement des eaux qu'elle dériverait par la prise d'eau de Maastricht au delà des quantités accordées à la Belgique en vertu du Traité de 1863. Les travaux dont il s'agit ici sont ceux nécessaires à l'écoulement non pas de la totalité des eaux complémentaires que la Belgique aura désormais la faculté de prendre à Maastricht, mais de la partie de ces eaux qu'elle écoulera effectivement.

Le paragraphe 6 de l'art. VII prévoit qu'une commission mixte procédera aux études et dressera les plans des voies d'eau et des travaux. Cette disposition a surtout pour but d'amener la prompte exécution de ces travaux. Mais il est expressément convenu qu'elle ne peut avoir pour effet d'entraver ou de retarder les travaux déjà projetés ou en cours sur ces voies d'eau, pour autant bien entendu que ces travaux répondent aux exigences de l'article VII du présent traité.

Art. IX.

Le principe énoncé dans cet article sera appliqué d'après les conventions internationales qui pourraient intervenir relativement à la liberté des communications et du transit. En attendant, les deux pays s'inspireront de ce

de Dommel, dat van de Mark en dat van de Roosendaalsche Vliet. Deze afvoer zal aldus worden geregeld, dat overstromingen op het gebied der beide landen zooveel mogelijk worden voorkomen.

De beide landen zullen de kosten dragen van den aanleg der daartoe noodige werken, naar den maatstaf van hunne wederzijdsche belangen. Evenwel zal bij de bepaling van hetgeen België moet bijdragen worden rekening gehouden met de in 1873 tusschen de beide landen getroffen regeling, krachtens welke eene som van 250,000 frank door België bij wijze van afkoopsom aan Nederland is betaald, ten einde dit laatste land in staat te stellen de overstromingen tegen te gaan, welke in Nederlandsch Brabant tengevolge van de toen in België aanwezige bevoeiingswerken plaats vonden.

De 3^e alinea van paragraaf 5 brengt ten laste van België de kosten van de werken noodig voor den afvoer van het water, hetwelk het door den uitlaat te Maastricht mocht ontvangen boven de hoeveelheden, welke bij het Verdrag van 12 Mei 1863 aan België zijn toegestaan. De werken, waarom het hier gaat, zijn die welke noodig zijn voor den afvoer niet van al het meerdere water, dat België voortaan te Maastricht mag nemen, maar van dat deel, dat het metterdaad zal afvoeren.

Paragraaf 6 van art. VII bepaalt, dat eene gemeenschappelijke commissie tot de bestudeering en het opmaken der plannen van de waterwegen en de werken zal overgaan. Deze bepaling heeft vooral ten doel de spoedige uitvoering van die werken te bevorderen. Maar er is bepaaldelijk overeengekomen, dat zij niet eene belemmering of vertraging van de uitvoering van de voor die waterwegen reeds ontworpen of in aanbouw zijnde werken tengevolge mag hebben, voor zooveel wel te verstaan die werken beantwoorden aan de eischen van artikel VII van dit verdrag.

Art. IX.

Het in dit artikel uitgesproken beginsel zal toepassing vinden overeenkomstig de internationale conventies, welke regelen zullen stellen met betrekking tot de vrijheid van verkeer en van doorvoer. In afwachting daar-

principe pour faciliter dans toute mesure possible leur trafic respectif.

L'intention des deux Gouvernements est d'ailleurs de maintenir la gratuité complète du transit, même dans l'hypothèse où les conventions générales auxquelles il est fait allusion ci-dessus permettraient la perception de certains droits destinés à couvrir les dépenses de surveillance et d'administration, sauf en ce qui concerne la perception de taxes destinées à couvrir les dépenses de surveillance et d'administration extraordinaires rendues nécessaires par un transbordement éventuel en cours de transit.

Il est bien entendu que ce qui précède n'a pas pour conséquence de modifier le régime existant en ce qui concerne l'obligation pour les bateliers de fournir aux convoyeurs le logement, la nourriture et l'éclairage à moins qu'ils ne préfèrent s'exonérer de cette obligation par le paiement d'une indemnité correspondante.

Quant au deuxième alinéa de cet article, le désir commun des Parties, en ce qui concerne les formalités douanières relatives aux bateaux en transit, est d'arriver, le plus tôt possible, à une situation de fait leur permettant de s'abstenir normalement d'enlever les plombs ou scellés assurant l'intégrité des cargaisons. Cette situation étant acquise, Elles se borneront, en dehors des cas exceptionnels où la sauvegarde nationale ou des soupçons de fraude rendraient nécessaire un examen nouveau de la cargaison, à apposer, le cas échéant, des plombs ou scellés supplémentaires ou à faire convoier les bâtimens.

En vue d'arriver à cette situation de fait, il est reconnu que la plus grande diligence est nécessaire pour que le plombage soit pleinement efficace.

Dès que les autorités douanières des deux pays auront pu constater que ce résultat est atteint, elles agiront ainsi qu'il est prévu ci-dessus.

van zullen beide landen zich door dit beginsel laten leiden ten einde hun onderling verkeer zooveel mogelijk te vergemakkelijken.

Het is trouwens de bedoeling van beide Regeeringen, evenals tot nu toe, den doorvoer in het geheel niet te belasten, zelfs voor het geval, dat de algemeene conventies bovenbedoeld de heffing zouden toestaan van bepaalde rechten ter dekking van de kosten van toezicht en administratie; hierbij wordt evenwel niet gedacht aan de heffing van rechten ter dekking van de kosten van buitengewoon toezicht en administratie, tengevolge van eene eventuele overlading tijdens den doorvoer noodzakelijk geworden.

Het voorgaande brengt niteraard geene verandering in het bestaande stelsel voor zooveel betreft de verplichting van de schippers om aan de geleiders huisvesting, voeding en licht te verschaffen, tenzij zij er de voorkeur aan geven zich van deze verplichting te bevrijden door de betaling van eene daarmede overeenkomende vergoeding.

Wat de tweede alinea van dit artikel betreft is het de wensch van beide Partijen om, ten aanzien van de douaneformaliteiten betreffende de vaartuigen in doorvaart, zoo spoedig mogelijk tot dezen stand van zaken te komen, dat men zich als regel er van zal kunnen onthouden de douaneloodjes en -zegels te verbreken, welke de ongeschondenheid van de ladingen waarborgen. Wanneer deze stand van zaken is ingetreden zullen Partijen, behalve in de gevallen, dat de nationale veiligheid of vermoedens van smokkelarij een nieuw onderzoek van de lading bij uitzondering noodzakelijk zouden maken, er zich toe bepalen eventueel een tweede stel douaneloodjes of -zegels aan te brengen of de vaartuigen te doen begeleiden.

Erkend wordt dat, om tot dezen stand van zaken te komen, er zoo spoedig mogelijk zoodanige maatregelen dienen te worden genomen, dat men zich volkomen op de verzegeling kan verlaten.

Zoodra de douane-autoriteiten van beide landen zich ervan zullen hebben vergewist, dat dit resultaat is bereikt, zullen zij handelen zooals hierboven is aangegeven.

ARTICLES SUIVANTS.

Ces articles peuvent se passer de commentaire.

Toutefois, en ce qui concerne la clause de revision, il y a lieu de noter que les conventions conclues par les Gouvernements belge et néerlandais en exécution des articles VIII, IX et X du Traité du 19 avril 1839, et les conventions intervenues au sujet d'autres questions réglées dans le présent traité seront maintenues jusqu'à ce qu'elles aient été révisées, sauf pour les articles de ces conventions qui seraient en contradiction avec les articles du présent traité lesquels, en ce cas, les abrogent de plein droit.

Le traité entrera immédiatement en vigueur. Toutefois, l'exécution immédiate de certaines de ses clauses pouvant être pratiquement impossible, il est entendu qu'en ce qui les concerne, le régime actuel continuera provisoirement à recevoir son application.

PROCÉDURE D'ARBITRAGE.

La procédure d'arbitrage est réglée par la Convention-annexe. Cette Convention-annexe exige pas de commentaire, sauf un point.

L'alinéa 2 de l'article I stipule que dans le cas d'un différend prévu par l'article IV, paragraphe 6 « le collège arbitral permanent sera saisi du litige par la transmission du procès-verbal des délibérations constatant le différend. Le règlement d'ordre intérieur déterminera les formes dans lesquelles cette dernière communication sera faite ».

Le règlement d'ordre intérieur dira qu'il y a différend si la moitié des membres soutient qu'un différend existe. Dans ce cas, le procès-verbal constatera le différend; la signature des membres qui ont soutenu l'existence d'un différend suffira à rendre valable ce procès-verbal.

Fait en double à La Haye, le 3 avril 1925.

(s) HYMANS.

De volgende Artikelen.

Deze artikelen hebben geene toelichting noodig.

Echter moet wat de herzienings-clausule betreft, opgemerkt worden, dat de door de Belgische en Nederlandsche Regeeringen ter uitvoering van de artikelen VIII, IX en X van het Verdrag van 19 April 1839 gesloten overeenkomsten en de overeenkomsten omtrent andere onderwerpen, welke in het onderhavige verdrag zijn geregeld, van kracht zullen blijven, totdat zij zullen zijn herzien, behalve wat betreft die artikelen van die overeenkomsten, welke in strijd mochten zijn met de artikelen van dit verdrag, welke laatste de eerstgenoemde artikelen in dat geval van rechtswege doen vervallen.

Het verdrag zal onmiddellijk in werking treden. Aangezien echter de onmiddellijke uitvoering van eenige bepalingen practisch onmogelijk zoude kunnen zijn, is men overeengekomen, dat ten aanzien van die bepalingen het tegenwoordige stelsel voorloopig van toepassing zal blijven.

ARBITRAGEPROCEDURE.

De arbitrageprocedure wordt geregeld in de bij het verdrag gevoegde Overeenkomst. Deze Overeenkomst heeft slechts op één punt toelichting noodig.

Alinea 2 van artikel I bepaalt, dat, indien er een geschil ontstaat als voorzien in artikel IV, paragraaf 6, « dit bij het permanente scheidsgerecht zal worden aangebracht door overlegging van de notulen van de beraadslagingen, waaruit van het geschil blijkt. Het huishoudelijk reglement zal bepalen in welken vorm deze laatste mededeeling zal geschieden ».

Het huishoudelijk reglement zal bepalen, dat er een geschil bestaat, indien de helft van de leden van oordeel is, dat er een geschil aanwezig is. In dat geval zullen de notulen van het geschil doen blijken; de handteekening van de leden, die van oordeel zijn, dat er een geschil bestaat, zal voldoende zijn om die notulen van kracht te doen zijn.

Gedaan in dubbel te 's Gravenhage, den 3 April 1925.

(s) KARNEBEEK.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Belges et le Gouvernement de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas désirant préciser le sens de certaines stipulations du Traité conclu à La Haye le 3 avril 1925, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

I. Il est bien entendu, par rapport à l'avant-dernier alinéa de la partie du Mémoire interprétatif relative à l'article II du Traité, que dans les cas où les frais d'entretien, d'exploitation ou de construction de certains ouvrages incombent actuellement de droit à des personnes ou à des institutions du pays voisin, celles-ci resteront chargées de ces frais.

Le Gouvernement de l'Etat dont ces personnes ou institutions relèvent prêtera au besoin son concours pour veiller à ce qu'elles se conforment aux obligations dont il s'agit ainsi que pour le remboursement à l'autre Etat des paiements dont ces personnes ou institutions seraient redevables de ce chef.

II. En constatant dans le Mémoire interprétatif au sujet du paragraphe 3 de l'article IV que la Commission et les arbitres à nommer en vertu des paragraphes 5 et 6 auront le devoir de fonder leurs décisions sur le traité, les intérêts de la navigation ayant naturellement le pas sur les autres intérêts relatifs à la voie d'eau, les parties ont voulu souligner le caractère essentiel des principes formulés aux paragraphes 2 et 3.

Il est bien entendu cependant que les décisions à prendre par la Commission ou par les arbitres ne devront pas perdre de vue les autres intérêts légitimes, dont la méconnaissance créerait un danger pour les riverains, tels que la sécurité des terres voisines de la voie d'eau et l'écoulement des eaux des régions qui font écouler leurs eaux dans l'Escaut, en ce sens que

In gevolge den wensch der Regeering van Zijne Majesteit den Koning der Belgen en der Regeering van Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden de strekking van eenige bepalingen van het op 3 April 1925 te 's Gravenhage gesloten Verdrag nader te omschrijven, zijn de ondergeteekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, omtrent het navolgende overeengekomen :

I. Het is wel verstaan, met betrekking tot het voorlaatste lid van het gedeelte van de Toelichtende Memorie, dat artikel II van het Verdrag betreft, dat ingeval de kosten van onderhoud en bediening of aanleg van zekere werken thans rechte ten laste komen van personen of instellingen van het aangrenzend land, deze tot het dragen van die kosten gehouden blijven.

De Regeering van den Staat waartoe die personen of instellingen behooren, zal zoo noodig hare medewerking verleen en tot bevordering van het nakomen van de bedoelde verplichting, alsook tot het terugbetalen aan den anderen Staat van de gemaakte kosten, welke uit dien hoofde door die personen of instellingen moeten worden gedragen.

II. Door in de Toelichtende Memorie met betrekking tot paragraaf 3 van artikel IV vast te stellen, dat de Commissie en de krachtens paragrafen 5 en 6 te benoemen scheidsrechters verplicht zullen zijn hunne besluiten op het verdrag te gronden, gaande de belangen van de scheepvaart uiteraard boven de andere belangen welke op den waterweg betrekking hebben, hebben partijen het groote belang willen doen nitkomen van de in paragrafen 2 en 3 omschreven beginselen.

Het is intusschen wel verstaan, dat de besluiten, door de Commissie of door de scheidsrechters te nemen, andere rechtmatige belangen, waarvan de miskennis een gevaar zou opleveren voor de aanwonenden, als daar zijn de veiligheid van het oevergebied van den waterweg en de waterloozing van de op de Schelde afwaterende landstreken, niet uit het

toutes les décisions qui risqueraient de compromettre ces intérêts devront tenir compte des mesures à prendre pour parer à ce danger.

Lorsque des travaux décidés dans l'intérêt de la navigation nécessiteraient des mesures pour sauvegarder ces autres intérêts, les frais de ces mesures seront compris dans les frais des travaux.

III. Le Mémoire interprétatif ayant constaté que les Pays-Bas rempliront les obligations mises à leur charge par l'alinéa 1 du paragraphe 8 de l'article IV en supportant, pour ce qui concerne leur partie de la voie d'eau, les frais 1° du maintien en bon état des bouées, balises et feux, ainsi que des échelles de marée et autres accessoires, 2° de l'enlèvement d'épaves dans les passes balisées, 3° de l'exécution des dragages nécessaires pour maintenir dans le chenal de grande navigation l'état de navigabilité actuel, un doute pourrait surgir quant à la question de savoir si cette dernière obligation, telle qu'elle a été définie au sixième alinéa de la partie du Mémoire interprétatif qui a trait au paragraphe 8 de l'article IV, doit au reste être considérée comme illimitée. Telle n'est pas l'intention des hautes Parties contractantes. Si les dragages dont il s'agit à l'endroit cité du Mémoire interprétatif, mesurés dans les moyens de transport et calculés pour des périodes de vingt années, à commencer de la mise en vigueur du Traité, dépasseraient 15,000,000 de M³, les Pays-Bas ne seront pas tenus à supporter les frais des dragages supplémentaires.

A moins d'une entente contraire, ces frais seraient à la charge de la Belgique.

IV. La gratuité du remorquage, actuellement accordée par la Belgique, sans distinction de pavillon d'ailleurs, à la navigation entre Anvers et Strasbourg, ne sera pas étendue à d'autres destinations ou provenances, sur aucune des voies

oog mogen verliezen, met dien verstande dat alle beslissingen die deze belangen in gevaar zouden kunnen brengen, rekening zullen moeten houden met de te nemen maatregelen om dat gevaar te keeren.

Wanneer werken waartoe in het belang van de scheepvaart wordt besloten, maatregelen tot verzekering van die andere belangen noodzakelijk zouden maken, zullen de kosten van die maatregelen worden begrepen in de kosten van bedoelde werken.

III. Nu ingevolge de Toelichtende Memorie Nederland aan de bij het eerste lid van paragraaf 8 van artikel IV op zich genomen verplichtingen zal voldoen als het, wat zijn gedeelte van den waterweg betreft, de kosten draagt 1° van het in goeden staat houden van de tonnen, bakens en lichten, zoomede van de peilschalen en andere bijkomstige zaken, 2° van de opruiming van wrakken in het betonde vaarwater, en 3° van de uitvoering van het baggerwerk, noodig om de doorgaande vaargeul voor de groote scheepvaart in den tegenwoordigen staat van bevaarbaarheid te houden. zou twijfel kunnen rijzen met betrekking tot de vraag, of deze laatste verplichting, nader bepaald in het zesde lid van dat gedeelte der Toelichtende Memorie, dat op artikel IV, paragraaf 8, betrekking heeft, overigens als onbegrensd moet worden beschouwd. Dit is niet de bedoeling der hooge contracterende Partijen. Indien het ter aangehaalde plaats van de Toelichtende Memorie bedoelde baggerwerk, gemeten in de middelen van vervoer en telkens berekend over een tijdperk van twintig jaren, te beginnen met het in werking treden van het Verdrag, eene hoeveelheid van 15,000,000 m³ te boven zou gaan, zal Nederland niet gehouden zijn de kosten van het meerdere baggerwerk te betalen.

Behoudens andere overeenkomst zullen die kosten ten laste van België komen.

IV. De kosteloosheid van den sleepdienst, thans door België, overigens zonder daarbij onderscheid te maken naken naar de vlag, verleend aan de scheepvaart tusschen Antwerpen en Straatsburg, zal niet worden uitgestrekt tot vaartuigen bestemd naar of

d'eau dont il s'agit au paragraphe 7 de l'article VI. Elle sera, au surplus, supprimée au plus tard le jour où le canal d'Anvers au Moerdijk sera ouvert au trafic.

Sur les mêmes voies d'eau, il ne sera accordé par la Belgique à la navigation aucune autre facilité ou avantage qui serait basé sur la destination ou la provenance du bateau ou de son chargement.

V. Par réciprocité de ce qui est stipulé en faveur de la Belgique dans le Mémoire interprétatif à propos de l'article VII, il est également entendu que, dans le cas où les quantités d'eau attribuées aux Pays-Bas par le paragraphe 1 dudit article deviendraient insuffisantes à raison, soit de la création de nouveaux canaux, soit de l'élargissement de canaux déjà existants, les deux Gouvernements examineraient à nouveau la situation en vue d'accroître ces quantités dans la mesure du possible.

VI. Les stipulations du premier alinéa du paragraphe 2, ainsi que celles du premier, du quatrième et du cinquième alinéa du paragraphe 3 de l'article VII n'ayant d'autre but que l'amélioration des voies de navigation entre Liège et Maestricht et les points d'origine, situés sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, du canal de jonction avec l'Escaut, à Bocholt, et de l'embranchement à créer de Neeroeteren à Maesbracht, les Parties sont d'accord pour admettre que si l'amélioration d'un certain point ou d'une certaine partie de l'un des canaux existants rencontrait de sérieux obstacles, elles rechercheraient une autre solution.

VII. La stipulation inscrite au paragraphe 19 de l'article IV et au paragraphe 4 de l'article VII, et en vertu de laquelle les taxes existantes sur le canal de Gand à Terneuzen, sur celui de Liège à Maestricht ainsi que sur celui de Maestricht à Bois-le-Duc, ne pourront être relevées, ne fait pas obstacle à ce que ces taxes soient perçues sur la base de leur valeur-or au 1^{er} janvier 1914.

komende van andere plaatsen, op eenigen waterweg, bedoeld in paragraaf 7 van artikel VI. Zij zal bovendien worden opgeheven uiterlijk op den dag waarop het kanaal van Antwerpen naar den Moerdijk voor het verkeer zal worden opengesteld.

Op diezelfde waterwegen zal door België aan de scheepvaart geen enkel ander gemak of voordeel worden verleend, uit hoofde van de bestemming of de herkomst van het schip of deszelfs lading.

V. Als tegenhanger van hetgeen ten gunste van België is bepaald in de Toelichtende Memorie met betrekking tot artikel VII is het insgelijks verstaan, dat, ingeval de bij paragraaf 1 van dat artikel aan Nederland toegekende hoeveelheden water onvoldoende zouden worden tengevolge, hetzij van den aanleg van nieuwe kanalen, hetzij van de verbreiding van reeds bestaande kanalen, de beide Regeeringen den toestand opnieuw onder de oogen zullen zien teneinde die hoeveelheden zoo veel mogelijk te vermeerderen.

VI. Vermits de bepalingen van het eerste lid van paragraaf 2 en het eerste, vierde en vijfde lid van paragraaf 3 van artikel VII geen ander doel hebben dan de verbetering van de scheepvaartverbindingen tusschen Luik en Maestricht en de aan de Zuid-Willemsvaart gelegen beginpunten van het verbindingskanaal met de Schelde te Bocholt en van het te maken verbindingskanaal van Neeroeteren naar Maesbracht, zijn Partijen het er over eens, dat, voor het geval ten aanzien van eenig punt of eenig gedeelte van een der bestaande kanalen de verbetering ernstige bezwaren zou ontmoeten, een andere oplossing zou moeten worden gezocht.

VII. De bepaling van paragraaf 19 van artikel IV en paragraaf 4 van artikel VII, krachtens welke de bestaande heffingen op het kanaal Gent-Terneuzen, het kanaal Luik-Maestricht en de Zuid-Willemsvaart niet zullen mogen worden verhoogd, verzet er zich niet tegen, dat die heffingen geïnd naar den grondslag van hare goudwaarde op 1 Januari 1914.

VIII. Le présent Protocole sera considéré comme approuvé et sanctionné sans autre ratification spéciale, par le seul fait de l'échange des ratifications du Traité auquel il se rapporte.

En foi de quoi les soussignés ont dressé le présent Protocole en langues néerlandaise et française et ont apposé ci-dessous leurs signatures.

Fait en double à La Haye, le 18 mai 1926.

VII. Dit Protocol zal, zonder andere bijzondere bekrachtiging, als goedgekeurd en bekrachtigd worden beschouwd door het enkele feit van de uitwisseling der akten van bekrachtiging van het Verdrag waarop het betrekking heeft.

Ter oorkonde waarvan de ondergeteekenden dit Protocol in de Nederlandsche en Fransche talen hebben opgemaakt en hieronder hunne handteekening hebben gesteld.

Gedaan in dubbel te s'-Gravenhage, den 18^{den} Mei 1926.

(s) PRINCE ALBERT DE LIGNE,

(s) KARNEBEEK.



Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 27 MEI 1926.

Wetsontwerp

tot goedkeuring van het Verdrag tot herziening van het te Londen, op 19 April 1839 tusschen België en Nederland onderteekend Verdrag.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Het Verdrag dat wij de eer hebben aan uwe goedkeuring te onderwerpen, werd te 's Gravenhage, op 3 April 1925, onderteekend door den toenmaligen Minister van Buitenlandsehe Zaken, den heer Paul Hymans. Alhoewel het reeds toen vergezeld was van een verklarende Memorie, die er op authentieke wijze de draagwijdte van aangeeft, hebben zekere, door een gedeelte der Nederlandsche openbare meening geuite bezwaren de Belgische en de Nederlandsche Regeeringen er toe gebracht hunne overeenstemming uit te drukken in een Protocol dat het Verdrag nauwkeuriger bepaalt.

Om een juist begrip te hebben van een Akte, waardoor de toekomstige staat onzer betrekkingen met Nederland wordt vastgelegd, is het niet ongewenscht in het kort aan den oorsprong er van te herinneren.

De eerste plannen voor dit Verdrag werden gevormd ten tijde der onderhandelingen voor het Verdrag van Versailles.

De Belgische Regeering had de Geallieerde Regeeringen gewezen op de ontoreikendheid van een internationaal waarborgsysteem, dat ons land voor den vreeselijksten aller oorlogen niet had kunnen behoeden; zij had, anderzijds, hunne aandacht gevestigd op de belemmeringen, welke door zekere, niet bij de moderne toestanden passende bepalingen van het Nederlandsch-Belgische Verdrag van 1839, veroorzaakt konden worden aan de ontwikkeling van onzen zee- en rivierhandel.

Een eerste voldoening werd reeds aan onze onderhandelaars gegeven in de aan Duitschland, op 7 Mei 1919, medegedeelde vredesvoorwaarden; daarin kwam reeds voor, in een hoofdstuk betreffende België, artikel 34, waardoor:

« Duitschland erkennend dat de Verdragen van 19 April 1839, die voor den oorlog het regime van België vaststelden, niet meer met de tegenwoordige omstandigheden overeenkomen, er in toestemt dat deze Verdragen afgeschaft worden, en van nu af de verplichting aangaat te erkennen en na te komen alle, om het even welke, overeenkomsten, die de voornaamste verbonden en geassocieerde Mogendheden, of sommige onder hen, met de Regeeringen van België of van Nederland zullen kunnen aangaan, ten einde in de vervanging van gezegde Verdragen van 1839 te voorzien. Moest zijne uitdrukkelijke toetreding tot deze

overeenkomsten of tot eenige hunner beschikkingen vereischt worden, zoo verbindt Duitschland zich van nu af deze te verleen ».

Enkele weken later, den 4ⁿ Juni 1919, nam de Opperste Raad der Geallieerden, op verslag van de Commissie der Belgische Aangelegenheden bij de Vredesconferentie, het volgend besluit aan :

« De verbonden en daarbij aangesloten Mogendheden, de herziening van de Verdragen van 1839 als noodzakelijk erkend hebbende, dragen aan eene Commissie, bestaande uit de vertegenwoordigers van de Vereenigde-Staten, het Britsche Rijk, Frankrijk, Italië, Japan, België en Nederland, op een onderzoek in te stellen naar de maatregelen welke uit die herziening behooren voort te spruiten, en voorstellen dienaangaande te doen, welke noch overdracht van territoriale souvereiniteit noch internationale servituten mogen bevatten.

» De Commissie zal België en Nederland uitnoodigen samen formules in te dienen met betrekking tot de bevaarbare waterwegen, zich daarbij latende leiden door de algemeene beginselen, door de Vredesconferentie aangenomen ».

De aldus opgerichte Commissie werd de Commissie der XIV genoemd, omdat zij samengesteld was uit 14 afgevaardigden van de hierboven vermelde landen. België was er vertegenwoordigd door den heer P. Segers, Staatsminister, en den heer Orts, Gevolmachtigd Minister, aan wier voortvarendheid en helder inzicht de Regeering alhier openbaar hulde wenscht te brengen.

De Commissie der XIV had een dubbel programma te verwezenlijken : het eene politiek, het andere economisch.

Op politiek gebied kwam het er op aan de opheffing van het regime der opgelegde onzijdigheid, dat feitelijk reeds afgeschaft was, te bevestigen en, van den anderen kant, de noodige waarborgen te zoeken om in geval van eene nieuwe aanranding de verdediging van België te verzekeren. Op economisch gebied was het in hoofdzaak noodig, ter gelegenheid der herziening van het politiek statuut, het regime ingesteld in 1839 voor de rivieren en kanalen die België en Nederland met elkander verbinden, met de nieuwe eischen der scheepvaart in overeenstemming te brengen.

De kwesties betrekking hebbend op het politiek statuut maakten het voorwerp uit van lange en levendige besprekingen. Maar het besluit van den 4ⁿ Juni 1919 wees alle oplossingen af, die hetzij een overdracht van territoriale souvereiniteit, hetzij het instellen van internationale servituten met zich brachten. Van den anderen kant wenschte Nederland buiten elke andere politieke combinatie dan den Volkenbond te blijven. In deze omstandigheden bepaalde de Commissie er zich toe, in het ontwerp dat zij opmaakte, de afschaffing vast te stellen van de bepalingen der Verdragen van 1839 betreffende de eeuwigdurende onzijdigheid en het verbod van Antwerpen een militaire haven te maken.

Terwijl deze besprekingen van politieke aard voortgezet werden, verzocht de Commissie, zich gedragend naar het besluit van 4 Juni 1919, België en Nederland haar gemeenschappelijke formules betreffende de bevaarbare wegen voor te stellen. Na onderhandelingen die bijna negen maanden duurden en waarbij België vertegenwoordigd was door den heer P. Segers, Staatsminister, waren beide afvaardigingen, de Belgische en de Nederlandsche, het eens geworden over de termen van een ontwerp van Verdrag dat aan de Commissie der XIV onderworpen werd op 23 Maart 1920 en hare goedkeuring meedroeg. Enkele dagen

later echter, in de maand Mei van hetzelfde jaar, kwam het geschil betreffende het juridisch statuut van de vaargeul der Wielingen de besprekingen onderbreken.

Men kent de tegenover elkander staande thesissen. De vaargeul der Wielingen is de breedste en de meest gebruikte der drie vaargeulen die toegang tot de Schelde verleenen.

Evenwijdig met onze kust gelegen is zij, aan de monding der Schelde, bijna geheel begrepen binnen de grens van drie mijlen van de Belgische zeekust af, welke de Belgische territoriale wateren uitmaakt. Meer naar het westen verwijdt zij er zich van, maar niet zonder nog gedeeltelijk binnen de zone van drie mijlen te blijven. Nederland eischte de uitsluitende souvereiniteit over deze vaargeul op. België kon van zijnen kant niet afzien van de rechten die elk land bezit op de zeeën die aan zijn grondgebied grenzen.

De onderbreking der onderhandelingen duurde meer dan vier jaar, totdat eindelijk beide Regeeringen oordeelden dat eene oplossing der in den loop der jaren 1919 en 1920 besproken vraagstukken mogelijk en wenschelijk was, zelfs indien de Wielingen niet in de te treffen schikking mochten opgenomen worden. Het volstond aan de Regeeringen, op het oogenblik van het onderteekenen van het Verdrag, de voorbehoudingen betreffende de souvereiniteit te vernieuwen die zij in den loop der XIX^e eeuw naar aanleiding der vroegere moeilijkheden herhaaldelijk gemaakt hadden.

Het ontwerp van 1920, alsmede de verklarende Memorie die er bij gevoegd was, werden voor rectificatie hernomen, en na nieuwe onderhandelingen, geleid voor België door baron van Zuylen en den heer de Ruelle, werden Memorie en Verdrag eindelijk op 3 April 1925, te 's Gravenhage, door de twee Ministers van Buitenlandsche Zaken, de heeren van Karnebeek en Hymans, onderteekend.

De officieele commentaar die onder den vorm van Verklarende Memorie en van Protocol bij het Verdrag gevoegd is, spaart ons de moeite er een uitvoerige ontleding van te geven.

Het zal aan het Parlement niet ontgaan dat het hoofdbelang dat dit Verdrag voor België biedt, in zijne economische beschikkingen gelegen is.

In zijn politiek gedeelte stelt het Verdrag eenvoudig de afschaffing vast van artikel 7 van het tweezijdig Verdrag van 19 April 1839, in zooverre dit artikel aan ons land het regime der eeuwigdurende neutraliteit oplegde. Het schaft insgelijks, voor zoover noodig, artikel 14 van hetzelfde Verdrag af, krachtens welk artikel de haven van Antwerpen enkel eene handelshaven mocht zijn.

Bovendien bevat de verklarende Memorie eene gewichtige verklaring afgelegd door den Nederlandschen afgevaardigde vóór de Commissie der XIV. Bezorgd om eenigermate de vrees te stillen die in België heerschte om reden der kwetsbaarheid van het deel van het Nederlandsch grondgebied dat een gedeelte onzer oostgrens dekt, liet de Nederlandsche Regeering door deze gezaghebbende verklaring weten dat zij, in zooverre de voorschriften van het Pact van den Volkenbond zulks toelaten, « eene met opzet bedreven schending van het grondgebied, op welke plaats zij ook geschiede, als een *casus belli* beschouwde ».

Overigens stietsen de Belgische onderhandelaars op den onverzettelijken afkeer der Nederlandsche Regeering voor het toetreden tot politieke combinaties of voor het aangaan van verbintenissen die Nederland op voorhand in elk toekomend conflict zouden betrekken, en de nieuwe internationale waarborgen die noodzakelijk gemaakt werden door de vernietiging van het door de Verdragen van 1839 aan ons land toegekende statuut, haalt België uit het Pact van den Volkenbond alsmede uit het te Locarno onderteekende Rijnpact.

Indien, in politiek opzicht, het nieuwe Verdrag ver is van te beantwoorden aan de door onze onderhandelaars van 1919 geuite desiderata, getuigt het daarentegen, in economisch opzicht, van eene werkelijke bezorgdheid van beide Regeeringen om in een gemeenschappelijk belang samen te werken voor de verbetering hunner fluviale verbindingen.

Nauwkeuriger bevestiging der vrijheid van scheepvaart van de handelsvaartuigen op al de stroomen, rivieren of kanalen die de grondgebieden scheiden of ze doorsnijden, alsook op de tusschenwateren, — proceduur voor de verbetering der bevaarbare waterwegen volgens de behoeften der scheepvaart, — billijke vaststelling der lasten te dragen door ieder der nationale Beheeren, — instelling van twee Commissies voor het beheer der belangen van de scheepvaart op de Schelde en het kanaal van Terneuzen, — aanwijzing der loodsdiensten van beide landen voor onderscheiden vaargeulen, — recht van aanleggen van nieuwe waterwegen voor de verbetering der verbindingen met de bekkens van den Rijn, de Maas en de Moezel; anderzijds, verbetering der bevaarbaarheid der zijkanalen van de Maas en verbetering van het regime van den afvoer van het water der Vlaanders, alsmede van het bevoeiingswater van de Kempen langs het Nederlandsch grondgebied, overeenkomstig de aanvragen ingediend door de Nederlandsche Regeering, — ten slotte, scheidsrechterlijke bedingen, — ziedaar, in het kort opgesomd, de bijzonderste bepalingen van het aan uwe goedkeuring onderworpen Verdrag.

Maar, bij het opmaken van dit belangrijk Verdrag, hebben de Hooge Verdragsluitende Partijen er niet enkel naar getracht te voldoen, hetzij aan gemeenschappelijke, hetzij aan wederkeerige belangen erkend als komende overeen met de hoogste eischen van een modern internationaal fluviaal recht : zij zijn er ook om bezorgd geweest, door het tot stand brengen eener oprechte en vriendschappelijke samenwerking de tusschen hun beide landen bestaande banden nauwer toe te halen.

De Belgische Regeering is er van overtuigd dat, indien het Verdrag dat U onderworpen wordt uwe goedkeuring mededraagt, wat zij vast hoopt, het niet enkel eene gevoelige verbetering in het in 1839 vastgestelde regime zal aanbrenge; het zal ook als uitwruksel hebben, volgens de schoone uitdrukking van den afgevaardigde van Nederland ter Conferentie van Parijs, Minister van Swinderen, « hoe langer hoe meer van onze beide volken te maken *understanding souls*, zielen die elkaar verstaan » en die, door hun goede verstandhouding en hun doelmatige samenwerking, tot de bevestiging van den Vrede en tot den terugkeer van den vooroorlogischen voorspoed in Europa zullen bijdragen.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

EMILE VANDERVELDE.

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES
ET SA MAJESTÉ LA REINE DES
PAYS-BAS,

Désirant réviser certaines dispositions du Traité conclu à Londres le 19 avril 1839 et convenir de certains arrangements propres à favoriser les intérêts réciproques de Leurs pays,

ont résolu de conclure à cet effet un traité et ont nommé pour Leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le ROI DES BELGES :

Son Excellence Monsieur Paul HYMANS, Son Ministre des Affaires Etrangères, Ministre d'Etat ;

Sa Majesté la REINE DES PAYS-BAS :

Son Excellence Jonkheer H. A. VAN KARNEBEEK, Son Ministre des Affaires Etrangères ;

lesquels, dûment autorisés, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE I.

Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent comme abrogé :

L'article VII du Traité conclu à Londres le 19 avril 1839 en tant qu'il concerne la neutralité de la Belgique, ainsi que l'article XIV dudit Traité.

ARTICLE II.

L'article VIII du Traité conclu à Londres le 19 avril 1839 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

L'écoulement des eaux des Flandres belges par le territoire de la Flandre Néerlandaise sera assuré de manière à prévenir les inondations et à maintenir la cote normale de la nappe aquifère. Les écluses et ouvrages existants et les écluses et ouvrages qui devraient être encore construits à cet effet seront entretenus, exploités et établis par qui

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING
DER BELGEN EN HARE MAJESTEIT
DE KONINGEN DER NEDERLANDEN,

Wenshende eenige bepalingen van het op 19 April 1839 te Londen gesloten Verdrag te herzien en eenige regelingen ten behoeve van de wederzijdsche belangen van Hunne landen te treffen,

hebben besloten te dien einde een verdrag te sluiten en hebben tot Hunne gevolmachtigden benoemd :

Zijne Majesteit de KONING DER BELGEN :

Zijne Excellentie den Heer Paul HYMANS, Hoogstdezelfs Minister van Buitenlandsche Zaken, Minister van Staat ;

Hare Majesteit de KONINGIN DER NEDERLANDEN :

Zijne Excellentie Jonkheer Mr. H. A. VAN KARNEBEEK, Hoogstderzelver Minister van Buitenlandsche Zaken ;

die, daartoe behoorlijk gemachtigd, omtrent de navolgende bepalingen zijn overeengekomen :

ARTIKEL I.

De Hooge Contracteerende Partijen erkennen als vervallen :

Artikel VII van het op 19 April 1839 te Londen gesloten Verdrag voor zooveel het de onzijdigheid van België betreft, alsmede artikel XIV van dat Verdrag.

ARTIKEL II.

Artikel VIII van het op 19 April 1839 te Londen gesloten Verdrag vervalt en wordt vervangen door de navolgende bepalingen :

De waterafvoer uit Belgisch Vlaanderen door het gebied van Zeeuwsch-Vlaanderen zal op zoodanige wijze worden verzekerd, dat overstromingen worden voorkomen en de grondwaterstand op normaal peil wordt gehouden. De Staat, op wiens gebied de bestaande sluizen en werken en de sluizen en werken, welke te dien einde nog ge-

de droit à la diligence de l'Etat sur le territoire duquel ils se trouvent.

Les frais de construction, d'entretien et d'exploitation seront supportés par chacun des deux pays sur son territoire.

Si toutefois des épuisements ou autres ouvrages sur territoire belge ou néerlandais qui n'existaient pas au moment de la mise en vigueur du présent Traité étaient de nature à nécessiter des frais de construction, d'entretien ou d'exploitation complémentaires sur territoire néerlandais ou belge, il est bien entendu que le surcroît de ces frais resterait à la charge respectivement de la Belgique ou des Pays-Bas.

Une commission composée de membres à nommer en nombre égal par la Belgique et par les Pays-Bas dans un délai de deux mois à partir de la mise en vigueur du présent Traité, sera chargée de procéder aux études et de dresser les plans des travaux nécessaires à l'écoulement des eaux visées ci-dessus.

Cette commission sera chargée du contrôle de tout ce qui concerne l'écoulement des eaux. Elle fera rapport tous les trois ans aux deux Gouvernements.

S'il s'élève entre les deux pays, leurs administrations ou leurs ressortissants respectifs des plaintes ou des difficultés au sujet de l'écoulement des eaux et notamment au sujet de l'établissement, de l'entretien ou de l'exploitation des écluses et ouvrages d'art nécessaires pour assurer cet écoulement, la question sera soumise par l'administration du pays intéressé à ladite commission qui décidera à la pluralité des voix ou, en cas de partage, en référerà aux deux Gouvernements.

ARTICLE III.

Sans préjudice au paragraphe 1 de l'article IV, chacun des deux Etats s'engage vis-à-vis de l'autre à appliquer à la navigation sur sa partie des voies d'eau navigables qui séparent ou traversent les territoires belges et néerlandais, et sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le réseau rhénan, y

maakt zouden moeten worden, zich bevinden, zal zorg dragen, dat zij worden onderhouden, bediend en aangelegd door degenen, die daartoe rechte zijn gehouden.

Ieder der beide landen zal voor zijn gebied de kosten dragen van aanleg, onderhoud en bediening.

Indien evenwel bemalingen of andere werken op Belgisch of Nederlandsch gebied, welke bij het in werking treden van dit Verdrag nog niet bestonden, van dien aard zouden zijn, dat zij hogere kosten van aanleg, onderhoud of bediening zouden noodig maken op Nederlandsch of Belgisch gebied, dan is het wel verstaan, dat die hogere kosten voor rekening zullen blijven onderscheidenlijk van België of van Nederland.

Eene commissie, waarvan de leden binnen twee maanden na het in werking treden van dit verdrag in gelijken getale door België en Nederland zullen worden benoemd, zal worden belast met de bestudeering en het opmaken van de plannen van de werken noodig voor den bovenbedoelden waterafvoer.

Deze commissie zal worden belast met het toezicht op al hetgeen den waterafvoer betreft. Zij zal om de drie jaar verslag uitbrengen aan de beide Regeeringen.

Indien tusschen de beide landen, hunne administraties of hunne wederzijdsche onderdanen klachten of moeilijkheden rijzen ten opzichte van den waterafvoer en met name nopens den aanleg, het onderhoud en de bediening van de voor de verzekering van dien waterafvoer noodige sluizen en kunstwerken, zal die aangelegenheid door de administratie van het belanghebbende land aan het oordeel van genoemde commissie worden onderworpen, welke bij meerderheid van stemmen zal beslissen of, bij staking van stemmen, de zaak naar de beide Regeeringen zal verwijzen.

ARTIKEL III.

Onverminderd het bepaalde in paragraaf 1 van artikel IV, verbindt ieder der beide Staten zich jegens den ander om ten aanzien van de scheepvaart op zijn gedeelte van de bevaarbare waterwegen, welke het Belgische en het Nederlandsche gebied scheiden of doorsnijden, alsmede op de verbindingswateren tusschen de

compris les canaux de Walcheren et de Zuid-Beveland, le principe de la liberté de navigation et le principe de l'égalité de traitement, de telle sorte qu'aucune distinction ne soit faite entre les ressortissants, les biens et le pavillon de l'Etat riverain lui-même et les ressortissants, les biens et le pavillon de tout autre Etat.

ARTICLE IV.

L'article IX du Traité du 19 avril 1839 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

— § 1. L'Escaut occidental et ses accès depuis la haute mer, ainsi que l'Escaut en aval d'Anvers seront perpétuellement libres et ouverts à la navigation de tous bâtiments de toutes nations autres que les navires de guerre.

Ces bâtiments n'y seront soumis en cours de route, de la part des autorités belges ou néerlandaises, tant judiciaires qu'administratives, à aucun péage ou taxe, de quelque nature ou sous quelque forme que ce soit, autre que les droits de pilotage, à aucune visite ni à aucun retard ou entrave quelconque pour quelque motif que ce soit.

Toutefois, et sans préjudice aux pouvoirs reconnus à la commission instituée par le paragraphe 3, chacun des deux pays pourra prendre dans ses eaux, à l'égard des bâtiments en provenance ou à destination de ses propres ports, telles dispositions qu'il juge opportunes relativement aux douanes, à la police, aux prescriptions sanitaires, à l'émigration ou l'immigration, ainsi qu'à l'importation ou à l'exportation des marchandises prohibées. Ces dispositions n'entraveront pas inutilement le trafic.

§ 2. Les Hautes Parties Contractantes considèrent comme un principe essentiel que l'Escaut occidental et ses accès depuis la haute mer, ainsi que l'Escaut en aval des installations maritimes du port d'Anvers, doivent répondre à toute époque, au point de vue de la navigabilité, aux conditions exigées tant par les progrès de la construction navale que par les besoins croissants de la navigation.

§ 3. Il sera institué une Commission de gestion dans le but de sauvegarder

Schelde en het Rijnnet, de kanalen door Walcheren en Zuid-Beveland inbegrepen, het beginsel van de vrije scheepvaart en dat van de gelijkheid van behandeling toe te passen, in dien zin, dat geenerlei onderscheid wordt gemaakt tusschen de onderdanen, de goederen en de vlag van den oeverstaat zelf en de onderdanen, de goederen en de vlag welken anderen Staat ook.

ARTIKEL IV.

Artikel IX van het verdrag van 19 April 1839 vervalt en wordt vervangen door de navolgende bepalingen :

§ 1. De Wester-Schelde en hare toegangen van uit volle zee, alsmede de Schelde beneden Antwerpen, zullen voortdurend vrij en open zijn voor de vaart van alle vaartuigen van alle naties, uitgezonderd oorlogsschepen.

Die vaartuigen zullen aldaar gedurende hunne doorvaart vanwege de Belgische of Nederlandsche autoriteiten, zoo rechterlijke als administratieve, niet aan eenigen tol of heffing, van welken aard of onder welken vorm ook, behoudens de loodsgelden, noch aan eenig onderzoek, oponthoud of belemmering, op welken grond dan ook, worden onderworpen.

Niettemin zal elk der beide landen, onverminderd de bevoegheden, toegekend aan de commissie, ingesteld bij paragraaf 3, op zijne wateren ten aanzien van de vaartuigen, afkomstig van of bestemd naar zijne eigen havens, met betrekking tot de douane, de politie, den gezondheidsdienst, de emigratie of de immigratie, alsmede met betrekking tot het verbieden van in- en uitvoer van goederen, zoodanige voorzieningen kunnen treffen als het nuttig oordeelt. Die voorzieningen zullen het handelsverkeer niet noodeloos mogen belemmeren.

§ 2. De Hooge Contracteerende Partijen beschouwen het als een hoofdbeginsel, dat de Wester-Schelde met hare toegangen van uit volle zee, alsmede de Schelde beneden de haveninrichtingen van Antwerpen, wat de bevaarbaarheid betreft, te allen tijde moeten beantwoorden aan de eischen, welke zoowel door den vooruitgang van de scheepsbouw als door de toenemende behoeften van de scheepvaart worden gesteld.

§ 3. Ter behartiging van de belangen van de scheepvaart op de in paragraaf 2

et promouvoir les intérêts de la navigation dans les eaux visées au paragraphe 2.

Toutefois la navigation qui s'effectue en destination ou en provenance des ports belges sans emprunter la partie néerlandaise desdites eaux et, réciproquement, celle qui s'effectue en destination ou en provenance des ports néerlandais sans emprunter la partie belge des mêmes eaux, ne seront pas soumises à la compétence de cette commission.

La commission sera composée en nombre égal de représentants des deux Etats, soit trois au moins pour chacun d'eux, le président n'ayant pas voix prépondérante.

§ 4. La commission statuera, aussi bien sous forme de décisions particulières que sous forme de règlements généraux, sur tout ce qui concerne les intérêts de la navigation et notamment sur le balisage et l'éclairage, l'établissement sur les berges de toutes installations nécessitées par les intérêts de la navigation, l'entretien et l'amélioration de la voie d'eau, y compris les travaux, tels que redressements et dérivations, même en dehors des digues maîtresses, s'ils sont, dans ce cas, estimés indispensables pour assurer cette amélioration, ainsi que l'arrêt de tous travaux entraînant à l'intérieur des digues maîtresses une modification de nature à porter préjudice aux intérêts de la navigation. Elle fera les règlements relatifs à la police des eaux.

Les décisions et règlements des administrations nationales ne peuvent être en opposition avec les décisions et règlements de la commission.

Les frais d'administration de la commission seront répartis par moitié entre les deux Etats. Le traitement des membres de la commission est à la charge du pays qui les nomme.

La commission se réunira à Anvers dans le délai d'un mois à partir de la mise en vigueur du présent traité et établira au plus tôt son règlement d'ordre intérieur, lequel déterminera notamment la désignation de son siège, les modes de délibération et de votation, l'organisation de sa représentation juridique, le mode de publication des règlements, les

bedoelde wateren zal eene Commissie van beheer worden ingesteld.

Aan de bevoegdheid van die commissie zal evenwel niet onderworpen zijn de scheepvaart naar of van Belgische havens, die niet gebruik maakt van het Nederlandsche gedeelte dier wateren, evenmin als de scheepvaart naar of van Nederlandsche havens, die niet gebruik maakt van het Belgische gedeelte dier wateren.

De commissie zal bestaan uit vertegenwoordigers van beide Staten in gelijk aantal en ten minsten drie van elk; de voorzitter zal geen beslissende stem hebben.

§ 4. De commissie zal, zoowel in den vorm van bijzondere beschikkingen als in dien van algemeene verordeningen, besluiten omtrent alles, wat de belangen van de scheepvaart betreft en met name omtrent de betoning, de bebakning en de verlichting, de plaatsing op de oevers van alle inrichtingen, welke door de belangen van de scheepvaart worden gevorderd, het onderhoud en de verbetering van den waterweg, waaronder begrepen werken als verleggingen en doorsnijdingen, zelfs landwaarts van de bandijken, in dit laatste geval voorzoover zoodanige werken voor die verbetering onmisbaar worden geacht, voorts het stop zetten van alle werken, die rivierwaarts van de bandijken een zoodanige wijziging zouden teweeg brengen, dat zij de belangen der scheepvaart zouden schaden. De commissie zal de noodige politieverordeningen maken betreffende de in paragraaf 2 bedoelde wateren.

De beschikkingen en verordeningen van de nationale administraties mogen niet in strijd zijn met de beschikkingen en verordeningen der commissie.

De administratiekosten van de commissie zullen over de beide Staten voor gelijke deelen worden omgeslagen. De bezoldiging van de leden komt ten laste van het land, dat hen benoemt.

De commissie zal binnen eene maand na het van kracht worden van dit verdrag te Antwerpen samenkomen en zal zoo spoedig mogelijk haar huishoudelijk reglement vaststellen, hetwelk met name zal regelen de aanwijzing van den zetel der commissie, de wijze van beraadslaging en stemming, hare vertegenwoordiging in en buiten rechten, de

conditions de nomination de son personnel.

§ 5. Les décisions prises par la commission devront être approuvées par les deux Gouvernements. A défaut de décision au sein de la commission, il en sera référé aux deux Gouvernements.

Faute d'entente entre les deux Gouvernements dans un délai de deux mois, soit sur l'approbation des décisions prises par la commission, soit sur le règlement des questions au sujet desquelles la commission n'a pu se mettre d'accord, chacun des Gouvernements aura la faculté de recourir à l'arbitrage.

La commission d'arbitrage sera composée de cinq membres; chacune des deux parties nommera dans un délai de quinze jours à compter de la demande d'arbitrage deux arbitres, dont un seulement pourra être son ressortissant; à défaut par les deux parties de se mettre d'accord sur le choix du président, celui-ci sera désigné alternativement par le Roi de Danemark et le Roi d'Espagne.

Les arbitres statueront dans le délai d'un mois à la requête de la partie la plus diligente, à moins que le président n'estime indispensable de prolonger le délai.

§ 6. Pour toutes mesures et tous travaux qui ne pourraient être différés sans préjudice sérieux pour la navigation jusqu'à l'expiration des délais prévus au paragraphe 5, par exemple pour les déplacements ou placements temporaires de feux, balises et bouées, les dragages urgents, l'enlèvement d'épaves ou autres obstacles à la navigation, les décisions de la commission seront exécutoires sans être soumises à l'approbation des Gouvernements. En cas de désaccord entre les membres de la commission, soit au sujet de l'urgence, soit au sujet des mesures ou travaux jugés urgents, l'objet de ce désaccord sera directement déféré à un Collège Arbitral permanent qui statuera dans la huitaine, à moins que le président n'estime indispensable de prolonger ce délai.

wijze van openbaarmaking der verordeningen en de voorwaarden van benoeming van haar personeel.

§ 5. De door de commissie genomen besluiten behoeven de goedkeuring van de beide Regeeringen. Slaagt de commissie niet in het nemen van een besluit, dan zal de aangelegenheid naar de beide Regeeringen worden verwezen.

Komen de beide Regeeringen binnen twee maanden niet tot overeenstemming, hetzij wat betreft de goedkeuring van de door de commissie genomen besluiten, hetzij nopens de regeling van de aangelegenheden, waaromtrent de commissie niet tot overeenstemming is gekomen, dan zal ieder der Regeeringen de bevoegdheid hebben scheidsrechterlijke uitspraak in te roepen.

De scheidsrechterlijke commissie zal uit vijf leden bestaan; ieder der beide partijen zal binnen veertien dagen, te rekenen van het verzoek om scheidsrechterlijke uitspraak, twee scheidsrechters benoemen, van wie slechts één haar onderdaan zal mogen zijn; komen de beide partijen niet tot overeenstemming nopens de keuze van den voorzitter, dan zal deze beurtelings door den Koning van Denemarken en den Koning van Spanje worden aangewezen.

De scheidsrechters zullen binnen een maand uitspraak doen op verzoek van de meest gereede partij, tenzij de voorzitter verlenging van dien termijn noodzakelijk acht.

§ 6. Ten aanzien van alle maatregelen en werken, die zonder ernstig nadeel voor de scheepvaart niet zouden kunnen worden uitgesteld tot na afloop van de in paragraaf 5 genoemde termijnen, bijvoorbeeld het verplaatsen of tijdelijk plaatsen van lichten, bakens en tonnen, dringend noodzakelijke baggerwerken, het opruimen van wrakken of van andere beletselen voor de scheepvaart, zullen de besluiten van de commissie uitvoerbaar zijn zonder aan de goedkeuring van de Regeeringen te worden onderworpen. Kunnen de leden der commissie niet tot overeenstemming komen hetzij omtrent de dringende noodzakelijkheid, hetzij omtrent den aard der dringend noodzakelijk geoordeelde maatregelen of werken, dan zal het punt van geschil rechtstreeks worden onderworpen aan een permanent Scheidsgerecht, dat bin-

Le Collège Arbitral sera composé de trois membres effectifs et de trois membres suppléants nommés pour une période de trois ans. Chacun des deux Gouvernements nommera un arbitre et un arbitre suppléant dans un délai de quinze jours à partir de la première réunion de la commission instituée par le paragraphe 3; à défaut par les deux Gouvernements de se mettre d'accord sur le choix du président et de son suppléant, ceux-ci seront désignés de la manière indiquée au paragraphe 5 pour le choix du président de la commission d'arbitrage.

La rémunération des membres du collège arbitral permanent sera fixée de commun accord par les deux Gouvernements et figurera parmi les frais d'administration de la commission.

La procédure établie à l'alinéa premier en ce qui concerne les travaux urgents ne sera applicable aux travaux dont le coût est supérieur à 100.000 florins que moyennant l'offre par un des deux Gouvernements de prendre à sa charge la partie des frais excédant cette somme.

§ 7. L'exécution des décisions de la commission sera assurée par les administrations belge et néerlandaise, chacune en ce qui concerne sa partie de la voie d'eau, sous réserve d'approbation des plans et devis par la commission et sous le contrôle de cette dernière.

Le droit de contrôle de la commission lui permettra de prendre les décisions qu'elle jugera nécessaires, conformément aux plans et devis, quant à la rapidité ou aux modalités de l'exécution, et, au besoin, d'assumer elle-même cette exécution.

En cas de désaccord à ce sujet entre les membres de la commission, il sera statué par arbitrage conformément aux dispositions soit du paragraphe 6, soit du paragraphe 5, selon qu'il y a ou non urgence.

La commission assurera l'exécution de ses décisions dans tous les cas qui tombent sous l'application du paragraphe 6. Les administrations belge et néerlandaise seront toutefois chargées, sous la direction de la commission, de la surveillance des travaux, chacune en ce qui concerne sa partie de la voie d'eau.

nen ééne week uitspraak zal doen, tenzij de voorzitter verlenging van dien termijn noodzakelijk acht.

Het Scheidsgerecht zal uit drie vaste en drie plaatsvervangende leden bestaan, benoemd voor een tijdvak van drie jaren. Ieder der beide Regeeringen zal één scheidsrechter en één plaatsvervangend scheidsrechter benoemen binnen veertien dagen na de eerste samenkomst van de bij paragraaf 3 ingestelde commissie; komen de beide Regeeringen niet tot overeenstemming omtrent de keuze van een voorzitter en van zijn plaatsvervanger, dan zullen dezen worden aangewezen op de wijze, aangegeven in paragraaf 5 voor de keuze van den voorzitter der scheidsrechterlijke commissie.

De aan de leden van het permanente scheidsgerecht te verstrekken geldelijke vergoeding zal in gemeen overleg door de beide Regeeringen worden vastgesteld en onder de administratiekosten der commissie worden begrepen.

De regeling, vastgesteld in de eerste alinea ten aanzien van dringend noodzakelijke werken, zal niet van toepassing zijn op werken, waarvan de kosten meer dan 100.000 gulden bedragen, tenzij een der beide Regeeringen aanbiedt de meerdere kosten voor zijne rekening te nemen.

§ 7. De besluiten van de commissie zullen door de Belgische en Nederlandsche administraties, ieder voor zooveel haar gedeelte van den waterweg betreft, worden uitgevoerd, behoudens goedkeuring van de plannen en bestekken door de commissie en onder toezicht van deze laatste.

Het recht van toezicht der commissie zal de bevoegdheid omvatten om, met inachtneming van de plannen en bestekken, de besluiten te nemen, die zij met betrekking tot de snelheid of de wijze van uitvoering zal noodig oordeelen en om zoo noodig zelf de uitvoering ter hand te nemen.

Komen de leden der commissie te dezen aanzien niet tot overeenstemming, dat zal bij scheidsrechterlijke uitspraak worden beslist overeenkomstig de bepalingen, hetzij van paragraaf 6, hetzij van paragraaf 5, naar gelang er al dan niet is dringende noodzakelijkheid.

De commissie zal zorg dragen voor de uitvoering van hare besluiten in alle gevallen, waarop paragraaf 6 van toepassing is. De Belgische en Nederlandsche administraties zullen echter onder leiding van de commissie worden belast met het toezicht op de werken, ieder voor

§ 8. Chacun des deux Etats supportera les frais d'entretien et d'exploitation de sa partie de la voie d'eau.

L'entretien et l'exploitation de la voie d'eau comprennent le service du balisage et de l'éclairage conformes aux listes de bouées, balisés et feux ci-annexées, et l'exécution de tous travaux, à l'exclusion des travaux en dehors des digues maîtresses, qui ont pour objet de maintenir la voie d'eau, au point de vue de la navigabilité, dans les conditions conformes à la carte en trois feuilles ci-annexée.

Les deux Etats s'entendront au sujet de la répartition des frais non visés à l'alinéa 1er du présent paragraphe, y compris le surcroît des frais d'entretien et d'exploitation qui serait la conséquence des travaux et mesures auxquels s'appliquent ces frais.

§ 9. Les règles suivantes seront applicables au pilotage dans les eaux visées au paragraphe 1 :

Les navires se dirigeant vers l'amont et qui ont pour destination un port belge, ressortissent, jusqu'en rade du port d'Anvers ou jusque dans l'écluse du canal de Gand à Terneuzen, au pilotage belge lorsqu'ils pénètrent dans l'Escaut occidental par la passe d'accès des Wielingen, et au pilotage néerlandais lorsqu'ils y pénètrent par les passes d'accès du Deurloo ou de l'Oostgat.

Vers l'aval, pour tout navire venant d'un port belge, et allant vers la haute mer, il sera au choix de ce navire de recourir, pour le parcours complet, au pilotage belge ou au pilotage néerlandais.

Les navires se rendant d'un port belge vers un autre port belge ressortissent exclusivement au pilotage belge.

Les navires se rendant de la haute mer vers un port néerlandais ou inversement, et les navires se rendant d'un port néerlandais vers un autre port néerlandais ressortissent exclusivement au pilotage néerlandais.

Il sera loisible à la Belgique et aux Pays-Bas d'établir sur tout le cours des eaux visées ci-dessus et notamment à

wat aangaat haar gedeelte van den waterweg.

§ 8. Ieder der beide Staten zal de kosten van onderhoud en van bediening dragen van zijn gedeelte van den waterweg.

Het onderhoud en de bediening van den waterweg omvatten den dienst van de betooning, bebakening en verlichting overeenkomstig de aangehechte lijsten van tonnen, bakens en lichten, alsmede de uitvoering van alle werken, met uitsluiting van de werken landwaarts van de bandijken, welke ten doel hebben den waterweg te houden in den staat van bevaarbaarheid, overeenkomstig de aangehechte kaart in drie bladen.

De beide Staten zullen zich nader verstaan omtrent ieders aandeel in de niet onder alinea 1 van deze paragraaf begrepen kosten, waaronder mede zijn te verstaan de meerdere kosten van onderhoud en bediening, welke het gevolg zullen zijn van de werken en maatregelen, waarop die kosten betrekking hebben.

§ 9. De volgende bepalingen zullen toepasselijk zijn ten aanzien van het loodswezen op de wateren bedoeld in paragraaf 1.

De vaartuigen, welke stroomopwaarts gaan en bestemd zijn naar eene Belgische haven, vallen tot op de reede van de haven van Antwerpen of tot in de sluis van het kanaal van Gent naar Terneuzen onder den Belgischen loodsdienst, wanneer zij de Wester-Schelde door de Wielingen binnenvaren, en onder den Nederlandschen loodsdienst, wanneer zij door de Deurloo of het Oostgat binnenvaren.

Stroomafwaarts gaande, zal elk vaartuig, komende van eene Belgische haven en gaande naar volle zee, voor de geheele reis naar verkiezing van den Belgischen of van den Nederlandschen loodsdienst kunnen gebruik maken.

De vaartuigen, welke zich van eene Belgische haven naar eene andere Belgische haven begeven, vallen uitsluitend onder den Belgischen loodsdienst.

De vaartuigen, welke zich uit volle zee naar eene Nederlandsche haven begeven of omgekeerd en die welke zich van eene Nederlandsche haven naar eene andere Nederlandsche haven begeven, vallen uitsluitend onder den Nederlandschen loodsdienst.

België en Nederland zullen langs den geheelen loop van de bovenbedoelde wateren en met name te Antwerpen, Ter-

Anvers, Terneuzen et Flessingue les services et stations de pilotage jugés nécessaires par la commission visée au paragraphe 3.

Au cas où le service de pilotage prévu aux alinéas 2 et 3 ci-dessus ne répondrait pas aux intérêts de la navigation, la commission pourra intervenir en conformité des règles fixées aux paragraphes 4, 5 et 6 ci-dessus.

Les droits de pilotage pour les parcours visés aux alinéas 2 et 3 ci-dessus, seront fixés par la commission selon la manière prévue au paragraphe 5 ci-dessus. Il est toutefois convenu que les droits perçus pour le pilotage depuis la haute mer jusqu'à Anvers et inversement ne pourront, sauf accord des deux Gouvernements, être supérieurs aux droits perçus pour le pilotage depuis la haute mer jusqu'à Rotterdam et inversement.

§ 10. Dans les eaux visées au paragraphe 1 les bâtiments communiquent librement par télégraphe et téléphone sans fil avec les stations belges ou néerlandaises de leur choix.

§ 11. L'exercice du droit de pêche et du commerce de pêcherie dans toute l'étendue de l'Escaut sera réglé sur le pied d'une parfaite réciprocité et égalité en faveur des sujets des deux pays.

§ 12. Les Pays-Bas s'engagent à maintenir les canaux de Walcheren et de Zuid-Beveland dans leurs conditions actuelles de navigabilité.

A la demande de la Belgique, les Pays-Bas consentiront à ce que ces canaux soient agrandis. Les deux pays s'entendront dans ce cas au sujet des projets de travaux et de la répartition des frais résultant de ces travaux et au sujet de la répartition des frais d'entretien et d'exploitation qui en sont la conséquence.

§ 13. Le canal de Gand à Terneuzen devra répondre à toute époque aux besoins croissants de la navigation.

§ 14. Il sera institué une commission de gestion dans le but de sauvegarder et promouvoir les intérêts de la navigation sur ce canal.

neuzen en Vlissingen, de loodsdienst-ten en loodsstations mogen vestigen, welke door de commissie, bedoeld in paragraaf 3, noodig mochten worden geacht.

Indien de loodsdienst, bedoeld in de alinea's 2 en 3 hierboven, niet mocht beantwoorden aan de belangen van de scheepvaart, zal de commissie overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 4, 5 en 6 bovengenoemd kunnen ingrijpen.

De loodsgelden, verschuldigd voor de reizen bedoeld in de alinea's 2 en 3 hierboven, zullen door de commissie worden vastgesteld, op de wijze, voorzien in paragraaf 5 voornoemd. Echter is overeengekomen, dat de loodsgelden, welke worden geheven voor de reis van uit volle zee naar Antwerpen en omgekeerd, behoudens overeenkomst tussen de beide Regeeringen, niet meer zullen mogen bedragen dan die, welke worden geheven voor de reis van uit volle zee naar Rotterdam en omgekeerd.

§ 10. Op de in § 1 bedoelde wateren mogen de vaartuigen door middel van draagloze telegrafie en telefonie vrijelijk gemeenschap hebben met de Belgische en Nederlandsche stations hunner keuze.

§ 11. De uitoefening van het recht der visscherij en van dat van den vischhandel over de geheele uitgestrektheid van de Schelde zal op den voet van eene volkomen wederkeerigheid en gelijkheid ten behoeve van de onderdanen der beide landen worden geregeld.

§ 12. Nederland verbindt zich de kanalen door Walcheren en door Zuid-Beveland in hun tegenwoordigen staat van bevaarbaarheid te houden.

Op een desbetreffend verzoek van België zal Nederland er in toestemmen, dat deze kanalen worden verruimd. In dat geval zullen de beide landen zich nader verstaan omtrent de plannen der werken en omtrent ieders aandeel in de kosten, aan deze werken verbonden, alsmede omtrent ieders aandeel in de kosten van onderhoud en bediening, welke daarvan het gevolg zijn.

§ 13. Het Kanaal van Gent naar Terneuzen zal te allen tijde moeten beantwoorden aan de toenemende behoeften van de scheepvaart.

§ 14. Ter behartiging van de belangen van de scheepvaart op dit kanaal zal eene Commissie van beheer worden ingesteld.

Cette commission sera composée en nombre égal de représentants des deux Etats, soit deux au moins pour chacun d'eux, le président n'ayant pas voix prépondérante.

§ 15. Les pouvoirs de la commission sont les mêmes que ceux qui sont définis aux alinéas 1 et 2 du paragraphe 4 relatif à l'Escaut.

La commission pourra aussi exercer, par voie de décisions particulières ou de règlements généraux, son contrôle sur les services des écluses et des ponts, de l'énergie électrique, du halage et de la traction. Sa compétence ne s'étend pas aux services sanitaire et douanier.

Les frais d'administration de la commission seront répartis par moitié entre les deux Etats. Le traitement des membres de la commission est à la charge du pays qui les nomme.

La commission se réunira à Gand dans le délai d'un mois à partir de la mise en vigueur du présent traité et établira au plus tôt son règlement d'ordre intérieur.

§ 16. Les règles établies aux paragraphes 5, 6 et 7 relatifs à l'Escaut seront appliquées à la commission du canal de Gand à Terneuzen.

§ 17. Les frais des travaux d'amélioration sur la partie néerlandaise du canal Gand-Terneuzen seront à concurrence de cinq sixièmes à charge de la Belgique et à concurrence d'un sixième à charge des Pays-Bas.

En ce qui concerne les frais d'entretien et d'exploitation de cette même partie du canal, les règles fixées à cet égard dans la Convention du 8 mars 1902 resteront en vigueur, sauf accord ultérieur des deux Gouvernements.

Sur la partie belge du même canal les frais seront à charge de la Belgique.

§ 18. Le pilotage sur le canal de Gand à Terneuzen sera facultatif.

§ 19. Sur le canal de Gand-Terneuzen la navigation ne pourra être grevée d'aucun péage ni d'aucune taxe nouvelle, de quelque nature ou sous quelque forme que ce soit, et les taxes existantes ne pourront être relevées.

§ 20. Les 10 cm. prévus au littéra C de l'article 1er de la Convention du

Die commissie zal bestaan uit vertegenwoordigers van beide Staten in gelijk aantal en ten minste twee van ieder; de voorzitter zal geen beslissen, de stem hebben.

§ 15. De bevoegdheden der commissie zijn dezelfde als die, welke zijn omschreven bij de alinea's 1 en 2 van paragraaf 4 betreffende de Schelde.

De commissie zal in den vorm van bijzondere beschikkingen of van algemeene verordeningen ook toezicht kunnen uitoefenen op de bediening van de sluizen en bruggen, op die der electriciteitswerken, alsmede op de jaag-en sleepdiensten. Hare bevoegdheid strekt zich niet uit tot de gezondheids- en douanediensden.

De administratiekosten van de commissie zullen over de beide Staten voor gelijke deelen worden omgeslagen. De bezoldiging van de leden komt ten laste van het land, dat hen benoemt.

De commissie zal binnen ééne maand na het van kracht worden van dit verdrag te Gent samenkomen en zal zoo spoedig mogelijk haar huishoudelijk reglement vaststellen.

§ 16. De bepalingen van de paragraphen 5, 6 en 7 betreffende de Schelde zullen van toepassing zijn op de commissie voor het kanaal van Gent naar Terneuzen.

§ 17. De kosten van verbeteringswerken op het Nederlandsche gedeelte van het kanaal Gent-Terneuzen zullen voor vijf zesden ten laste van België en voor één zesde ten laste van Nederland komen.

Ten aanzien van de kosten van onderhoud en bediening van dit gedeelte van het kanaal zullen de desbetreffende bepalingen van het Verdrag van 8 Maart 1902 van kracht blijven, tenzij de beide Regeeringen nader anders mochten overeenkomen.

Op het Belgische gedeelte van het kanaal zullen de kosten ten laste van België komen.

§ 18. Op het kanaal van Gent naar Terneuzen zullen de vaartuigen niet loodspliktig zijn.

§ 19. De scheepvaart op het kanaal Gent-Terneuzen zal niet mogen worden belast met eenigen tol noch met eenige nieuwe heffing van welken aard of onder welken vorm ook, en de bestaande heffingen zullen niet mogen worden verhoogd.

§ 20. In littera C van artikel 1 van het Verdrag van 29 Juni 1895 wordt in de

29 juin 1895 sont remplacés par 25 cm.

ARTICLE V.

L'article X du Traité du 19 avril 1839 est abrogé.

ARTICLE VI.

§ 1. Les Pays-Bas consentent à la construction sur territoire néerlandais d'une voie d'eau partant des bassins d'Anvers et aboutissant au Hollandsch Diep aux environs de Moerdijk.

§ 2. Les Pays-Bas consentent également à la construction sur territoire néerlandais d'une voie d'eau Rhin—Meuse—Escaut partant du Rhin à la hauteur de Ruhrort et aboutissant à Anvers.

Le passage de la Meuse aura lieu aux environs de Venlo au-dessus de cette rivière, à moins qu'une autre solution ne soit choisie de commun accord.

Cette voie d'eau comprendra un raccordement à la Meuse; celui-ci sera fait conformément aux indications du Gouvernement néerlandais.

§ 3. Les Pays-Bas consentent à ce que lesdites voies d'eau soient établies avec le minimum d'écluses possibles, et de manière à permettre à toute époque le croisement continu avec trématage des plus grands bateaux rhénans et des trains de bateaux.

Ces voies d'eau seront entretenues et exploitées de manière à permettre une navigation commode et rapide.

§ 4. Des commissions composées chacune de trois membres nommés par le Gouvernement belge et de trois membres nommés par le Gouvernement néerlandais dans un délai de deux mois après la mise en vigueur du présent traité seront chargées de procéder à l'étude et de dresser les plans de ces voies d'eau.

Il sera fait toute diligence pour que ces voies d'eau soient terminées et mises en exploitation dans les plus brefs délais possibles.

§ 5. Chaque pays effectuera sur son territoire les travaux nécessaires à l'exécution de ces voies d'eau.

Les deux pays s'entendront au sujet

plaats van à 10 c.M. » gelezen : « 25 c. M. ».

ARTIKEL V.

Artikel 10 van het Verdrag van 19 April 1839 vervalt.

ARTIKEL VI.

§ 1. Nederland stemt er in toe, dat op Nederlandsch grondgebied een waterweg wordt gemaakt, uitgaande van het havengebied van Antwerpen en uitkomende in het Hollandsch Diep in de nabijheid van Moerdijk.

§ 2. Nederland stemt eveneens er in toe, dat op Nederlandsch grondgebied een waterweg Rijn—Maas—Schelde wordt gemaakt, uitgaande van den Rijn ter hoogte van Ruhrort en uitkomende te Antwerpen.

De kruising van de Maas zal plaats hebben in de nabijheid van Venlo over die rivier heen, tenzij in gemeen overleg eene andere oplossing wordt gekozen.

In dezen waterweg is eene verbinding met de Maas begrepen; deze zal overeenkomstig de aanwijzingen van de Nederlandsche Regeering worden gemaakt.

§ 3. Nederland stemt er in toe, dat bedoelde waterwegen worden aangelegd met zooveinig mogelijk sluizen en zoodanig, dat het mogelijk zij, dat te allen tijde er over de geheele lengte van den waterweg drie rijnschepen van de grootste tonnenmaat of sleeptreinen langs elkander varen.

Deze waterwegen zullen zoodanig worden onderhouden en bediend, dat zij eene gemakkelijke en snelle scheepvaart mogelijk maken.

§ 4. Commissies, ieder bestaande uit drie leden te benoemen door de Belgische Regeering en uit drie leden te benoemen door de Nederlandsche Regeering binnen twee maanden na de inwerkingtreding van dit verdrag, zullen worden belast met de bestudeering en het opmaken van de plannen van deze waterwegen.

Alle zorg zal worden angewend, opdat deze waterwegen binnen den kortst mogelijken tijd worden voltooid en in gebruik worden genomen.

§ 5. Ieder der beide landen zal op zijn gebied de werken, noodig voor den aanleg van deze waterwegen, uitvoeren.

De beide landen zullen zich nader ver-

de la répartition des frais de la construction et de l'amélioration éventuellement nécessaire des susdites voies d'eau.

§ 6. Chacun des deux pays entretiendra et exploitera les parties de ces voies d'eau situées sur son territoire.

Les deux pays s'entendront au sujet de la répartition des frais de cet entretien et de cette exploitation.

Les règlements relatifs à ces voies d'eau seront, autant que faire se pourra, établis de commun accord. Pour autant que les circonstances le permettent, ces règlements seront les mêmes sur territoire belge et sur territoire néerlandais.

§ 7. Sur les voies d'eau visées au présent article, de même que sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le réseau rhénan, y compris les canaux de Walcheren et de Zuid-Beveland, la navigation sera exempte de tous péages ou taxes de quelque nature ou sous quelque forme que ce soit; elle y jouira en outre et en tous temps de toutes facilités et de tous avantages quelconques dont elle jouira sur le réseau rhénan ou sur les voies d'eau reliant ce réseau aux ports de mer néerlandais et elle ne pourra y être soumise à aucune sujétion qui ne soit imposée d'autre part sur ce réseau et sur ces voies d'eau.

Spécialement en ce qui concerne les formalités douanières à Hansweert ainsi que sur le canal Anvers-Moerdijk au passage de la frontière commune et sur la voie d'eau Rhin-Meuse-Escaut au passage des frontières germano-néerlandaise et belgo-néerlandaise, le trafic en provenance ou à destination des ports de mer belges ne pourra être traité d'une manière moins avantageuse que ne le sera sur le Rhin, au passage de la frontière germano-néerlandaise, le trafic en provenance ou à destination des ports de mer néerlandais.

ARTICLE VII.

§ 1. Les débits pouvant être pris à la Meuse par la prise d'eau de Maastricht, sont fixés dans le tableau ci-après :

staan omtrent ieders aandeel in de kosten van den aanleg en van de eventueel noodige verbetering van bovengenoemde waterwegen.

§ 6. Ieder der beide landen zal de op zijn grondgebied gelegen gedeelten dier waterwegen onderhouden en bedienen.

De beide landen zullen zich nader verstaan omtrent ieders aandeel in de kosten van dat onderhoud en van die bediening.

De verordeningen betreffende die waterwegen zullen zooveel mogelijk in gemeen overleg worden vastgesteld. Voorzooover de omstandigheden zulks toelaten, zullen die verordeningen voor het Belgische en het Nederlandsch gebied dezelfde zijn.

§ 7. Op de waterwegen, bedoeld in dit artikel, evenals op de verbindingswateren tusschen de Schelde en het Rijnnet, de kanalen door Walcheren en Zuid-Beveland daaronder begrepen, zal de scheepvaart vrij zijn van alle tollén of heffingen van welken aard of onder welken vorm ook; zij zal er bovendien en te allen tijde deelen in alle gemakken en alle voordeelen, die zij zal genieten op het Rijnnet of op de waterwegen, die dit net verbinden met de Nederlandsche zeehavens en zij zal er aan geen enkelen last mogen worden onderworpen, die niet ook aan de vaart op dat net of op die waterwegen zal worden opgelegd.

In het bijzonder zal, voor zooveel betreft de douaneformaliteiten te Hansweert en die op het kanaal Antwerpen-Moerdijk bij het overgaan van de gemeenschappelijke grens, alsmede die op den waterweg Rijn-Maas-Schelde bij het overgaan van de Duitsch-Nederlandsche en Belgisch-Nederlandsche grenzen, het verkeer van of naar Belgische zeehavens niet aan minder gunstige bepalingen mogen zijn onderworpen, dan bij het overgaan van de Duitsch-Nederlandsche grens het verkeer op den Rijn van of naar Nederlandsche zeehavens.

ARTIKEL VII.

§ 1. De hoeveelheden water, welke door den uitlaat bij Maastricht aan de Maas mogen worden ontnomen, zijn vastgesteld in de navolgende tabel :

Debit de la Meuse à la prise d'eau.	Debit total pouvant être prélevé. par la prise d'eau.	Partage du débit au profit	
		de la Belgique.	des Pays-Bas.

M ³ par seconde.			
25 et en dessous	5	5	0
30	10	8	2
35	12	8	4
40	16	12	4
45	18	12	6
50	21	12	9
55	24	12	12
60	24	12	12
70	25	12 ⁵	12 ⁵
80	30	15	15
90	35	17 ⁵	17 ⁵
100	40	20	20
110	45	22 ⁵	22 ⁵
120	50	25	25
130	55	27 ⁵	27 ⁵
140 et plus.	60	30	30

La vitesse du courant sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc ne pourra pas être telle qu'elle nuirait aux intérêts de la navigation ou à la conservation de la voie d'eau.

Aussi longtemps que les dimensions du profil transversal et des ouvrages d'art du canal de Maestricht à Bois-le-Duc jusqu'à la frontière belgo-néerlandaise à Loozen ne seront pas compatibles avec l'écoulement des débits prévus au tableau ci-dessus, la Belgique et les Pays-Bas ne pourront écouler, chacun pour sa part et portion, les débits qui leur sont attribués d'après le tableau que dans la mesure où le canal et ses ouvrages d'art seront compatibles avec l'écoulement de ces débits.

Le débit attribué à la Belgique sera fourni au gré de l'Administration belge des Ponts et Chaussées dans la mesure notifiée chaque jour par celle-ci à l'Administration néerlandaise du Waterstaat, et le débit attribué aux Pays-Bas sera fourni au gré de l'Administration du Waterstaat.

Si l'un des Etats n'use pas de la faculté de prendre la totalité du débit auquel lui donne droit le tableau ci-dessus, il sera loisible à l'autre Etat de prendre les excédents dont le premier ne fait pas usage.

Afvoer van de Maas bij den uitlaat.	Totale hoeveelheid welke de uitlaat mag afvoeren.	Verdeeling van den afvoer tusschen	
		België.	Neder- land.
M ³ per seconde.			
25 en minder	5	5	0
30	10	8	2
35	12	8	4
40	16	12	4
45	18	12	6
50	21	12	9
55	24	12	12
60	24	12	12
70	25	12 ⁵	12 ⁵
80	30	15	15
90	35	17 ⁵	17 ⁵
100	40	20	20
110	45	22 ⁵	22 ⁵
120	50	25	25
130	55	27 ⁵	27 ⁵
140 en meer	60	30	30

De stroomsnelheid in de Zuid-Willemsvaart zal niet zóó groot mogen zijn, dat zij schade zoude toebrengen aan de scheepvaartbelangen of aan den goeden staat van den waterweg.

Zoolang de afmetingen van het dwarsprofiel en van de kunstwerken van de Zuid-Willemsvaart tot aan de Belgisch-Nederlandsche grens bij Loozen den afvoer van de hoeveelheden water aangegeven in bovenstaande tabel niet toelaten, zullen België en Nederland ieder voor zooveel hem aangaat van de hoeveelheden water, welke hun in genoemde tabel zijn toegewezen, slechts zooveel mogen afvoeren als de staat van het kanaal en zijne kunstwerken zal toelaten.

Het aan België toegewezen gedeelte zal worden afgevoerd overeenkomstig den wensch van de Belgische Administratie van de Bruggen en Wegen tot eene zoodanige hoeveelheid, als deze dagelijks zal opgeven aan de Nederlandsche Administratie van den Waterstaat; het aan Nederland toegewezen gedeelte zal worden afgevoerd overeenkomstig den wensch van den Waterstaat.

Indien één der beide Staten geen gebruik maakt van zijne bevoegdheid om de geheele hoeveelheid te nemen, waarop hij volgens bovenstaande tabel recht heeft, zal het den anderen Staat vrij staan de overblijvende hoeveelheid te nemen, waarop hij volgens bovenstaande tabel recht heeft, zal het den anderen Staat vrij staan de overblijvende hoeveelheid, welke door eerstbedoelden

Les quantités d'eau restituées aux Pays-Bas par le canal de Maestricht à Bois-le-Duc à la frontière belgo-néerlandaise à Loozen, et par le canal à créer conformément au paragraphe 3, entre le canal de Maestricht à Bois-le-Duc et la Meuse près de Maesbracht, seront imputées sur les débits prévus au profit des Pays-Bas dans la quatrième colonne du tableau ci-dessus.

La prise d'eau et la rigole d'alimentation seront aménagées de façon à pouvoir écouler les débits indiqués.

Les frais des travaux nécessaires à cet effet seront supportés par moitié par chacun des deux pays.

Les travaux qui seraient effectués à Bocholt et à Loozen pour permettre la restitution aux Pays-Bas de quantités d'eau supérieures à celles qui s'y écoulent aujourd'hui, seront à la charge des Pays-Bas.

§ 2. Les deux pays conviennent d'améliorer le canal de Liège à Maestricht en prévision de la circulation de bateaux de 1.000 tonnes. Chaque pays exécutera sur son territoire les travaux nécessaires à cet effet et en supportera les frais.

A partir du premier janvier de l'année qui suivra la ratification du présent traité, chacun des deux pays entretiendra et exploitera à ses frais la partie de cette voie située sur son territoire.

Les règlements relatifs à cette voie d'eau seront, autant que faire se pourra, établis de commun accord. Pour autant que les circonstances le permettent, ces règlements seront les mêmes sur territoire belge et sur territoire néerlandais.

§ 3. La partie du canal de Maestricht à Bois-le-Duc entre Maestricht et le point d'origine du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut à Bocholt, sera améliorée en vue de la circulation de bateaux de 1.000 tonnes.

La Belgique consent à la construction sur son territoire d'un canal pour la circulation de bateaux de 1.000 tonnes, partant d'un point situé entre Neeroeteren et Bocholt, sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, et aboutissant à la Meuse près de Maesbracht.

La Belgique consent à ce que le tronçon

Staat niet wordt gebruikt, voor zich te nemen.

De hoeveelheden water, die Nederland terugontvangt door de Zuid-Willemsvaart aan de Belgisch-Nederlandsche grens bij Loozen en door het kanaal, dat volgens paragraaf 3 zal worden gemaakt tusschen de Zuid-Willemsvaart en de Maas bij Maasbracht, zullen in mindering komen van de hoeveelheden, welke aan Nederland toekomen volgens de vierde kolom van bovenstaande tabel.

De uitlaat en het voedingskanaal zullen zóó worden ingericht, dat zij de aangewezen hoeveelheden kunnen afvoeren.

De kosten van de voor dit doel noodige werken zullen voor de helft door ieder der beide landen worden gedragen.

De werken, die bij Bocholt en Loozen zullen worden uitgevoerd om mogelijk te maken, dat Nederland meer water terug ontvangt dan er thans wordt uitgevoerd, zullen ten laste van Nederland komen.

§ 2. De beide landen komen overeen om het kanaal van Luik naar Maastricht zóó te verbeteren, dat het geschikt zal zijn voor het verkeer met vaartuigen van 1.000 ton. Ieder der beide landen zal op zijn gebied de daarvoor noodige werken uitvoeren en de kosten daarvan dragen.

Met ingang van den eersten Januari van het jaar, volgende op de bekrachtiging van dit verdrag, zal ieder der beide landen op zijne kosten het op zijn grondgebied gelegen gedeelte van dit kanaal onderhouden en bedienen.

De verordeningen betreffende dezen waterweg zullen zooveel mogelijk in gemeen overleg worden vastgesteld. Voor zoover de omstandigheden zulks toelaten, zullen die verordeningen voor het Belgisch en het Nederlandsch gebied dezelfde zijn.

§ 3. Het gedeelte van de Zuid-Willemsvaart, gelegen tusschen Maastricht en het beginpunt van het verbindingskanaal tusschen de Maas en de Schelde te Bocholt, zal zóó worden verbeterd, dat het geschikt zal zijn voor het verkeer met vaartuigen van 1000 ton.

België stemt er in toe, dat op zijn gebied een kanaal wordt gemaakt, dat geschikt zal zijn voor het verkeer met vaartuigen van 1000 ton, uitgaande van een punt aan de Zuid-Willemsvaart tusschen Neeroeteren en Bocholt en uitkomende in de Maas nabij Maasbracht.

België stemt er in toe, dat het ge-

du canal de Maestricht à Bois-le-Duc entre le point d'origine du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut à Bocholt et la frontière belgo-néerlandaise à Loozen, soit aménagé aux frais des Pays-Bas en vue de l'écoulement des eaux visées dans la colonne 4 du tableau du paragraphe 1.

A la demande des Pays-Bas, la Belgique consentira à ce que l'amélioration du canal de Maestricht à Bois-le-Duc, depuis Smeermaes, jusqu'à l'embranchement à créer vers Maesbracht, et l'amélioration de cet embranchement soient réalisées en vue de la circulation de bateaux d'un tonnage supérieur à 1.000 tonnes.

De même, à la demande de la Belgique, les Pays-Bas consentiront à ce que le canal de Liège à Maestricht, depuis Petit-Lanaye jusqu'au bassin de Maestricht, et le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, depuis le bassin de Maestricht jusqu'à Smeermaes, soient améliorés en vue de la circulation de bateaux d'un tonnage supérieur à 1.000 tonnes.

Chaque pays exécutera sur son territoire les travaux relatifs aux canaux prévus au présent paragraphe. Les deux pays s'entendront au sujet de la répartition des frais résultant de ces travaux.

Chacun des deux pays entretiendra et exploitera les parties de ces voies d'eau situées sur son territoire.

Les deux pays s'entendront au sujet de la répartition des frais de cet entretien et de cette exploitation.

Les règlements relatifs à ces voies d'eau seront, autant que faire se pourra, établis de commun accord. Pour autant que les circonstances le permettent, ces règlements seront les mêmes sur territoire belge et sur territoire néerlandais.

§ 4. Sur les voies d'eau visées aux paragraphes 2 et 3, la navigation ne pourra être grevée d'aucun péage ni d'aucune taxe nouvelle de quelque nature ou sous quelque forme que ce soit, et les taxes existantes ne pourront être relevées.

§ 5. Dans les bassins du Dommel, de la Mark et du Rosendaalsche Vliet, l'écoulement des eaux sera assuré de manière à prévenir les inondations.

Les deux pays supporteront les frais de

deelte van de Zuid-Willemsvaart, gelegen tusschen het beginpunt van het verbindingskanaal tusschen de Maas en de Schelde te Bocholt en de Belgisch-Nederlandsche grens te Loozen, op kosten van Nederland wordt geschikt gemaakt voor den afvoer van het water, bedoeld in kolom 4 van de tabel van paragraaf 1.

Op een desbetreffend verzoek van Nederland zal België er in toestemmen, dat de Zuid-Willemsvaart van Smeermaas af tot aan het te maken verbindingskanaal naar Maasbracht, alsmede dat verbindingskanaal zelf zoo worden verbeterd, dat zij geschikt zullen zijn voor het verkeer met vaartuigen van meer dan 1000 ton.

Evenzoo zal Nederland op een desbetreffend verzoek van België er in toestemmen, dat het kanaal van Luik naar Maastricht van Petit-Lanaye af tot aan het bassin te Maastricht en de Zuid-Willemsvaart van het bassin van Maastricht af tot Smeermaas zóó worden verbeterd, dat zij geschikt zullen zijn voor het verkeer met vaartuigen van meer dan 1000 ton.

Ieder der beide landen zal op zijn gebied de werken voor de in deze paragraaf bedoelde kanalen uitvoeren.

De beide landen zullen zich nader verstaan omtrent ieders aandeel in de kosten dier werken.

Ieder der beide landen zal de op zijn grondgebied gelegen gedeelten dezer waterwegen onderhouden en bedienen.

De beide landen zullen zich nader verstaan omtrent de verdeeling van de kosten van dat onderhoud en die bediening.

De verordeningen betreffende deze waterwegen zullen zooveel mogelijk in gemeen overleg worden vastgesteld. Voorzover de omstandigheden zulks toelaten, zullen die verordeningen voor het Belgische en het Nederlandsche gebied dezelfde zijn.

§ 4. De scheepvaart op de in paragraphen 2 en 3 bedoelde waterwegen zal niet mogen worden belast met eenigen tol noch met eenige nieuwe heffing van welken aard of onder welken vorm ook, en de bestaande heffingen zullen niet mogen worden verhoogd.

§ 5. In het stroomgebied van de Dommel, de Mark en de Rosendaalsche Vliet zal de waterafvoer op zoodanige wijze worden verzekerd, dat oeverstroomingen worden voorkomen.

De beide landen zullen de kosten

la construction des travaux nécessaires à cet effet au prorata de leurs intérêts respectifs.

La Belgique supportera toutefois les frais des travaux nécessités par l'écoulement des eaux qu'elle dériverait par la prise d'eau à Maastricht au delà des quantités accordées à la Belgique en vertu du traité du 12 mai 1863.

Les frais d'entretien seront supportés par chaque pays sur son territoire.

§ 6. Une commission composée de trois membres nommés par le Gouvernement belge et de trois membres nommés par le Gouvernement néerlandais dans un délai de deux mois après la mise en vigueur du présent traité, sera chargée de procéder à l'étude et de dresser les plans des voies d'eau et des travaux visés aux paragraphes 1, 2, 3 et 5, alinéa 3, du présent article.

Il sera fait toute diligence pour que ces voies d'eau et ces travaux soient terminés et mis en exploitation dans les plus brefs délais possibles.

§ 7. Les ouvrages de la Meuse néerlandaise canalisée devront être conçus de façon à ne pas nuire à l'écoulement normal des eaux de crue de la Meuse moyenne.

Des échelles à poissons convenablement aménagées devront être établies dans les barrages projetés sur la Meuse en aval de sa partie moyenne.

§ 8. Les deux pays conviennent de mettre à l'étude la question de l'utilisation éventuelle de l'eau de la Meuse moyenne en vue de la production de l'énergie électrique.

ARTICLE VIII.

Le consentement accordé par le présent Traité à la construction des voies d'eau, mentionnées aux paragraphes 1 et 2 de l'article VI ainsi que du canal mentionné au second alinéa du paragraphe 3 de l'article VII ne pourra, à moins d'une entente ultérieure, être invoqué que dans un délai de vingt années à dater de la mise en vigueur du présent Traité.

ARTICLE IX.

Chacun des deux Etats s'engage à faire

dragage van den aanleg der daartoe noodige werken naar den maatstaf van hunne wederzijdsche belangen.

Echter zal België de kosten dragen van de werken, noodig voor den afvoer van het water, hetwelk het door den uitlaat te Maastricht mocht ontvangen boven de hoeveelheden, welke bij het Verdrag van 12 Mei 1863 aan België zijn toegestaan.

De kosten van onderhoud zal ieder land op eigen gebied dragen.

§ 6. Eene commissie, bestaande uit drie leden te benoemen door de Belgische Regeering en uit drie leden te benoemen door de Nederlandsche Regeering binnen twee maanden na het in werking treden van dit verdrag, zal worden belast met de bestudeering en het opmaken van de plannen van de waterwegen en de werken bedoeld in paragrafen 1, 2, 3 en 5, alinea 3, van dit artikel.

Alle zorg zal worden aangewend, opdat deze waterwegen en werken binnen den korst mogelijken tijd worden voltooid en in gebruik genomen.

§ 7. De werken van de gekanaliseerde Nederlandsche Maas mogen niet van dien aard zijn, dat zij den normalen afvoer van het hoog opperwater van de gemeenschappelijke Maas zouden schaden.

In de stuwen, welke in de Maas stroomafwaarts van het gemeenschappelijke gedeelte zijn ontworpen, zullen behoorlijk ingerichte vischtrappen moeten worden aangebracht.

§ 8. De beide landen komen overeen het vraagstuk van het eventueel benutten van het water van de gemeenschappelijke Maas voor de opwekking van electrische energie in studie te nemen.

ARTIKEL VIII.

De bij dit Verdrag verleende toestemming voor den aanleg van de waterwegen vermeld in de paragrafen 1 en 2 van artikel VI en van het kanaal vermeld in de tweede alinea van paragraaf 3 van artikel VII, zal, behoudens eene nadere overeenkomst, slechts kunnen worden ingeroepen binnen een termijn van twintig jaren te rekenen van het in werking treden van dit Verdrag.

ARTIKEL IX.

Ieder der beide Staten verbindt zich

bénéficier l'autre de la liberté du transit.

Les deux pays prendront toutes mesures en vue de rendre aussi simples et aussi expéditives que possible les formalités douanières et sanitaires au passage de leur frontière commune.

Les bateaux pourront passer avec les chargements en pontée à condition de satisfaire aux prescriptions douanières. Celles-ci seront simplifiées autant que possible.

ARTICLE X.

Les Conventions conclues par les Gouvernements belge et néerlandais en exécution des articles VIII, IX et X du Traité du 19 avril 1839 seront revisées, en tant que de besoin, pour répondre aux dispositions du présent Traité.

Seront pareillement revisées aux mêmes fins toutes autres Conventions conclues par les deux Gouvernements relativement aux objets réglés par le présent Traité.

ARTICLE XI.

Le présent Traité sera ratifié aussitôt que possible. Il entrera en vigueur dès l'échange des ratifications, qui aura lieu à La Haye.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent Traité en langues française et néerlandaise et y ont apposé leurs cachets.

Fait en double à La Haye, le 3 avril 1925.

den andere het genot te doen hebben van de vrijheid van doorvoer.

Beide landen zullen alle maatregelen nemen ten einde de douane- en gezondheidsformaliteiten bij het overgaan van hunne gemeenschappelijke grens zoo eenvoudig en gemakkelijk te doen zijn.

Vaartuigen zullen met deklast de grens mogen overgaan, mits worde voldaan aan de douanevoorschriften. Deze zullen zooveel mogelijk worden vereenvoudigd.

ARTIKEL X.

De door de Belgische en Nederlandsche Regeeringen ter uitvoering van de artikelen VIII, IX en X van het Verdrag van 19 April 1839 gesloten Overeenkomsten zullen voor zooveel noodig worden herzien, ten einde ze in overeenstemming te brengen met de bepalingen van het onderhavige verdrag.

Ten zelfden einde zullen alle andere Overeenkomsten, door de beide Regeeringen omtrent de in dit verdrag geregelde onderwerpen gesloten, worden herzien.

ARTIKEL XI.

Dit Verdrag zal zoo spoedig mogelijk worden bekrachtigd. Het zal in werking treden aanstonds na de uitwisseling van de akten van bekrachtiging, welke uitwisseling te 's-Gravenhage zal plaats hebben.

Ter oorkonde waarvan de wederzijdse gevolmachtigden dit Verdrag in de Fransche en Nederlandsche talen hebben onderteeekend en van hunne zegels voorzien.

Gedaan in dubbel te s'-Gravenhage, den 3^{en} April 1925.

(s.) HYMANS,

(s.) KARNEBEEK.

Convention Annexe au Traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas dans le but de reviser certaines dispositions du Traité conclu à Londres le 19 Avril 1839.

PROCÉDURE D'ARBITRAGE.

ARTICLE 1.

Dans le cas d'un différend prévu par l'article IV, paragraphes 5 et 16, les Hautes Parties Contractantes signent un compromis spécial déterminant nettement l'objet du litige, le siège de la commission d'arbitrage, le montant de la somme que chacune des Hautes Parties Contractantes aura à déposer à titre d'avance pour les frais de l'instance et, généralement, toutes conditions dont Elles seront convenues. La commission d'arbitrage sera saisie du litige par la communication qui lui sera faite du compromis. A défaut d'accord entre les Gouvernements sur l'établissement du compromis chacun d'eux aura la faculté de s'adresser à la commission d'arbitrage aux fins d'en établir les termes.

Dans le cas d'un différend prévu par l'article IV, paragraphe 6 et 16, le collège arbitral permanent sera saisi du litige par la transmission du procès-verbal des délibérations constatant le différend. Le règlement d'ordre intérieur prévu aux paragraphes 4 et 15 de l'article IV déterminera les formes dans lesquelles cette dernière communication sera faite.

ART. 2.

Le siège du collège arbitral permanent prévu au paragraphe 6 de l'article IV et celui du collège arbitral permanent prévu au paragraphe 16 du même article seront établis au lieu où siègeront les commissions visées respectivement aux paragraphes 4 et 14 de cet article.

Overeenkomst gevoegd bij het tusschen België en Nederland gesloten Verdrag tot herziening van eenige bepalingen van het op 19 April 1839 te Londen gesloten Verdrag.

ARBITRAGEPROCEDURE.

ARTIKEL 1.

Indien er een geschil ontstaat als voorzien in artikel IV, paragrafen 5 en 16, teekenen de Hooge Contracteerende Partijen een bijzonder compromis, hetwelk duidelijk aangeeft het geschilpunt, den zetel van de scheidsrechterlijke commissie, het bedrag, hetwelk ieder der Hooge Contracteerende Partijen te voren ter dekking der arbitragekosten zal moeten storten en in het algemeen alles wat zij mochten overeenkomen. Het geschil zal bij de scheidsrechterlijke commissie worden aangebracht door overlegging van het compromis. Kunnen de Regeeringen niet tot overeenstemming komen omtrent de vaststelling van het compromis dan zal ieder harer zich tot de scheidsrechterlijke commissie kunnen wenden, ten einde den tekst daarvan te doen vaststellen.

Indien er een geschil ontstaat als voorzien in artikel IV, paragrafen 6 en 16, zal dit bij het permanente scheidsgerecht worden aangebracht door overlegging van de notulen van de beraadslagingen, waaruit van het geschil blijkt. Het huishoudelijk reglement, bedoeld in de paragrafen 4 en 15 van artikel IV, zal bepalen in welken vorm deze laatste mededeeling zal geschieden.

ART. 2.

De zetel van het permanente scheidsgerecht, bedoeld in paragraaf 6 van artikel IV en die van het permanente scheidsgerecht bedoeld in paragraaf 16 van hetzelfde artikel, zullen daar gevestigd zijn, waar de commissies, bedoeld respectievelijk in de paragrafen 4 en 14 van dat artikel, zullen zetelen.

ART. 3.

La commission d'arbitrage et le collège arbitral permanent sont autorisés à déterminer leur compétence en interprétant les dispositions du traité auquel la présente convention est annexée, ainsi que les autres traités et conventions qui peuvent être invoqués dans la matière et en appliquant les principes du droit.

ART. 4.

Toute pièce produite par l'une des Parties doit être communiquée, en copie certifiée conforme, à l'autre Partie.

Les Parties fourniront à la commission et au collège, dans la plus large mesure qu'Elles jugeront possible, tous les moyens nécessaires pour la décision du litige.

Les délibérations de la commission et du collège auront lieu à huis clos et resteront secrètes. Toute décision sera prise à la majorité de leurs membres.

La commission et le collège sont autorisés à déterminer, en tant que de besoin, les autres règles de procédure applicables aux litiges qui leur seront soumis et à procéder à toutes mesures qu'ils estiment nécessaires pour s'acquitter de leur mission.

ART. 5.

Les sentences arbitrales seront motivées et rendues publiques. Elles décideront définitivement et sans appel la contestation.

ART. 6.

Tout différend qui pourrait surgir entre les Parties concernant l'interprétation et l'exécution de la sentence sera soumis au jugement des arbitres qui l'ont rendue.

ART. 7.

Chaque Partie supporte ses propres frais et une part égale des frais de l'instance.

Fait en double à La Haye, le 3 avril 1925.

(s) HYMANS.

ART. 3.

De scheidsrechterlijke commissie en het permanente scheidsgerecht zullen zelf over hunne bevoegdheid beslissen onder toepassing van de bepalingen van het verdrag, waaraan deze overeenkomst is gehecht, en de andere verdragen en overeenkomsten, waarop in deze een beroep kan worden gedaan en met inachtneming van de beginselen des rechts.

ART. 4.

Elk stuk, door één der beide Partijen in geding gebracht, moet in voor eensluidend verklaard afschrift aan de andere Partij worden medege-deeld.

Partijen zullen in den meest uitgebreiden zin aan de commissie en aan het scheidsgerecht alle gegevens verschaffen, welke noodig zijn voor de beslechting van het geschil.

De beraadslagingen van de commissie en het scheidsgerecht zullen met gesloten deuren plaats hebben en geheim blijven. Iedere beslissing zal bij meerderheid van stemmen worden genomen.

De commissie en het scheidsgerecht zullen voor zooveel noodig de verdere procesregelen vaststellen, welke ten aanzien van de aan hunne beslissing onderworpen geschillen zullen moeten worden gevolgd, en alle voorzieningen treffen, welke zij noodig achten om zich van hunne opdracht te kwijten.

ART. 5.

De scheidsrechterlijke uitspraken zullen met redenen omkleed en openbaar gemaakt worden. Zij zullen het geschil eens voor al en zonder beroep beslechten.

ART. 6.

Elk geschil, dat tussehen Partijen mocht rijzen omtrent de uitlegging en de ten uitvoer legging van de uitspraak, zal worden onderworpen aan de beslissing van de scheidsrechters, die de uitspraak hebben gedaan.

ART. 7.

Ieder der beide Partijen draagt hare eigen kosten en de helft van de kosten van het geding.

Gedaan in dubbel te 's Gravenhage, den 3^{den} April 1925.

(s) KARNEBEEK.

Mémoire interprétatif.

ARTICLE I.

L'article 1^{er} a pour objet de consacrer l'abrogation des dispositions du traité du 19 avril 1839 qui imposaient à la Belgique le régime de la neutralité perpétuelle et renouvelaient les stipulations de l'article 15 du Traité de Paris du 30 mai 1814, aux termes duquel le port d'Anvers devait être uniquement un port de commerce.

Les dispositions dont il s'agit avaient été, de même d'ailleurs que l'ensemble du Traité de 1839, garanties par l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie. Mais lors des négociations qui ont abouti aux Traités de Versailles du 28 juin 1919, de Saint-Germain-en-Laye du 10 septembre 1919 et de Trianon du 4 juin 1920 les Puissances ont été d'accord pour reconnaître que, la situation politique de l'Europe et spécialement celle de la Belgique s'étant modifiées, ces stipulations ne correspondent plus aux circonstances actuelles.

Par le présent Traité les Pays-Bas se déclarent d'accord pour admettre l'abrogation de ces dispositions.

La Commission instituée conformément à la résolution prise le 4 juin 1919 (1) par les ministres des Affaires Étrangères des États-Unis d'Amérique, de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Italie et du Japon, en vue d'étudier les mesures devant

(1) Texte de la résolution du 4 juin 1919 : Les Puissances alliées et associées ayant reconnu nécessaire la révision des Traités de 1839 confient à une Commission comprenant les représentants des États-Unis, de l'Empire britannique, de la France, de l'Italie, du Japon, de la Belgique et des Pays-Bas, le soin d'étudier les mesures devant résulter de cette révision et de leur soumettre des propositions n'impliquant ni transfert de souveraineté territoriale, ni création de servitudes internationales.

La Commission invitera la Belgique et la Hol-

Toelichtende Memorie.

ARTIKEL I.

Artikel 1 heeft ten doel het vervallen vast te stellen van de bepalingen van het Verdrag van 19 April 1839, welke aan België het stelsel van voortdurende onzijdigheid oplegden en de bepalingen vernieuwden van artikel 15 van het Verdrag van Parijs van 30 Mei 1814, krachtens hetwelk de haven van Antwerpen uitsluitend een handelshaven mocht zijn.

De bedoelde bepalingen waren, evenals trouwens het geheele Verdrag van 1839, gewaarborgd door Oostenrijk, Frankrijk, Groot-Brittannië, Pruisen en Rusland. Maar bij de onderhandelingen welke geleid hebben tot de Verdragen van Versailles van 28 Juni 1919, van Saint-Germain-en-Laye van 10 September 1919 en van Trianon van 4 Juni 1920 zijn de Mogendheden het er over eens geweest te erkennen dat, nu de politieke toestand van Europa en in het bijzonder die van België gewijzigd was, die bepalingen niet meer met de tegenwoordige omstandigheden overeenkomen.

Bij het tegenwoordig Verdrag verklaart Nederland zich te vereenigen met het vervallen van die bepalingen.

De Commissie, ingesteld overeenkomstig het op 4 Juni 1919 door de Ministers van Buitenlandsche Zaken der Vereenigde Staten van Amerika, van Groot-Brittannië, van Frankrijk, van Italië en van Japan genomen besluit (1), ten einde een onderzoek

(1) Tekst van het besluit van 4 Juni 1919 : De verbonden en daarbij aangesloten Mogendheden, de herziening van de Verdragen van 1839 als noodzakelijk erkend hebbende, dragen aan eene Commissie bestaande uit de vertegenwoordigers van de Vereenigde Staten, het Britsche Rijk, Frankrijk, Italië, Japan, België en Nederland, op een onderzoek in te stellen naar de maatregelen welke uit de herziening behooren voort te spruiten, en voorstellen dienaangaande te doen, welke noch overdracht van territoriale soevereiniteit noch internationale servituten mogen bevatten.

De Commissie zal België en Nederland uitnoo-

résulter de la révision des Traités de 1839, s'est occupée de la question de savoir si la suppression des clauses mentionnées ci-dessus devait donner lieu à quelque nouvelle disposition internationale visant la sécurité de la Belgique.

La délégation belge avait exposé que la sécurité de la Belgique ne pouvait être assurée que si des arrangements militaires intervenaient entre cette Puissance et les Pays-Bas, en vue d'assurer, le cas échéant, la défense du Limbourg. La délégation néerlandaise soutenait que le Gouvernement des Pays-Bas ne pouvait souscrire à des arrangements de cette sorte, dont d'ailleurs, d'après lui, l'efficacité n'était pas démontrée.

Les délégués des autres Puissances étaient d'avis qu'une défense purement locale du Limbourg par les seuls moyens du Gouvernement néerlandais, étant donnée la position géographique de cette région, ne paraissait pas devoir donner de résultat efficace et qu'il ne serait possible de la rendre opérante que moyennant l'établissement d'un accord ou tout au moins d'un plan concerté entre les États Majors belge et néerlandais.

La délégation néerlandaise fit observer que, s'il fallait à la Belgique, pour la sécurité de son territoire, d'autres garanties pour remplacer celles que lui avaient conférées les Traités de 1839, c'était aux Puissances garantes et non aux Pays-Bas, non-garants, mais seulement co-signataires de ces Traités, à les lui procurer. En outre, elle insistait sur le fait qu'à la veille de la création de la Société des Nations, les Pays-Bas ne pouvaient prendre en considération des arrangements internationaux ayant pour but d'assurer la paix générale, sinon dans le cadre même de la Société des Nations; ce n'est que dans ce cadre que le Gouvernement des Pays-Bas serait prêt à

lande à présenter des formules communes en ce qui concerne les voies navigables, en s'inspirant des principes généraux adoptés par la Conférence de la Paix.

in te stellen naar de maatregelen, welke zonden moeten voortvloeien uit de herziening der Verdragen van 1839, heeft zich bezig gehouden met de vraag of de schrapping van de bovenbedoelde bepalingen aanleiding moest geven tot eenige nieuwe internationale regeling in zake de veiligheid van België.

De Belgische delegatie had niteengezet, dat de veiligheid van België slechts kon worden verzekerd, indien militaire overeenkomsten tot stand kwamen tusschen die Mogendheid en Nederland om, in voorkomend geval de verdediging van Limburg te verzekeren.

De Nederlandsche delegatie betoogde, dat de Nederlandsche Regeering niet kon medewerken tot dergelijke overeenkomsten, waarvan trouwens, naar hare meening, de doeltreffendheid niet was aangetoond.

De afgevaardigden der overige Mogendheden waren van meening, dat eene zuiver plaatselijke verdediging van Limburg met geen andere middelen dan die van de Nederlandsche Regeering, met het oog op de geographische ligging van die landstreek, niet tot den beoogden nitslag scheen te zullen loiden en dat het alleen mogelijk zou zijn haar doeltreffend te maken door middel van eene overeenkomst of althans van een vooraf tusschen de Belgische en Nederlandsche generale staven vooraf beraamd plan.

De Nederlandsche delegatie deed opmerken, dat, indien België, voor de veiligheid van zijn grondgebied, andere waarborgen noodig had om die te vervangen welke het bij de Verdragen van 1839 had verkregen, het aan de waarborgende Mogendheden en niet aan Nederland, dat geen garant doch slechts mede-onderteekenaar was van die verdragen, stond die waarborgen aan België te verschaffen. Bovendien legde zij den nadruk op het feit, dat, nu de stichting van den Volkenbond op handen was, Nederland geen internationale overeenkomsten in overweging kon nemen, welke ten doel hadden den algemeenen vrede te bevorderen, dan in het kader van den Volkenbond. Het was dus

digen samen formules in te dienen met betrekking tot de bevaarbare waterwegen, zich daarbij latende leiden door de algemeene beginselen, door de Vredesconferentie aangenomen.

participer à la discussion de la question de savoir s'il y avait un arrangement à prendre.

La délégation ajoutait d'ailleurs qu'elle était autorisée à déclarer que le Gouvernement néerlandais ne se montrerait, en aucun moment, indifférent en présence d'une violation délibérée du territoire des Pays-Bas, et que, en tant que les prescriptions du Pacte de la Société des Nations le permettent, il considérerait une telle violation, en quelque endroit qu'elle ait lieu, comme un *casus belli*.

La Commission tenta de concilier ces différents points de vue. Un projet d'après lequel les Puissances, agissant comme membres de la Société des Nations et conformément à l'article IV, alinéas 4 et 5, du Pacte, se déclareraient d'accord pour saisir le Conseil de la Société, afin que soit déterminée, sous ses auspices, quelles dispositions devraient être prises pour le maintien de la paix générale, en substitution des garanties stipulées par les Traités du 19 avril 1839, n'a pu aboutir. La délégation belge déclara, en effet, sur l'instruction de son Gouvernement, que ce projet n'était pas de nature à donner à la Belgique la garantie indispensable.

Dans ces conditions on s'est limité à constater l'abrogation des clauses des Traités de 1839, relatives à la neutralité perpétuelle et à l'interdiction de faire d'Anvers un port militaire.

ARTICLE II.

L'article II a pour objet de régler la question de l'écoulement des eaux des Flandres belges par le territoire de la Flandre néerlandaise.

L'article VIII du Traité du 19 avril 1839 renvoyait, à l'effet de régler cette question, à l'article VI du Traité de Fontainebleau du 8 novembre 1785, et stipulait que des commissaires, nommés de part et d'autre,

alleen in dat kader, dat de Nederlandsche Regeering bereid zou worden gevonden deel te nemen aan de bespreking van de vraag of er eene regeling moest worden getroffen.

De delegatie voegde daaraan overigens toe, dat zij gemachtigd was tot de verklaring, dat de Nederlandsche Regeering zich te geener tijd onverschillig zou toonen wanneer het grondgebied van Nederland opzettelijk zou worden geschonden, en dat zij, voor zooveel de bepalingen van het Handvest van den Volkenbond zulks toelieten, eene zoodanige schending, waar zij ook zou plaats hebben, als een *casus belli* zou beschouwen.

De Commissie trachtte deze verschillende gezichtspunten tot overeenstemming te brengen. Een ontwerp, waarbij de Mogendheden, handelende als leden van den Volkenbond, met inachtneming van artikel IV vierde en vijf lid, van het Handvest, zich zouden verbinden om zich te wenden tot den Raad van den Volkenbond, opdat onder diens leiding zou worden uitgemaakt, welke maatregelen moesten worden genomen voor de handhaving van den algemeenen vrede ter vervanging van de bij de Verdragen van 19 April 1839 overeengekomen waarborgen, kon niet tot resultaat leiden. De Belgische delegatie immers verklaarde, in opdracht van hare Regeering, dat dit ontwerp niet van zoodanigen aard was, dat daardoor aan België de onmisbare waarborg werd verschaft.

Onder die omstandigheden heeft men er zich toe bepaald, vast te stellen, dat de bepalingen der Verdragen van 1839, welke betrekking hadden op de voortdurende onzijdigheid van België en op het verbod van Antwerpen eene oorlogshaven te maken, waren vervallen.

ARTIKEL II.

Artikel II heeft ten doel de aan gelegenheid van den waterafvoer uit Belgisch Vlaanderen door het gebied van Zeeuwsch-Vlaanderen te regelen.

Artikel VIII van het Verdrag van 19 April 1839 verwees voor de regeling van deze aangelegenheid naar artikel VI van het Verdrag van Fontainebleau van 8 November 1785, en bepaalde dat wederzijds benoemde

s'entretenaient sur l'application des dispositions de ce Traité.

Or, aux termes du Traité de Fontainebleau, les commissaires devaient déterminer les emplacements les plus convenables pour les écluses en Flandres et convenir de celles d'entre ces écluses qui devaient être soumises à une régie commune.

Une convention du 20 mai 1843, à laquelle était jointe une carte détaillée en trois feuilles, déterminait les ouvrages d'art, écluses, etc. avec l'indication de leurs dimensions, établis sur territoire belge et sur territoire néerlandais.

Depuis lors la question de l'écoulement des eaux des Flandres belges par la Flandre zélandaise fit l'objet de plaintes nombreuses; la situation qui avait amené la conclusion de la Convention de 1843 s'était profondément modifiée, notamment à la suite de colmatages dans le Braekman.

Une commission belgo-néerlandaise fut instituée en 1890 faisant suite à une première commission créée en 1875, dans le but notamment de réviser la Convention de 1843. Au moment où éclata la guerre les études de cette commission n'étaient pas encore terminées.

Il y a lieu de réaliser au plus tôt les travaux nécessaires à l'écoulement des eaux, de manière à prévenir les inondations.

L'écoulement des eaux des Flandres belges par le territoire de la Flandre néerlandaise devra être réglé non seulement de manière à prévenir les inondations, mais encore en vue de maintenir la cote normale de la nappe aquifère.

Il faudra veiller à ce que cette nappe se maintienne autant que possible à la même altitude, son relèvement comme son abaissement dans une mesure anormale pouvant occasionner un préjudice sérieux à l'agriculture et par suite à la valeur des terrains. Les ouvrages d'art nécessaires devront être construits à cet effet, sans toutefois que les Pays-Bas puissent être tenus à effectuer des épuisements.

L'article II décrète la nomination d'une commission, composée d'un

commissarissen zich over de toepassing van de daarbij gemaakte beschikkingen zouden verstaan.

Volgens de bepalingen nu van het Verdrag van Fontainebleau moesten de commissarissen de meest geschikte plaatsen voor de sluizen in Vlaanderen aanwijzen, en overeenkomen omtrent de vraag, welke van die sluizen aan een gemeenschappelijk beheer moesten worden onderworpen.

Eene Overeenkomst van 20 Mei 1843, waarbij eene uitvoerige kaart in drie bladen was gevoegd, gaf de op Belgisch en op Nederlandsch gebied gemaakte kunstwerken, sluizen enz. aan met vermelding van hunne afmetingen.

Sindsdien gaf de waterafvoer uit Belgisch Vlaanderen door Zeeuwsch-Vlaanderen tot talrijke klachten aanleiding; de stand van zaken, welke tot het sluiten van de Overeenkomst van 1843 had geleid, had ingrijpende veranderingen ondergaan, met name ten gevolge van aanwassen in den Braekman.

Nadat reeds in 1875 eene Belgisch-Nederlandsche commissie was ingesteld, werd opnieuw, in 1890, eene zoodanige commissie benoemd, bepaaldelijk met het doel de Overeenkomst van 1843 te herzien. Bij het uitbreken van den oorlog waren de werkzaamheden van deze commissie nog niet geëindigd.

Het is gewenscht zoo spoedig mogelijk de werken noodig voor den waterafvoer tot stand te brengen, zóó dat de overstromingen worden voorkomen.

De waterafvoer uit Belgisch Vlaanderen door het gebied van Zeeuwsch-Vlaanderen zal op zoodanige wijze moeten worden geregeld, dat niet alleen overstromingen worden voorkomen, maar dat ook de grondwaterstand op normaal peil wordt gehouden.

Er zal zorg voor moeten worden gedragen, dat deze waterstand zooveel mogelijk op hetzelfde peil blijft, daar eene abnormale stijging of daling daarvan ernstig nadeel aan den landbouw en dus aan de waarde der landerijen kan toebrengen. Te dien einde zullen de noodige kunstwerken moeten worden gemaakt, zonder dat Nederland evenwel zal zijn gehouden tot bemaling over te gaan.

Artikel 2 schrijft voor de benoeming van eene commissie, bestaande

nombre égal de membres belges et de membres néerlandais, qui procèdera sans retard aux études, et dressera les plans des travaux nécessaires à l'écoulement des eaux. Cette commission aura en outre le caractère d'un organisme de contrôle, qui veillera sur tout ce qui concerne l'écoulement des eaux, qui fera rapport à ce sujet tous les trois ans aux deux Gouvernements, et qui en cas de difficultés statuera à la pluralité des voix. La compétence de cette commission s'étendra aussi à la pollution des eaux. Les réclamations seront adressées à la commission à l'initiative des administrations respectives des deux pays. Les administrations intéressées des deux pays devront se soumettre dans les limites prévues à l'article II, au contrôle et aux décisions de la commission.

Chacun des pays, soit directement, soit à l'entremise des institutions nationales, telles que polders, wateringen, etc., établira, entretiendra et exploitera les écluses et ouvrages d'art établis sur son territoire, et payera les frais afférents à la construction, à l'entretien et à l'exploitation de ces écluses et ouvrages.

Chacun des deux pays pourra évidemment, conformément à sa législation, faire payer tout ou partie de ces frais par les organismes intéressés.

L'article II règle l'écoulement des eaux de la partie des Flandres belges qui a jusqu'ici fait écouler ses eaux par le territoire de la Flandre néerlandaise. Mais il s'est créé d'autre part une situation de fait en ce qui concerne l'écoulement de certaines eaux de la Flandre néerlandaise vers les Flandres belges. La Belgique est d'accord pour respecter cette situation.

ARTICLE III.

Cet article consacre la liberté de la navigation des fleuves, rivières et canaux qui séparent ou traversent les territoires belge et néerlandais et l'égalité des pavillons sur ces voies d'eau. Il se substitue, en ce qui concerne les fleuves et rivières, aux articles 108 et suivants de l'acte Général

uit een gelijk aantal Belgische en Nederlandsche leden, welke onverwijld zal overgaan tot de bestudeering en het opmaken van de plannen van de werken, noodig voor den afvoer van het water. Deze commissie zal bovendien het karakter van een college van toezicht hebben, dat een waakzaam oog zal houden op alles wat den waterafvoer betreft, daaromtrent om de drie jaar verslag aan de beide Regeeringen zal uitbrengen en bij gerezen moeilijkheden bij meerderheid van stemmen zal beslissen. De bevoegdheid van deze commissie zal zich ook over de verontreiniging van het water uitstrekken. De klachten zullen door de administraties van ieder der beide landen tot de commissie worden gericht. De betrokken administraties der beide landen zullen zich, binnen de grenzen van artikel II, aan het toezicht en de beslissing van de commissie moeten onderwerpen.

Elk der beide landen zal, hetzij rechtstreeks, hetzij door tusschenkomst van de nationale instellingen als polders, waterschappen, enz., op zijn gebied de sluizen en kunstwerken aanleggen, onderhouden en bedienen en de kosten betalen verbonden aan den aanleg, het onderhoud en de bediening van die sluizen en werken.

Het spreekt van zelf, dat ieder der beide landen, overeenkomstig zijne wetgeving, die kosten geheel of gedeeltelijk door de betrokken instellingen zal kunnen doen betalen.

Artikel II regelt den waterafvoer uit het gedeelte van Belgisch Vlaanderen dat zijne wateren van ouds loost door het gebied van Zeeuwsch-Vlaanderen. Maar anderzijds heeft zich feitelijk de toestand gevormd, dat in zekere mate ook water uit Zeeuwsch-Vlaanderen naar Belgisch Vlaanderen afvloeit. België acht zich gehouden dezen toestand te eerbiedigen.

ARTIKEL III.

Dit artikel huldigt de vrijheid van scheepvaart op de stroomen, rivieren en kanalen, welke het Belgische en Nederlandsche gebied scheiden of doorsnijden, alsmede de gelijkheid van vlag op die waterwegen. Wat de stroomen en rivieren betreft, treedt het in de plaats van artikel 108 en

du Congrès de Vienne du 9 juin 1815 et en ce qui concerne les canaux, à l'article X du Traité du 19 avril 1839. Il s'applique aux eaux intermédiaires entre l'Escaut et le réseau rhénan, où il convient, conformément d'ailleurs aux actes antérieurs, que la navigation reste libre; et il s'étend aux canaux de Walcheren et de Zuid-Beveland que les Pays-Bas ont substitués, en vertu du paragraphe 8 de l'article IX du Traité du 19 avril 1839, au Sloe et à la branche de l'Escaut, dite Escaut Oriental.

ARTICLE IV.

Cet article abroge et remplace l'article IX du Traité du 19 avril 1839.

Si les paragraphes de cet article qui consacrent la liberté de la navigation au profit de la Belgique et des Pays-Bas ne sont pas, sauf en ce qui concerne spécialement l'Escaut, repris expressément dans les textes du nouvel article IV, c'est qu'il va de soi que l'abrogation de ces paragraphes ne porte aucune atteinte à la liberté de la navigation, notamment sur la Meuse et dans les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, telle que cette liberté se trouvait consacrée par le Traité du 19 avril 1839.

§ 1. Ce paragraphe consacre pour tous les bâtimens autres que les navires de guerre, le principe de la liberté de navigation sans entraves, et dans le sens le plus large du mot, et en tout temps, dans l'Escaut Occidental et dans ses accès depuis la haute mer, ainsi que dans l'Escaut en aval d'Anvers.

Le texte exclut les navires de guerre. Mais il ne préjuge en rien ce qui est relatif au passage des navires de guerre belges par l'Escaut et ses accès en temps de paix ou en temps de guerre.

Les mots « perpétuellement libres » employés au premier alinéa signifient que la liberté de navigation existera en temps de guerre comme en temps de paix.

Par les mots « navires de guerre » du même alinéa il faut entendre aussi

volgende van de Algemeene Acte van het Congres van Weenen van 9 Juni 1815, en wat de kanalen betreft, van artikel X van het Verdrag van 19 April 1839. Het is van toepassing op de verbindingswateren tusschen de Schelde en het Rijnnet, waar de scheepvaart, overigens in overeenstemming met de vroegere overeenkomsten, vrij moet blijven; en het geldt mede voor de kanalen door Walcheren en Zuid-Beveland, welke Nederland krachtens paragraaf 8 van artikel IX van het Verdrag van 19 April 1839 ter vervanging van het Sloe en den tak van den Schelde, genaamd Ooster-Schelde, heeft aangelegd.

ARTIKEL IV.

Dit artikel doet vervallen en vervangt artikel IX van het Verdrag van 19 April 1839.

Dat de paragrafen van dit artikel, welke de vrijheid van scheepvaart voor België en Nederland huldigen, behalve wat in het bijzonder de Schelde betreft, niet uitdrukkelijk in den tekst van het nieuwe artikel IV worden herhaald, vindt zijne reden hierin, dat het van zelf spreekt, dat het vervallen van die paragrafen geen afbreuk doet aan de vrijheid van scheepvaart, met name op de Maas en de verbindingswateren tusschen Schelde en Rijn, zooals die vrijheid was vastgelegd in het Verdrag van 19 April 1839.

§ 1. Deze paragraaf huldigt ten aanzien van de Wester-Schelde en hare toegangen van nit volle zee gelijk ook ten aanzien van de Schelde beneden Antwerpen, voor alle vaartuigen, geen oorlogsschepen zijnde, het beginsel van de vrije, onbelemmerde scheepvaart in den ruimsten zin des woords en voor alle tijden.

De tekst sluit de oorlogsschepen nit. Maar hij regelt niets omtrent de doorvaart van Belgische oorlogsschepen over de Schelde en hare toegangen in tijd van vrede of van oorlog.

De woorden « voortdurend vrij », voorkomende in de eerste alinea, beteekenen, dat de vrijheid van scheepvaart zoowel in tijd van oorlog als van vrede zal bestaan.

Onder het woord « oorlogsschepen » in dezelfde alinea moeten ook de met

les navires assimilés aux navires de guerre.

En temps de guerre les dispositions de ce premier paragraphe resteront en vigueur dans toute la mesure compatible avec les droits et devoirs des belligérants et des neutres.

Au deuxième alinéa il est stipulé que les règles qui y sont prévues s'appliqueront aux bâtimens qui sont « en cours de route » dans les eaux visées à l'alinéa 1. Cesse d'être en cours de route, un navire qui charge ou décharge dans les eaux prévues à l'alinéa 1 et avant d'arriver à destination une partie quelconque de sa cargaison ou qui y embarque ou débarque des passagers. Le navire qui en cours de route chargerait ou déchargerait des marchandises ou qui embarquerait ou débarquerait des passagers, serait simplement soumis au principe général de la liberté de navigation formulé à l'article III.

L'alinéa 3 du paragraphe 1 crée une faculté au profit de chacun des deux pays, dans ses eaux, pour les bâtimens en provenance ou à destination de ses propres ports. Les navires, tels que les yachts, qui parcourraient les eaux de l'un des deux pays, sans s'arrêter dans un port déterminé, seront soumis par assimilation à cette disposition.

§ 2. Ce paragraphe édicte le principe essentiel, qui, au point de vue de l'Escaut, domine tout le traité : tant au point de vue des travaux d'amélioration de toute nature que des travaux d'entretien, et tant au point de vue de l'éclairage et du balisage que des autres besoins de la voie d'eau, l'Escaut doit à toute époque être en état de laisser passer les plus grands navires et de satisfaire à tous les besoins croissans du commerce et du trafic maritimes.

Le paragraphe 2 donne aux ports belges, et pratiquement à Anvers et Gand, la certitude de pouvoir communiquer à toute époque avec la mer, par leur couloir naturel d'accès qu'est l'Escaut, au moyen des navires les plus modernes, et de manière à satisfaire à tous les besoins du commerce.

C'est sur les eaux visées en ce paragraphe 2 que la commission instituée par le paragraphe 3 étendra sa

oorlogsschepen gelijkgestelde vaartuigen worden verstaan.

In oorlogstijd zullen de bepalingen van deze eerste paragraaf van kracht blijven, voor zoover zulks verenigbaar zal zijn met de rechten en plichten der oorlogvoerenden en der onzijdigen.

In de tweede alinea wordt vastgesteld, dat de daar bedoelde bepalingen van toepassing zullen zijn op de vaartuigen « gedurende hun doorvaart » op de waterwegen genoemd in alinea 1. Een vaartuig, dat vóór het bereiken van zijne bestemming op de waterwegen, bedoeld in alinea 1, eenige lading inneemt of lost, dan wel passagiers opneemt of ontscheept, houdt op in doorvaart te zijn. Voor een vaartuig, dat onderweg goederen zou in- of uitladen of dat passagiers zou opnemen of ontschepen, zou alleen het in artikel III omschreven algemeene beginsel van de vrije scheepvaart gelden.

Alinea 3 van paragraaf 1 handhaaft ten behoeve van ieder der beide landen voor zijne wateren de daar omschreven bevoegdheid ten aanzien van de vaartuigen komende van of bestemd naar zijne eigen havens. Vaartuigen, zooals jachten, welke de waterwegen van één der beide landen zouden bevaren zonder eene bepaalde haven aan te doen, zullen uiteraard onder deze bepaling vallen.

§ 2. Deze paragraaf stelt het grondbeginsel vast, hetwelk ten aanzien van de Schelde het geheele verdrag beheerscht : zoowel ten aanzien van verbeteringswerken van welken aard die ook zijn als van onderhoudswerken, en zoowel ten aanzien van verlichting, betonning en bebakening als van alles wat verder voor den waterweg noodig is, moet de Schelde te allen tijde geschikt zijn voor de vaart met de grootste vaartuigen en voldoen aan alle toenemende behoeften van handel en scheepvaart.

Paragraaf 2 geeft aan de Belgische havens, en met name aan Antwerpen en Gent, de zekerheid, dat zij te allen tijde met de meest moderne vaartuigen langs haar natuurlijke toegangsweg, de Schelde, gemeenschap zullen hebben met de zee en wel zóó, dat aan alle behoeften van den handel wordt voldaan.

Over de wateren bedoeld in de hier besproken paragraaf zal de commissie ingesteld bij paragraaf 3 hare be-

compétence. Ces eaux commencent à la haute mer et finissent en aval des installations maritimes du port d'Anvers. Les parties sont d'accord pour considérer que ces installations ont actuellement Lillo comme limite. Si les installations maritimes du port d'Anvers devaient dans l'avenir s'étendre en aval de Lillo, la compétence de la commission prévue au paragraphe 3 ne sera limitée quant à la voie d'eau qui baigne ces installations que du consentement des Gouvernements des deux pays.

§ 3. Au lieu de se contenter ainsi que le faisait le Traité de 1839 de soumettre la conservation des passes de l'Escaut, le pilotage et le balisage, à la surveillance commune d'un collège de commissaires, le paragraphe 3 confie la navigabilité de la voie d'eau, et d'une manière générale sa gestion au point de vue des intérêts de la navigation, à une commission mixte composée en nombre égal de représentants des deux États.

La commission, et de même les arbitres à nommer en vertu des paragraphes 5 et 6, auront le devoir de fonder leurs décisions sur le présent traité et devront dès lors considérer comme les principes essentiels du traité ceux qui sont formulés aux paragraphes 2 et 3 qui ont pour objet de sauvegarder et de promouvoir les intérêts de la navigation sur l'Escaut, de la haute mer vers les ports belges, et des ports belges vers la haute mer, et de faire répondre la navigabilité de l'Escaut et de ses accès depuis la haute mer aux conditions exigées tant par les progrès de la construction navale que par les besoins croissants de la navigation, les intérêts de la navigation ayant naturellement le pas sur les autres intérêts relatifs à la voie d'eau.

La compétence de la commission s'étend à toute la voie d'eau telle qu'elle est définie au paragraphe 2.

Toutefois, les parties sont d'accord pour admettre que chacun des deux pays pourra régler à sa convenance les conditions de la navigation à laquelle il est seul directement inté-

voegdheid uitstrekken. Deze wateren beginnen in volle zee en eindigen beneden de haveninrichtingen van Antwerpen. Partijen zijn het er over eens, dat die inrichtingen thans Lillo tot grens hebben. Indien de haveninrichtingen van Antwerpen zich in de toekomst beneden Lillo mochten gaan uitstrekken, zal de bevoegdheid van de Commissie, bedoeld in paragraaf 3, over den waterweg, waaraan die inrichtingen zijn gelegen, niet worden beperkt dan met toestemming van de Regeeringen van beide landen.

§ 3. In stede van, gelijk het Verdrag van 1839 deed, zich er toe te bepalen de zorg voor het behoud van de vaargeulen der Schelde, het loodswezen, de betonning en de bebakening te brengen onder het gemeenschappelijk toezicht van een college van commissarissen, draagt paragraaf 3 de zorg voor de bevaarbaarheid van den waterweg, en in het algemeen het beheer daarover voor zoover de scheepvaartbelangen betreft, op aan eene gemengde Commissie, bestaande uit een gelijk aantal vertegenwoordigers van beide Staten.

De Commissie en eveneens de scheidsrechters, welke krachtens paragraaf 5 en 6 zullen worden benoemd, zullen verplicht zijn hunne besluiten op dit verdrag te gronden en zullen derhalve als de grondbeginselen van het verdrag moeten beschouwen die, welke omschreven zijn in paragraaf 2 en 3, en welker strekking is de behartiging van de belangen van de scheepvaart op de Schelde uit volle zee naar de Belgische havens en uit de Belgische havens naar volle zee te verzekeren en de bevaarbaarheid van de Schelde en van hare toegangen uit volle zee te doen beantwoorden aan de eischen, welke zoowel door den vooruitgang van den scheepsbouw als door de toenemende behoeften van de scheepvaart worden gesteld, gaande de belangen van de scheepvaart uiteraard boven de andere belangen, welke op den waterweg betrekking hebben.

De bevoegdheid van de commissie strekt zich uit over den geheelen waterweg, zooals deze omschreven wordt in paragraaf 2.

Partijen zijn echter eenstemmig van oordeel, dat ieder der beide landen naar eigen goedvinden de noodige regelen zal kunnen stellen ten aanzien van de scheepvaart, waarbij alleen

ressé, pourvu que, ainsi qu'il est stipulé au paragraphe 4, les décisions et les réglemens des administrations nationales relatifs à cette navigation n'aillent pas à l'encontre des décisions et réglemens de la commission.

§ 4. Ce paragraphe détermine la compétence de la commission.

Il est bien entendu que la commission n'aura pas compétence pour résoudre directement ou indirectement des questions de souveraineté. Par voie de conséquence, la même règle s'applique à la commission arbitrale prévue au § 5 et au collège arbitral permanent prévu au § 6.

Pour le surplus la compétence de la commission s'étendra, sans en rien excepter, à tout ce qui concerne les intérêts de la navigation.

A titre exemplatif, le paragraphe vise les cas d'application les plus usuels. La commission est notamment compétente pour tout ce qui concerne le balisage et l'éclairage, l'entretien et l'amélioration de la voie d'eau. Elle l'est aussi pour permettre l'établissement sur les berges de l'Escaut des installations qu'elle jugerait nécessaires, par exemple en vue des travaux à exécuter dans l'intérêt de la navigation. Elle est compétente pour se prononcer au sujet des travaux de redressements et des dérivations; elle peut décider pareils travaux à l'intérieur des digues maîtresses, dès qu'elle les juge utiles; elle peut de même décider une coupure à travers les terres riveraines de la voie d'eau, mais au cas seulement où elle jugerait pareil travail indispensable pour en assurer l'amélioration. Elle peut aussi décider l'arrêt de tout travail même si celui-ci est exécuté sur les berges ou au-delà, si bien entendu ce travail peut entraîner à l'intérieur des digues maîtresses une modification de nature à porter préjudice aux intérêts de la navigation.

La commission statuera, soit sous forme de décisions particulières, soit sous forme de réglemens généraux.

Il existe en ce moment des règle-

zijn belang onmiddellijk is betrokken, mits overeenkomstig het bepaalde bij paragraaf 4 de besluiten en verordeningen van de nationale administraties omtrent die scheepvaart niet strijdig zijn met de besluiten en verordeningen van de commissie.

§ 4. Deze paragraaf omschrijft de bevoegdheid van de commissie.

Het is wel verstaan, dat de commissie geen bevoegdheid zal hebben om rechtstreeks of zijdelings over vragen van soevereiniteit te beslissen. Bij gevolg is dezelfde regel van toepassing op de scheidsrechterlijke commissie, bedoeld in paragraaf 5 en op het permanent scheidsgerecht, bedoeld in paragraaf 6.

Voor het overige zal de bevoegdheid der commissie zich, zonder eenige uitzondering uitstrekken over alles wat de belangen van de scheepvaart betreft.

Bij wijze van voorbeeld noemt de paragraaf de meest voorkomende gevallen van toepassing. De bevoegdheid van de commissie strekt zich met name uit over alles wat de betoning, de bebakening en de verlichting, het onderhoud en de verbetering van den waterweg betreft. Zij omvat ook het recht op de oevers van de Schelde inrichtingen te plaatsen, welke zij noodzakelijk mocht oordeelen, bijv., met het oog op werken, die in het belang van de scheepvaart moeten worden uitgevoerd. De bevoegdheid der commissie strekt zich ook uit tot werken als verleggingen en doorsnijdingen; zij kan tot dergelijke werken rivierwaarts van de bandijken besluiten zoodra zij ze nuttig oordeelt; ook kan zij beslissen, dat eene doorsnijding zal worden gemaakt door het oevergebied van den waterweg, maar alleen dan wanneer zij zoodanig werk oomisbaar zou oordeelen om de verbetering van den waterweg te verzekeren. Ook kan zij het stopzetten van elk werk bevelen, zelfs indien dit op de oevers of verder landwaarts wordt uitgevoerd, wel te verstaan in het geval, dat dit werk eene zoodanige verandering rivierwaarts van de bandijken zoude teweegbrengen, dat de belangen van de scheepvaart daardoor zouden worden geschaad.

De commissie zal besluiten, hetzij in den vorm van bijzondere beschikkingen hetzij in dien van algemeene verordeningen.

Er bestaan thans verordeningen.

ments. Cens-ci resteront en vigueur, pour autant évidemment qu'ils ne sont pas en opposition avec le présent traité, tant que la commission ne les aura pas remplacés par des règlements nouveaux. Les dispositions des règlements que fera la commission se substitueront de plein droit aux dispositions corrélatives des règlements anciens. Les règlements que ferait chacun des deux pays sur sa partie de la voie d'eau ne pourront, en aucun cas, être en opposition avec les règlements et décisions de la commission.

Il est entendu que les règlements ainsi que les décisions relatives à l'exécution de travaux autres que des travaux d'entretien aux rives, en relation avec les intérêts de la voie d'eau, que chacun des deux pays serait amené à prendre, seront communiqués au préalable à la commission. Par travaux d'entretien on comprend les travaux qui n'ont pour objet que le maintien des rives ou travaux existants. Ceci ne concerne que les communications préalables mais ne limite évidemment en rien la compétence de la commission.

La commission se réunira la première fois à Anvers. Elle sera libre ensuite de déterminer les lieux de ses réunions, jusqu'à ce que ceux-ci soient fixés par le règlement d'ordre intérieur.

§ 5. Le but de ce paragraphe est d'établir une procédure permettant de régler les différends relatifs à l'Escaut et ses accès qui pourraient surgir entre la Belgique et les Pays-Bas.

Le système nouveau est simple. La commission prend une décision. Elle la communique aux Gouvernements des deux pays. Si elle n'a pu aboutir à une solution, elle leur transmet simplement sa délibération. Les Gouvernements, s'inspirant de la décision ou de la délibération qui leur est soumise, tâchent de s'entendre. A défaut d'entente, dans un délai de deux mois, le Gouvernement intéressé peut avoir recours à l'arbitrage. Les arbitres statuent, sauf exception, dans le délai d'un mois, en se conformant à la procédure d'arbitrage prévue dans la convention annexée.

Deze zullen, voor zoover ze niet in strijd zijn met dit verdrag, van kracht blijven, zoolang de commissie ze niet door nieuwe verordeningen zal hebben vervangen. De bepalingen van de verordeningen, welke de commissie zal maken, zullen van rechtswege in de plaats treden van de bepalingen van de bestaande verordeningen, welke op hetzelfde onderwerp betrekking hebben. De verordeningen, welke ieder der beide landen voor zijn gedeelte van den waterweg mocht maken, zullen in geen geval in strijd mogen zijn met de verordeningen en de beschikkingen van de commissie.

Uiteraard zullen de verordeningen evenals de beschikkingen, welke één der beide landen zou willen vaststellen betreffende de uitvoering van werken, die de belangen van den waterweg raken, voorzoover deze niet zijn werken van onderhoud op de oevers, te voren aan de commissie worden medege-deeld. Onder werken van onderhoud worden verstaan de werken die alleen het behoud van bestaande oevers of werken te doel hebben. Er is hier slechts sprake van voorafgaande mededeeling. De bevoegdheid van de commissie wordt hierdoor uiteraard in geenen deele beperkt.

De commissie zal voor de eerste maal te Antwerpen samenkomen. Het zal haar verder vrij staan de plaatsen, waar zij zal vergaderen, te bepalen, totdat deze zullen zijn vastgesteld in het huishoudelijk reglement.

§ 5. Deze paragraaf heeft de strekking eene regeling vast te stellen ter oplossing van de geschillen, welke met betrekking tot de Schelde en hare toegangen tusschen België en Nederland zouden kunnen rijzen.

Het nieuwe stelsel is eenvoudig. De commissie neemt een besluit. Zij deelt dit mede aan de Regeeringen der beide landen. Slaagt zij niet in het nemen van een besluit dan bepaalt zij er zich toe hare beraadslagingen aan de Regeeringen over te leggen. Deze trachten in den geest van het besluit of de beraadslaging, welke haar zijn overgelegd, tot overeenstemming te komen. Is binnen twee maanden overeenstemming niet bereikt, dan kan de belanghebbende Regeering scheidsrechterlijke uitspraak inroepen. De scheidsrechters doen als regel uitspraak binnen één maand en gedragen zich daarbij naar de scheidsrechterlijke procedure,

Tant que la commission n'aura pas établi, par son règlement d'ordre intérieur prévu au paragraphe 4, si les décisions de la commission doivent être prises à l'unanimité ou simplement à la majorité des voix, il est entendu que le mot décision, dans le texte du présent paragraphe et aussi dans celui du paragraphe 6, devra être interprété en ce sens que la décision devra réunir l'unanimité des voix.

§ 6. Ce paragraphe prévoit la procédure instituée pour les cas qui requièrent célérité. Il peut se faire, en effet, que des mesures ou des travaux s'imposent d'urgence, et que la navigation soit exposée à subir un préjudice sérieux si l'on était forcé d'attendre l'accord des Gouvernements et à plus forte raison la décision arbitrale prévue au paragraphe 5.

Dans ce cas, la commission statuera sans avoir à soumettre sa décision à l'approbation des Gouvernements.

Si les membres de la commission ne parviennent pas à se mettre d'accord, conformément au mode de votation qui sera indiqué dans son règlement d'ordre intérieur, la partie la plus diligente aura la faculté de saisir un collège arbitral permanent, qui statuera dans la huitaine, conformément à la procédure prévue dans la convention annexée au présent traité.

Le désaccord de la commission pourra se manifester de deux manières. Ou bien il portera sur le caractère d'urgence du travail ou de la mesure réclamée; ou bien, si la commission est d'accord sur l'urgence, il portera sur le travail même ou sur la mesure sollicitée. Le collège arbitral statuera sur l'urgence aussi bien que sur la mesure ou le travail.

Il est impossible de déterminer d'avance tous les cas urgents. Le paragraphe se borne à citer, à titre d'exemple, ceux qui peuvent être prévus dès à présent. Mais l'énumération n'exclut pas les autres cas, et notamment le droit de faire arrêter les travaux dont il est question au

pourvu en de bij het verdrag gevoegde overeenkomst.

Zoolang de commissie nog niet bij haar huishoudelijk reglement, bedoeld in paragraaf 4, zal hebben bepaald of de besluiten van de commissie met algemeene stemmen dan wel enkel bij meerderheid van stemmen moeten worden genomen, zal het woord « besluit », voorkomende in deze paragraaf evenals in paragraaf 6, in dien zin moeten worden opgevat, dat het besluit met algemeene stemmen zal moeten worden genomen.

§ 6. Deze paragraaf regelt de wijze van behandeling van de spoedschonde gevallen. Immers het is mogelijk, dat maatregelen of werken dringend noodzakelijk zijn en dat de scheepvaart aan ernstig nadeel zou zijn blootgesteld, indien men op de overeenstemming tusschen de Regeeringen en meer nog op de scheidsrechterlijke uitspraak, bedoeld in paragraaf 5, zou moeten wachten.

In dit geval zal de commissie besluiten zonder dat zij haar besluit aan de goedkeuring van de Regeeringen behoeft te onderwerpen.

Indien de leden der commissie, in den zin van de desbetreffende regelen van het huishoudelijk reglement, niet tot overeenstemming komen, zal de meest gereede partij zich kunnen wenden tot een permanent scheidsgerecht, dat binnen één week uitspraak zal doen overeenkomstig de procedure, voorzien in de bij dit verdrag gevoegde overeenkomst.

Het gemis aan overeenstemming in de commissie zal zich op tweeërlei wijze kunnen openbaren.

Het zal betreffen óf wel de vraag omtrent het al of niet dringend noodzakelijke van het werk of van den begeerden maatregel, óf wel, indien de commissie het eens is over de dringende noodzakelijkheid, het werk of den voorgestelden maatregel zelf. Het scheidsgerecht zal zoowel omtrent de dringende noodzakelijkheid als omtrent den maatregel of het werk zelf uitspraak doen.

Het is niet doenlijk alle gevallen van dringende noodzakelijkheid van te voren aan te geven. De paragraaf bepaalt er zich toe bij wijze van voorbeeld die gevallen te noemen welke nu reeds kunnen worden voorzien. De opsomming sluit evenwel de andere gevallen niet uit en met name

paragraphe 4 et qui seraient de nature à entraîner à l'intérieur des digues maîtresses une modification qui pourrait porter un préjudice sérieux aux intérêts de la navigation.

Pour éviter que l'on reconnaisse trop facilement un caractère d'urgence à des travaux de grande importance et que ceux-ci engagent indéfiniment les finances publiques sans approbation préalable du Gouvernement auquel incombe la dépense, il a paru raisonnable de limiter au chiffre de 100,000 florins le coût des travaux urgents auxquels s'appliquerait la procédure prévue au paragraphe 6. Si par exemple la Belgique veut faire exécuter un travail estimé urgent dont le coût dépasserait 100,000 florins, elle devra offrir de prendre à sa charge la partie des frais qui dépassent cette somme. Mais cette disposition ne doit pas s'entendre en ce sens que lorsque le coût du travail dépassera ce chiffre, les Pays-Bas refuseront *ipso facto* de payer les sommes qui excèdent 100,000 florins. Les Pays-Bas ont, au contraire, l'intention, pourvu que le travail soit à leurs yeux justifié et urgent, d'en payer le prix dans toute la mesure mise à leur charge par le paragraphe 8 de l'article IV. Toutefois, ils conservent, pour ce qui dépasse les 100,000 florins, leur droit d'appréciation.

§ 7. Ce paragraphe règle l'exécution des travaux. Il concilie les intérêts des administrations compétentes des deux pays avec le droit de contrôle et éventuellement le droit d'initiative de la commission.

Deux alternatives peuvent se présenter :

Ou bien les mesures à prendre ne requièrent pas célérité. Elles tombent alors sous l'application du paragraphe 5. Dans ce cas, ce sont alors les administrations belge et néerlandaise, chacune en ce qui concerne sa

niet de bevoegdheid om de werken, waarvan in paragraaf 4 sprake is, en welke van dien aard zijn, dat zij rivierwaarts van de bandijken eene zoodanige wijziging teweeg brengen, dat daardoor de belangen van de scheepvaart ernstig zouden kunnen worden benadeeld, stop te zetten.

Ten einde te voorkomen, dat men te licht het karakter van dringende noodzakelijkheid aan werken van groot belang zoude toekennen en zoodoende de openbare geldmiddelen zonder voorafgaande goedkeuring van de Regeering, te wier laste de uitgave komt, onbeperkt zoude bezwaren, kwam het billijk voor de kosten van de dringend noodzakelijke werken, waarop de in paragraaf 6 bedoelde regeling van toepassing zal zijn, te beperken tot het bedrag van f 100,000. Indien b. v. België een dringend noodzakelijk geacht werk, waarvan de kosten f 100,000 zouden te boven gaan, wil doen uitvoeren, zal het moeten aanbieden de meerdere kosten voor zijne rekening te nemen. Deze bepaling moet nochtans niet aldus worden opgevat dat, wanneer de kosten van het werk dat bedrag te boven zullen gaan, Nederland *ipso facto* zal weigeren het bedrag, waarmee de f 100,000 wordt overschreden, te betalen. Integendeel, het ligt in de bedoeling van Nederland om, mits het werk in zijne oogen gerechtvaardigd is en daarbij dringend noodzakelijk, de kosten daarvan te betalen in de mate waarin deze in paragraaf 8 van artikel IV te zijnen laste zijn gebracht. Evenwel behoudt Nederland zijn recht van beslissing ten aanzien van het bedrag, waarmee de f 100,000 wordt overschreden.

§ 7. Deze paragraaf regelt de uitvoering van de werken.

Zij doet zoowel aan de belangen van de betrokken administraties der beide landen als aan het recht van toezicht en eventueel het recht van initiatief van de Commissie recht vedervaren.

Twee mogelijkheden kunnen zich voordoen :

Of wel de te nemen maatregelen zijn niet spoedeischend. Zij vallen dan onder paragraaf 5. In dat geval zijn het de Belgische en Nederlandsche administraties, die, ieder voor wat betreft haar gedeelte van den water-

partie de la voie d'eau, qui exécutent ou bien les décisions de la commission, ou bien les décisions du Gouvernement, au cas où, faute d'accord, la commission leur a simplement transmis sa délibération; ou bien encore, à défaut d'entente entre les Gouvernements, la décision arbitrale. Mais dans chacun de ces cas la commission approuve au préalable les plans et devis, et elle garde le contrôle des travaux. Et au cas où les travaux ne seraient pas exécutés dans les délais et suivant les modalités prévues aux plans et devis, le droit de contrôle de la commission devra s'entendre en ce sens qu'elle pourra prendre les décisions qu'elle jugera nécessaires pour que les stipulations des plans et devis soient exécutées, et qu'elle pourra même, si elle le juge nécessaire, exécuter ou faire exécuter elle-même le travail.

Si la commission n'était pas d'accord au sujet de la nécessité de cette intervention ou de la mesure de cette intervention, le cas serait soumis à l'arbitrage. Selon que l'intervention de la commission présente ou non un caractère d'urgence, il y aura lieu de recourir au collège permanent prévu au paragraphe 6 ou à l'arbitrage prévu au paragraphe 5.

Ou bien il y a urgence, conformément au paragraphe 6. C'est alors la commission elle-même qui assure l'exécution de ses décisions ou les décisions du collège arbitral, soit en recourant aux administrations ou aux tiers soit directement à l'entremise des organismes qu'elle a le droit de créer à cette fin. Dans ce cas cependant l'administration du pays sur le territoire duquel s'effectue le travail n'est pas absolument tenue à l'écart. Elle a le droit au contraire de surveiller les travaux; mais la commission en conserve la direction.

§ 8. Le paragraphe 8 détermine dans quelle proportion chacun des deux pays supportera les frais de l'entretien et de l'exploitation de la voie d'eau.

weg, uitvoering geven, hetzij aan de besluiten van de Commissie, hetzij aan de besluiten van de Regeering — in het geval namelijk bij gemis aan overeenstemming de Commissie haar enkel hare beraadslaging heeft overgelegd — hetzij, bij gemis aan overeenstemming tusschen de Regeeringen, aan de scheidsrechterlijke uitspraak. Maar in elk dier gevallen keurt de Commissie van te voren de plannen en bestekken goed en behoudt zich het toezicht op de werken. En mochten de werken niet worden uitgevoerd binnen de termijnen en op de wijze als is aangegeven in de plannen en bestekken, dan moet het recht van toezicht van de Commissie aldus worden verstaan, dat zij de besluiten zal kunnen nemen, welke zij zal noodig oordeelen, opdat de bepalingen van de plannen en bestekken worden uitgevoerd, en dat zij zelfs, indien zij het noodig oordeelt, zelf het werk kan uitvoeren of doen uitvoeren.

Indien in de Commissie geene overeenstemming zoude bestaan omtrent de noodzakelijkheid of den aard van deze tusschenkomst, zou dit geschil aan arbitrage moeten worden onderworpen. Naar gelang de tusschenkomst van de Commissie al dan niet dringend noodzakelijk wordt geacht, zal men zich kunnen wenden tot het permanente scheidsgerecht, bedoeld in paragraaf 6, dan wel tot de scheidsrechterlijke Commissie, bedoeld in paragraaf 5.

Of wel er is dringende noodzakelijkheid overeenkomstig paragraaf 6. Dan is het de Commissie zelve, die voor de uitvoering van hare besluiten of van die van het scheidsgerecht zorg draagt, hetzij door de medewerking in te roepen van de administraties of van derden, hetzij rechtstreeks met behulp van de organen, welke zij bevoegd is te dien einde in het leven te roepen. In dat geval echter wordt de administratie van het land, op welks gebied het werk wordt uitgevoerd, niet geheel ter zijde gesteld. Integendeel, zij heeft het recht op de werken toe te zien; maar de Commissie behoudt de leiding.

§ 8. Paragraaf 8 bepaalt in welke mate ieder der beide landen de kosten van onderhoud en die van bediening van den waterweg zal dragen.

Il fixe d'abord le principe. Il met à charge de chacun des deux pays les frais d'entretien et d'exploitation de sa partie de la voie d'eau.

Il précise ensuite ce qu'il faut entendre par l'entretien et l'exploitation de la voie d'eau. C'est pratiquement le maintien de la voie d'eau dans ses conditions actuelles d'éclairage, de navigabilité, etc. En ce qui concerne le balisage et l'éclairage, les parties ont convenu de s'en référer aux listes annexées au traité.

Toutefois l'énumération de l'alinéa 2 n'est pas limitative, en ce sens qu'il faut comprendre dans l'entretien et l'exploitation de la voie d'eau le maintien en bon état non seulement des bonées, balises et feux, mais aussi des échelles de marée et autres accessoires.

Les travaux dont il s'agit dans l'alinéa 2 du paragraphe 8 comprendront, outre l'enlèvement d'épaves dans les passes balisées, l'exécution des dragages nécessaires pour maintenir dans le chenal de grande navigation l'état de navigabilité actuel.

Les parties sont d'accord pour admettre que les Pays-Bas rempliront les obligations mises à leur charge de ce chef en supportant les frais des dragages dans leur partie de la voie d'eau nécessaires pour permettre aux navires auxquels les conditions indiquées par la carte annexée au traité rendent possible de monter et de descendre tout le chenal susvisé, de continuer à le faire dans des conditions équivalentes de sécurité et de facilité.

Les travaux et mesures qui n'ont pas pour objet l'entretien et l'exploitation de la voie d'eau seront considérés comme travaux et mesures d'amélioration. Les deux Etats s'entendront au sujet de la répartition des frais relatifs à ces travaux et mesures. Il en sera naturellement de même au sujet du surcroît des frais d'entretien et d'exploitation qui en sont la conséquence. Ainsi par exemple si l'on juge utile pour la navigation d'améliorer l'éclairage de l'Escaut, les deux pays supporteront sur leur partie de la voie d'eau les dépenses qui n'excèdent pas leurs charges antérieures. De même, si la passe a par exemple huit mètres de

Zij stelt allereerst het beginsel vast. Zij brengt ten laste van ieder der beide landen de kosten van onderhoud en bediening van zijn gedeelte van den waterweg.

Zij omschrijft vervolgens nader wat onder onderhoud en bediening van den waterweg moet worden verstaan. Feitelijk komt dit neer op het houden van den waterweg in zijn tegenwoordigen staat van verlichting, bevaarbaarheid enz. Voor wat betreft de betoning, bebakening en verlichting, zijn partijen overeengekomen zich te gedragen naar de aan het verdrag gehechte lijsten.

De opsomming van alinéa 2 is evenwel niet beperkend, in dien zin dat onder onderhouden bediening van den waterweg moet worden verstaan het in goeden staat houden niet alleen van de tonnen, bakens en lichten, maar ook van de peilschalen en andere bijkomstige zaken.

De werken bedoeld in alinea 2 van paragraaf 8 zullen bestaan, behalve in de opruiming van wrakken in het betonde vaarwater, in de uitvoering van het baggerwerk, noodig om de doorgoande vaargeul voor de groote scheepvaart in den tegenwoordigen staat van bevaarbaarheid te houden.

Partijen zijn het er over eens, dat Nederland aan zijne verplichtingen uit dien hoofde voldoet als het de kosten draagt van baggerwerk in zijn gedeelte, noodig om het aan vaartuigen, welke bij den op de kaart aangegeven toestand de geheele in het vorige lid bedoelde vaargeul op en af kunnen varen, mogelijk te maken zulks onder gelijkwaardige voorwaarden van veiligheid en gemak te blijven doen.

De werken en maatregelen, die niet strekken tot onderhoud en bediening van den waterweg, zullen als verbeteringswerken en -maatregelen worden beschouwd. Beide Staten zullen zich nader verstaan omtrent ieders aandeel in de kosten van deze werken en maatregelen. Dit geldt uiteraard ook voor de meerdere kosten van onderhoud en bediening, die daarvan het gevolg zijn. Indien men het dus bijv. voor de scheepvaart noodig acht de verlichting op de Schelde te verbeteren, zullen beide landen, ieder op zijn gedeelte van den waterweg, de uitgaven dragen, welke hunne vroegere lasten niet te boven gaan. Zoo zal de vaargeul, indien zij volgens de

profondeur d'après la carte annexée, et si elle est portée à neuf mètres, il y aura lieu de l'entretenir désormais à la nouvelle profondeur. Les deux États devront convenir à qui incomberont les frais d'entretien à payer en surcroît pour l'entretien du mètre complémentaire, tout comme ils auront dû se mettre d'accord au sujet des frais afférents à l'approfondissement même de la passe.

La question se posait de savoir ce qu'il adviendrait des travaux d'amélioration décidés par la Commission ou par les arbitres, au cas où les deux pays ne se mettraient pas d'accord sur les frais. Il est évident que ce défaut d'entente et les tergiversations au sujet du paiement ne peuvent constituer un obstacle à l'exécution d'un travail d'amélioration, lorsque celui-ci a été régulièrement décidé dans les formes prévues aux paragraphes précédents. A cet égard, l'arbitrage n'est pas de droit pour déterminer dans quelle proportion chacun des deux pays supportera les frais de pareil travail. Mais, d'autre part, il est convenu que dès qu'un travail a été régulièrement décidé, son exécution ne sera pas retardée. Tant que l'accord n'est pas intervenu entre les deux pays au sujet de la répartition des frais, il sera passé à l'exécution du travail moyennant l'offre par le pays qui y a intérêt de faire l'avance des fonds nécessaires à l'exécution.

§ 9. Les dispositions inscrites au paragraphe 9 visent à la fois les services du pilotage et les droits.

Le paragraphe 9 a pour but de régler entre la Belgique et les Pays-Bas le service du pilotage, de façon à supprimer la concurrence dans ce qu'elle avait de fâcheux et de manière à le rendre plus conforme aux intérêts réciproques des deux pays.

Les règles nouvelles édictées par le paragraphe sont claires. Précisons simplement quelques détails :

Vers l'aval le choix du pilote est

aangehechte kaart bijv. 8 Meter diep is en op 9 Meter wordt gebracht, in den vervolge op de nieuwe diepte moeten worden onderhouden. De beide Staten zullen zich dan nader moeten verstaan omtrent de vraag to wiens laste de kosten zullen komen, welke meer betaald moeten worden voor het onderhoud van de vaargeul op de één meter grootere diepte, evenals zij zich zullen hebben moeten verstaan omtrent de kosten verbonden aan de verdieping zelf van de vaargeul.

De vraag werd gesteld, wat er zal komen van de verbeteringswerken, waartoe door de commissie of door de scheidsrechters is besloten, voor het geval beide landen niet tot overeenstemming zouden komen omtrent de kosten. Het spreekt van zelf, dat dit gemis aan overeenstemming en de vertraging met betrekking tot de betaling geen beletsel mogen vormen voor de uitvoering van een verbeteringswerk, wanneer hiertoe op regelmatige wijze is besloten in den vorm, bedoeld in de voorgaande paragrafen. In dit geval heeft het scheidsgerecht niet de bevoegdheid te beslissen, in welke mate ieder der beide landen de kosten van een zoodanig werk zal dragen. Maar anderzijds staat het vast, dat, zoodra op regelmatige wijze tot het werk is besloten, de uitvoering daarvan niet zal mogen worden vertraagd. Zoolang omtrent de verdeling van de kosten tusschen beide landen geen overeenstemming is verkregen, zal tot uitvoering van het werk worden overgegaan, indien het land, dat er belang bij heeft, aanbiedt de voor de uitvoering noodige gelden voor te schieten.

§ 9. De bepalingen vervat in paragraaf 9 hebben zoowel op den loodsdienst als op de loodsgelden betrekking.

Paragraaf 9 heeft ten doel tusschen België en Nederland den loodsdienst zóó te regelen, dat de concurrentie, voorzoveel zij tot misstanden aanleiding gaf, wordt opgeheven en dat de dienst beter beantwoordt aan de wederzijdsche belangen van beide landen.

De nieuwe bepalingen, welke de paragraaf bevat, zijn duidelijk. Slechts enkele bijzonderheden mogen hier nader worden aangeduid.

Stroomafwaarts is de keuze van

libre ; mais le choix fixera la nationalité du pilote pour le parcours complet jusqu'à la haute mer. Si le navire change de pilote en cours de route, par exemple à Terneuzen ou à Flessingue, le second pilote devra être de la même nationalité que le premier.

Devant Anvers, le pilotage continuera à se faire, comme dans le passé jusqu'en rade du port. Par contre à Terneuzen le pilotage se fera désormais jusque dans l'écluse du canal.

Zeebrugge possède un pilotage indépendant de celui de l'Escaut pour les navires qui, fréquentant ce port, empruntent la partie ouest de la passe des Wielingen ; mais il faut envisager le cas d'un navire se dirigeant de Zeebrugge vers la haute mer en suivant la passe des Wielingen vers Flessingue et celle de l'Oostgat de Flessingue à la mer, et le cas inverse d'un navire se dirigeant de la haute mer vers Zeebrugge, en empruntant la passe de l'Oostgat jusque Flessingue et celle des Wielingen. Par assimilation avec les navires visés au deuxième alinéa du paragraphe, le navire ressortira, jusqu'à Flessingue, dans le premier cas au pilotage belge, et dans le deuxième cas au pilotage néerlandais. Par assimilation avec les navires visés au troisième alinéa, le navire devrait avoir, à partir de Flessingue, pour la continuation de sa route, le libre choix de son pilote. Il est toutefois entendu qu'afin d'éviter de ressusciter pour ces deux uniques cas, la concurrence en rade de Flessingue entre les deux pilotages, et par voie de réciprocité, le navire continuera sa route avec un pilote de même nationalité que celui qui l'aura amené jusque devant Flessingue. En d'autres termes, dans le premier cas, le navire ressortira exclusivement au pilotage belge ; dans le second cas, il ressortira, jusqu'en rade de Zeebrugge, exclusivement au pilotage néerlandais

Les navires se rendant d'un port belge vers un autre port belge ressortissent exclusivement au pilotage belge. Cette disposition a pour but de faire confier aux pilotes belges les

loods vrij ; maar wanneer de keuze eenmaal is gedaan, zal daardoor voor de geheele reis tot in volle zee de nationaliteit van den loods bepaald zijn. Indien het vaartuig onderweg, bijvoorbeeld Terneuzen of te Vlissingen, van loods verwisselt, zal de tweede loods van dezelfde nationaliteit moeten zijn als de eerste.

Vóór Antwerpen zal de loodsdienst evenals voorheen worden uitgeoefend tot op de reede van de haven. Daarentegen zal de loodsdienst te Terneuzen voortaan tot in de sluis van het kanaal worden uitgeoefend.

Te Zeebrugge is, onafhankelijk van den loodsdienst van de Schelde, een dienst gevestigd voor de vaartuigen, welke die haven aandoen en daartoe gebruik maken van het westelijke deel van de Wielingen ; men moet echter ook het geval onder de oogen zien, dat een vaartuig zich uit Zeebrugge door de Wielingen tot Vlissingen en vandaar door het Oostgat naar volle zee begeeft, gelijk ook het omgekeerde geval, dat een vaartuig zich uit volle zee door het Oostgat tot Vlissingen en vandaar door de Wielingen naar Zeebrugge begeeft. Wordt hier de regel omschreven in de tweede alinea van deze paragraaf toegepast, dan zou het vaartuig tot Vlissingen in het eerste geval onder den Belgischen, in het tweede geval onder den Nederlandschen loodsdienst vallen. Evenzoo zoude het vaartuig volgens den regel neergelegd in de derde alinea van Vlissingen af voor de verdere reis de vrije keuze van loods hebben. Ten einde echter te voorkomen, dat voor deze twee zeer bijzondere gevallen, de concurrentie tusschen de beide loodsdiensten ter reede van Vlissingen weder in het leven zou worden geroepen, is men overgeekomen, dat wederkeerig een zoodanig vaartuig zijne reis zal vervolgen met een loods van dezelfde nationaliteit als die, welke het tot vóór Vlissingen heeft gebracht. Met andere woorden, in het eerste geval zal het vaartuig nitsluitend onder den Belgischen loodsdienst vallen ; in het tweede geval zal het op reede van Zeebrugge nitsluitend onder den Nederlandschen loodsdienst vallen.

De vaartuigen, welke zich van eene Belgische haven naar eene andere Belgische haven begeven, vallen nitsluitend onder den Belgischen loodsdienst. Deze bepaling heeft ten doel

navires allant d'Anvers ou de Gand vers un port belge de la côte. Il n'est évidemment pas question ici de navires allant vers la Colonie.

En vertu de la règle fixée à l'alinéa 5, les navires se rendant de la haute mer vers un port néerlandais, ou inversement, et ceux qui se rendent d'un port néerlandais vers un autre port néerlandais ressortissent exclusivement au pilotage néerlandais. Dans le cas d'un navire se rendant d'un port belge à un port néerlandais ou inversement, chacun des pilotages interviendra exclusivement sur la partie des eaux appartenant aux pays dont il relève.

Le cas peut se présenter où un navire se dirigeant vers l'amont se voit obligé de rebrousser chemin et de descendre une partie de la rivière avant de pouvoir continuer son voyage vers son lieu de destination. Il est bien entendu qu'en pareil cas, comme aussi dans le cas contraire d'un navire se dirigeant vers l'aval, le navire n'aura pas besoin de changer de pilote.

Les deux pays pourront, comme par le passé, établir sur tout le cours de l'Escaut et de ses accès depuis la mer les services et stations de pilotage jugés nécessaires. Mais c'est désormais à la commission, conformément aux règles des paragraphes 4, 5 et 6, qu'est laissé le soin d'apprécier le caractère de nécessité. La commission pourra de façon générale intervenir au cas où le service de pilotage prévu aux alinéas 2 et 3 du paragraphe 9 ne donnerait pas satisfaction.

Mais il va sans dire que cette intervention ne pourra se produire qu'au point de vue des services. La commission pourra au besoin assurer elle-même les services, mais elle ne pourra pas modifier la répartition des services faite par les alinéas 2 et 3 du présent paragraphe entre la Belgique et les Pays-Bas.

Le traité contient une disposition importante en ce qui concerne les droits de pilotage.

Ces droits depuis la haute mer jusqu'à Anvers, et inversement, ne pourront plus, sauf le cas d'accord entre les deux Gouvernements, être

de vaartuigen, welke zich van Antwerpen of Gent naar eene Belgische kusthaven begeven, aan de Belgische loodsen toe te wijzen. Uiteraard is hier niet sprake van vaartuigen bestemd naar de Kolonie.

Krachtens de bepaling van alinea 5 vallen de vaartuigen, welke zich uit volle zee naar eene Nederlandsche haven begeven of omgekeerd en die welke zich van eene Nederlandsche haven naar eene andere Nederlandsche haven begeven, uitsluitend onder den Nederlandschen loodsdienst. Indien een vaartuig zich van eene Belgische haven naar eene Nederlandsche haven begeeft of omgekeerd, zal elk der beide diensten uitsluitend loodsen op het watergebied van het land, waaronder hij behoort.

Het geval kan zich voordoen, dat een stroomopwaarts gaand vaartuig zich genoodzaakt ziet een deel van de rivier stroomafwaarts terug te gaan voordat het de reis naar de plaats van bestemming kan voortzetten. Het is wel verstaan, dat in dergelijk geval, evenals ook in het tegenovergestelde geval van een stroomafwaarts gaand vaartuig, het vaartuig niet van loods behoeft te wisselen.

Beide landen zullen evenals vroeger langs den geheelen loop van de Schelde en hare toegangen uit zee de noodige loodsdiensten en -stations mogen vestigen. Maar voortaan zal, overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 4, 5 en 6, aan de Commissie worden overgelaten over de al of niet noodzakelijkheid te oordeelen. In het algemeen zal de Commissie kunnen ingrijpen, indien de loodsdienst, bedoeld in de alinea's 2 en 3 van paragraaf 9, niet zoude voldoen.

Het spreekt echter van zelf, dat dit ingrijpen slechts zal mogen plaats hebben ten opzichte van den dienst zelf. De commissie zal zoo noodig zelf voor een behoorlijken gang van den dienst kunnen zorg dragen, maar zij zal niet de verdeling van den dienst tusschen België en Nederland, zooals die in de alinea's 2 en 3 van deze paragraaf is gemaakt, mogen wijzigen.

Het verdrag bevat eene belangrijke bepaling omtrent de loodsgelden.

Deze gelden zullen voor de reis van uit volle zee tot Antwerpen en omgekeerd, behoudens nadere overeenstemming tusschen de beide Rege-

supérieurs aux droits perçus depuis la haute mer jusqu'à Rotterdam, et inversement. Mais ils pourront leur être inférieurs, s'il en est décidé ainsi par la commission ou par les arbitres.

§ 10. La disposition de ce paragraphe établit la liberté de communication par télégraphie et téléphonie sans fil.

§ 11. Les termes de ce paragraphe sont repris au paragraphe 6 de l'article IX du Traité de 1839. Ils ne portent pas préjudice à l'interprétation qui peut en avoir été donnée dans les règlements ultérieurs au dit traité.

Mais il est convenu que les pêcheurs belges pourront désormais décharger leurs moules dans le port de Bouchoute où viennent d'être établis des escaliers de débarquement, et où les Pays-Bas construisent, pour leur permettre d'effectuer leurs transports directement en Belgique, des chemins convenables autour du port de Bouchoute et le long de la digue latérale jusqu'à la route de l'État belge.

Les pêcheurs belges sont admis à la location des moulins de l'Escaut oriental.

§ 12. Les canaux visés dans ce paragraphe ont été substitués par les Pays-Bas au Sloë et à la branche de l'Escaut dite l'Escaut Oriental. Il est convenu que les canaux devront être maintenus dans leurs conditions actuelles de navigabilité.

Ces termes impliquent dans la pensée des Pays-Bas l'intention d'achever la troisième écluse actuellement en construction à Wemeldinge, et de s'entendre avec la Belgique, quant à la répartition des frais, au sujet de la surélévation du pont de Vlakte.

Il est convenu, en outre, qu'à la demande de la Belgique, les Pays-Bas consentiront à ce que ces canaux soient agrandis. Les deux pays s'entendront dans ce cas au sujet des projets de travaux et de la répartition des frais résultant de ces travaux et au sujet de la répartition des frais d'entretien et d'exploitation qui en sont la conséquence.

§ 13. Ce paragraphe énonce pour

ringen, niet meer mogen bedragen dan die, welke geheven worden voor de reis van uit volle zee tot Rotterdam en omgekeerd. Maar zij zullen lager kunnen zijn, indien daartoe door de commissie of de scheidsrechters wordt besloten.

§ 10. Deze paragraaf vestigt de vrijheid van gemeenschap door middel van draadloze telegrafie en telefonie.

§ 11. De bepaling van deze paragraaf is overgenomen uit paragraaf 6 van artikel IX van het Verdrag van 1839. Zij doet geen afbreuk aan de uitlegging, die aan deze laatste gegeven mag zijn in de reglementen, welke na bedoeld verdrag zijn tot stand gekomen.

Er is echter overeengekomen dat de Belgische visschers voortaan hunne mosselen zullen mogen lossen in de haven van Bouchoute, waar thans trappen om te lossen zijn aangelegd en waar Nederland om de haven van Bouchoute en langs den leidijk tot aan den Belgischen rijksweg geschikt wegen aanlegt, ten einde de visschers in staat te stellen het vervoer rechtstreeks naar België te doen plaats hebben.

De Belgische visschers zijn toegelaten tot de verpachting van de mosselbanken in de Ooster-Schelde.

§ 12. De kanalen bedoeld in deze paragraaf, zijn door Nederland aangelegd ter vervanging van het Sloë en den tak van de Schelde, genaamd de Ooster-Schelde. Overeengekomen is, dat de kanalen in hun tegenwoordigen staat van bevaarbaarheid zullen moeten worden gehouden.

Nederland neemt daarbij het standpunt in, dat in deze woorden ligt opgesloten, dat de derde sluis, welke thans te Wemeldinge in aanbouw is, zal worden voltooid en dat het zich nader met België zal verstaan omtrent ieders aandeel in de kosten van de verhooging van de brug te Vlakte.

Men is bovendien overeengekomen, dat op een desbetreffend verzoek van België Nederland er in zal toestemmen, dat deze kanalen worden verruimd. In dat geval zullen de beide landen zich nader verstaan omtrent de plannen der werken en omtrent ieders aandeel in de kosten, aan deze werken verbonden, alsmede omtrent ieders aandeel in de kosten van onderhoud en bediening, welke daarvan het gevolg zijn.

§ 13. Deze paragraaf stelt voor het

le canal de Gand à Terneuzen le principe correspondant au principe énoncé au paragraphe 2 pour l'Escaut.

Le canal de Gand à Terneuzen comprend, dans l'intention commune des parties, le canal en aval des installations maritimes de Gand, c'est-à-dire à partir du pont de Langerbrugge inclusivement. La compétence de la Commission, instituée par le paragraphe 14, ne s'étendra donc pas aux installations du port de Gand.

A Terneuzen, le canal comprend l'avant-port de l'Ouest (Westelijke Buitenhaven), avec l'écluse et éventuellement les écluses nouvelles qui seraient construites pour donner accès du canal à l'Escaut. La partie du port de Terneuzen, située à l'Est du Hoofdkanaal, du Westelijke Kanaalarm et du Westelijke Buitenhaven, n'est pas soumise à la compétence de la Commission.

A Sas de Gand, le canal soumis à la compétence de la Commission, comprend le Oostelijke Kanaalarm et le Middenkanaalarm.

§ 14. De même qu'en vertu du paragraphe 3, il est institué une Commission de gestion pour tout ce qui concerne les intérêts de la navigation sur l'Escaut et ses accès depuis la haute mer, il est institué une Commission de gestion pour tout ce qui concerne les intérêts de la navigation sur le canal.

§ 15. Les pouvoirs de la commission du canal sont, *mutatis mutandis*, les mêmes que ceux de la commission de l'Escaut. Ceux-ci sont définis au paragraphe 4.

Le paragraphe 15 stipule, en outre, que la commission pourra aussi exercer par voie de règlements ou autrement, son contrôle sur les services des écluses et des ponts, l'énergie électrique, le halage et la traction. Ces termes doivent s'interpréter en ce sens que la compétence de la commission doit se limiter au contrôle de ces services, et que ces décisions tout en s'inspirant essentiellement de l'intérêt de la navigation sur le canal, devront tenir compte aussi des autres intérêts légitimes, tels que ceux des populations riveraines, de l'exploitation du chemin de fer, etc.

kanaal van Gent naar Terneuzen hetzelfde beginsel vast als dat, hetwelk voor de Schelde is neergelegd in paragraaf 2.

Het kanaal van Gent naar Terneuzen omvat, naar de opvatting van beide partijen, het kanaal beneden de haveninrichtingen van Gent, dat wil zeggen van de brug van Langerbrugge af, deze inbegrepen. De bevoegdheid van de commissie ingesteld bij paragraaf 14 zal zich dus niet over de haveninrichtingen van Gent uitstrekken.

Te Terneuzen wordt tot het kanaal gerekend de Westelijke Buitenhaven met de sluis en eventueel de nieuwe sluisen, die gemaakt mochten worden om uit het kanaal toegang te geven tot de Schelde. Het gedeelte van de haven van Terneuzen, gelegen ten oosten van het Hoofdkanaal, van den Westelijken Kanaalarm en van de Westelijke Buitenhaven, valt niet onder de bevoegdheid der commissie.

Te Sas van Gent vallen de Oostelijke Kanaalarm en de Middenkanaalarm van het kanaal onder de bevoegdheid van de commissie.

§ 14. Zooals bij paragraaf 3 eene Commissie van beheer wordt ingesteld voor de behartiging van de scheepvaartbelangen op de Schelde en hare toegangen van uit volle zee, wordt hier eene Commissie van beheer ingesteld voor de behartiging van de scheepvaartbelangen op het kanaal.

§ 15. De bevoegdheden van de kanaalcommissie zijn, *mutatis mutandis*, dezelfde als die van de Scheldecommissie. Deze laatste zijn omschreven in paragraaf 4.

Paragraaf 15 bepaalt bovendien, dat de commissie in den vorm van verordeningen of op andere wijze ook toezicht zal kunnen uitoefenen op de bediening van de sluisen en bruggen, op die van de electriciteitswerken alsmede op de jaag- en sleepdiensten. Deze bepaling moet aldus worden uitgelegd, dat de bevoegdheid van de commissie moet beperkt blijven tot het toezicht op die diensten en dat hare besluiten, hoewel uiteraard beheerscht door het belang van de scheepvaart op het kanaal, ook rekening zullen moeten houden met de andere rechtmatige belangen, als daar zijn die van de oeverbevolking, van de exploitatie van den spoorweg, enz.

La commission se réunira pour la première fois à Gand. Elle fixera ensuite librement les lieux de ses réunions, en attendant que ceux-ci soient fixés par son règlement d'ordre intérieur.

§ 16. Les paragraphes 5, 6 et 7 visant l'Escaut et ses accès depuis la haute mer s'appliqueront, *mutatis mutandis*, au canal et à la commission du canal.

§ 17. Si le canal est amélioré ou agrandi, les frais qui en résultent sur la partie néerlandaise du canal seront à concurrence de cinq sixièmes à charge de la Belgique et à concurrence d'un sixième à charge des Pays-Bas.

Quant aux frais relatifs à l'entretien et à l'exploitation de la partie néerlandaise du canal, la Convention du 8 mars 1902 fixe un forfait à payer par la Belgique. Ce forfait, qui d'ailleurs s'étend aussi à d'autres objets, sera maintenu tant que les deux pays ne se seront pas mis d'accord au sujet d'une base nouvelle de répartition.

Le système nouveau de partage des frais pour les travaux d'amélioration sera appliqué à partir du 1^{er} janvier de l'année qui suivra la mise en vigueur du traité.

§ 18. Le pilotage sur le canal de Gand à Terneuzen sera facultatif.

Conformément à ce qui est stipulé au paragraphe 9, désormais le pilotage commencera ou finira dans les écluses à Ternenzen, sans que cependant les frais de pilotage puissent être augmentés de ce chef pour le navire. Il résulte de cette disposition que le navire qui prendra un pilote pour remonter ou descendre le canal, fera l'échange des pilotes dans l'écluse.

§ 19. Il est évident que cette disposition ne vise pas la rétribution à payer pour le pilotage.

§ 20. Il résulte de ce paragraphe qu'il y aura lieu de lire désormais le *littera c* de l'article 1 de la Convention du 29 juin 1895, comme suit : « quand la flottaison du canal au repère de Sas de Gand dépassera de 0^m.25 ou plus l'étiage sus-indiqué. »

De commissie zal voor de eerste maal te Gent samenkomen. Het zal haar verder vrij staan de plaatsen, waar zij zal vergaderen, te bepalen, totdat deze zullen zijn vastgesteld in het huishoudelijk règlement.

§ 16. De paragrafen 5, 6 en 7 betreffende de Schelde en hare toegangen van uit volle zee zullen *mutatis mutandis* op het kanaal en de kanaalcommissie van toepassing zijn.

§ 17. Indien het kanaal wordt verbeterd of verruimd, zullen de daaruit ten aanzien van het Nederlandsche gedeelte van het kanaal voortvloeiende kosten tot een bedrag van vijf zesden ten laste van België en tot een bedrag van één zesde ten laste van Nederland komen.

Ten aanzien van de kosten van onderhoud en bediening van het Nederlandsche gedeelte van het kanaal stelt de overeenkomst van 8 Maart 1902 eene door België te betalen bepaalde som vast. Deze som, die overigens ook andere zaken betreft, zal gehandhaafd blijven, zolang de beide landen niet omtrent een nieuwen grondslag van verdeling zullen zijn overeengekomen.

Het nieuwe stelsel van verdeling der kosten van de verbeteringswerken zal met ingang van den eersten Januari van het jaar, volgende op het inwerkingtreden van het verdrag, worden toegepast.

§ 18. Op het kanaal van Gent naar Ternenzen zullen de vaartuigen niet loodsplichtig zijn.

Overeenkomstig het bepaalde bij paragraaf 9 zal de loodsdienst voortaan beginnen of eindigen in de sluisen te Terneuzen, zonder dat echter uit dien hoofde de loodsgelden voor het vaartuig zullen mogen worden verhoogd. Uit deze bepaling volgt, dat het vaartuig, hetwelk een loods zal nemen om het kanaal op of af te varen, in de sluis van loods zal verwisselen.

§ 19. Het is duidelijk, dat deze bepaling niet betrekking heeft op de betaling van loodsgelden.

§ 20. Uit deze paragraaf volgt, dat *littera c* van artikel 1 van de Overeenkomst van 29 Juni 1895 in den vervolge aldus gelezen zal moeten worden :

« wanneer de waterpeilspiegel van het kanaal aan de peilschaal te Sas van Gent 0.25 m. of meer boven het hiervoor vastgestelde peil rijst ».

Il va sans dire que cette modification à l'article I ne fait pas obstacle à la revision éventuelle du surplus de cette convention.

ARTICLE V.

Cet article abroge l'article 10 du Traité de 1839, qui est repris dans son esprit à l'article III du présent traité.

ARTICLES VI, VII ET VIII.

De même que l'article IV a pour but d'assurer à la Belgique sa pleine liberté de communication avec la mer, de même les articles VI et VII ont pour objet d'assurer la pleine liberté de ses communications avec son arrière-pays, les bassins rhénan, mosan et mosellan, et d'améliorer les communications entre la Belgique et les Pays-Bas.

Les paragraphes de ces articles ne demandent que peu d'explications.

Au paragraphe 2 de l'article VI il est dit que le raccordement à la Meuse sera fait conformément aux indications du Gouvernement néerlandais. Cette clause ne s'applique qu'au cas où la Belgique ferait usage de la disposition lui permettant de faire passer la voie d'eau au-dessus de la Meuse à Venlo, puisque dans les autres cas, l'accord entre les deux Gouvernements est nécessaire.

Au paragraphe 5 du même article les frais dont on prévoit la répartition comprendront les frais d'études des commissions instituées par le paragraphe 4.

Au paragraphe 6 du même article, tout comme au paragraphe 3 de l'article VII, on prévoit l'intervention éventuelle de l'un des deux pays dans les frais d'entretien et d'exploitation des voies d'eau à créer ou à agrandir sur le territoire de l'autre pays. Au cas où cette intervention deviendrait effective, un contrôle sera organisé de commun accord au profit du pays voisin obligé d'intervenir dans les frais, de façon que ce pays soit tenu au courant de tout ce qui concerne l'entretien et l'exploitation aux frais desquels il aurait à participer.

Het spreekt van zelf, dat deze wijziging van artikel I aan eene eventuele herziening van de overige bepalingen van die overeenkomst niet in den weg staat.

ARTIKEL V.

Dit artikel doet artikel 10 van het verslag van 1839, dat wat zijne strekking betreft in artikel III van dit verdrag is herhaald, vervallen.

ARTIKEL VI, VII en VIII.

Zooals artikel IV ten doel heeft aan België de volkomen vrijheid van verbinding met de zee te waarborgen, zoo hebben de artikelen VI en VII ten doel de volkomen vrije verbinding met zijn achterland, het gebied van den Rijn, dat van de Maas en dat van de Moezel te verzekeren en de verbindingen tusschen België en Nederland te verbeteren.

De paragrafen van deze artikelen hebben slechts weinig toelichting noodig.

In paragraaf 2 van artikel VI wordt gezegd, dat de verbinding met de Maas overeenkomstig de aanwijzingen van de Nederlandsche Regeering zal worden gemaakt. Deze clause slaat slechts op het geval, dat België gebruik zou maken van de bepaling, volgens welke het den waterweg over de Maas heen bij Venlo mag aanleggen, omdat in anderen gevallen overeenstemming tusschen beide Regeeringen noodig is.

In de kosten, welker verdeeling is voorzien in paragraaf 5 van hetzelfde artikel, zullen zijn begrepen de kosten van de werkzaamheden der bij paragraaf 4 ingestelde commissiën.

In paragraaf 6 van hetzelfde artikel wordt, evenals in paragraaf 3 van artikel VII, eene eventuele bijdrage van één der beide landen in de kosten van onderhoud en bediening van de waterwegen, welke op het gebied van het andere land zullen worden aangelegd of verruimd, voorzien. Indien omtrent die bijdrage overeenstemming wordt bereikt, zal in gemeen overleg ten behoeve van het land, hetwelk tot eene bijdrage in de kosten verplicht is, een zoodanig toezicht worden ingesteld, dat dat land op de hoogte wordt gehouden omtrent alles wat betreft het onderhoud en de bediening, in de kosten waarvan het zou moeten bijdragen.

Au paragraphe 1 de l'article VII, on stipule que la vitesse du courant sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc ne pourra pas être telle qu'elle nuirait aux intérêts de la navigation ou à la conservation de la voie d'eau. Ces derniers mots ont une portée générale; mais ils visent plus particulièrement les affouillements qui se produiraient en raison d'une vitesse excessive du courant, et qui ainsi compromettraient la stabilité du plafond, des berges et des ouvrages d'art.

Au cas où à un moment quelconque l'un des deux pays désirerait écouler dans le canal de Maestricht à Bois-le-Duc un débit incompatible avec les dimensions de la section transversale et des ouvrages d'art réalisés à ce moment, il devra supporter les frais résultant des modifications à apporter au profil transversal et aux ouvrages d'art.

Au cas où l'un des deux pays aurait agrandi à ses frais la section transversale et les ouvrages d'art d'une partie de ce canal en vue de la circulation de bateaux d'un tonnage supérieur à 1.000 tonnes, l'autre pays ne pourra écouler un débit supérieur à celui qui correspond à la section transversale pour bateaux de 1.000 tonnes, qu'en intervenant dans les frais effectués du chef de cet agrandissement. Les deux pays s'entendront au sujet du montant de cette intervention.

Il est utile d'expliquer l'alinéa 3 de ce paragraphe par un exemple. En présumant que le canal ne puisse écouler que 10 mètres cubes, pourvu que le débit de la Meuse au droit de la prise d'eau soit de 30 mètres cubes, ou davantage, la Belgique pourra écouler 8 mètres cubes dans le canal et les Pays-Bas 2 mètres cubes.

Dans l'interprétation de cette disposition, il faudra tenir compte de la mesure dans laquelle on transformera successivement les divers tronçons du canal. Ainsi, si le tronçon de Maestricht à Bocholt est agrandi pour écouler un débit de 25 mètres cubes, et si le tronçon du canal de Bocholt à la frontière n'est approprié que pour écouler un débit de 4 mètres cubes, les Pays-Bas ne pourront faire écouler par la prise d'eau que le débit susceptible de passer par le tronçon du canal de Bocholt à la frontière et par ses ouvrages d'art,

In paragraaf 1 van artikel VII wordt bepaald, dat de stroomsnelheid in de Zuid-Willemsvaart niet zóó groot zal mogen zijn, dat zij schade zoude toebrengen aan de scheepvaartbelangen of aan den goeden staat van den waterweg. Deze laatste worden hebben eene algemeene strekking; maar zij hebben meer in het bijzonder betrekking op de beschadiging, die door eene overmatige stroomsnelheid zouden ontstaan, en die aldus aan den goeden staat van den bodem, de oevers en de kunstwerken afbreuk zouden doen.

Indien op een gegeven oogenblik één der beide landen door de Zuid-Willemsvaart eene hoeveelheid water zou willen afvoeren, welke de afmetingen van het dwarsprofiel en van de alsdan bestaande kunstwerken niet zouden toelaten, zal dat land de kosten van de aan het dwarsprofiel en de kunstwerken aan te brengen veranderingen moeten dragen.

Indien één der beide landen op zijne kosten het dwarsprofiel en de kunstwerken van een gedeelte van dat kanaal met het oog op het verkeer met vaartuigen van meer dan 1.000 ton mocht vergrooten, zal het andere land slechts dan eene grotere hoeveelheid dan die, welke beantwoordt aan het dwarsprofiel voor vaartuigen van 1.000 ton, mogen afvoeren, indien het bijdraagt in de kosten van die vergroting. De beide landen zullen zich nader verstaan omtrent het bedrag van die bijdrage.

Het kan zijn uit hebben alinea 3 van deze paragraaf met een voorbeeld toe te lichten. Verondersteld, dat het kanaal slechts 10 M³ kan afvoeren en de afvoer van de Maas ter plaatse van den uitlaat 30 M³ of meer bedraagt, zal België 8 M³ door het kanaal mogen afvoeren en Nederland 2 M³.

Bij de uitlegging van deze bepaling zal men rekening moeten houden met de mate waarin achtereenvolgens de verschillende gedeelten van het kanaal zullen worden gewijzigd. Indien bijv. het gedeelte van Maestricht tot Bocholt zoodanig wordt verruimd, dat het geschikt is voor den afvoer van eene hoeveelheid van 25 M³, en indien het gedeelte van het kanaal van Bocholt naar de grens slechts geschikt is voor den afvoer van eene hoeveelheid van 4 M³, zal Nederland door den uitlaat slechts die hoeveelheid kunnen afvoeren, welke kan worden doorgelaten

augmenté du débit à écouler dans cet embranchement vers Maesbracht.

Il y a lieu de noter aussi, au sujet de ce paragraphe, que si certains jours la Belgique demeure en défaut de notifier au Waterstaat la quantité d'eau qu'elle désire prendre à Maestricht, c'est la quantité notifiée en dernier lieu qui lui sera attribuée chaque jour jusqu'à ce qu'elle ait fait une nouvelle notification.

Dans le cas où les quantités d'eau attribuées à la Belgique par le paragraphe 1 de l'article VII deviendrait insuffisantes à raison soit de la création de nouveaux canaux, soit de l'élargissement des canaux prévus audit article les deux Gouvernements examineraient à nouveau la situation en vue d'accroître ces quantités dans toute la mesure du possible.

Au paragraphe 2 de l'article VII, il est stipulé que les deux pays conviennent d'améliorer le canal de Liège à Maestricht en prévision de bateaux de 1.000 tonnes. Le but de ce paragraphe est d'imposer un minimum. Les parties n'entendent évidemment pas enlever ainsi aux deux pays la faculté d'améliorer le canal sur leur territoire respectif, en prévision de bateaux d'un tonnage supérieur à 1.000 tonnes.

Le paragraphe 3 de l'article VII stipule l'amélioration du canal de Maestricht à Bois-le-Duc. Il y a lieu de noter que l'agrandissement du canal est envisagé aussi bien au point de vue de l'écoulement des eaux dont le débit est réglé au paragraphe 1 de l'article VII, qu'au point de vue des intérêts de la navigation.

Le paragraphe 4 de l'article VII doit être interprété en ce sens que sur l'embranchement à créer de Neeroeteren à Maesbracht, il ne pourra être établi aucun péage ni de taxe, pas plus qu'il ne pourra être établi de taxes ou péages nouveaux ou qu'il ne pourra être décrété des augmentations des péages ou taxes actuels sur les voies d'eau visées aux paragraphes 2 et 3 de l'article VII.

Le paragraphe 5 de l'article VII a pour objet de régler l'écoulement des eaux dans les bassins, communs à la Belgique et aux Pays-Bas, du Dommel,

door het gedeelte van het kanaal van Bochoolt naar de grens en door de kunstwerken daarvan, vermeerderd met de door het verbindingskanaal met Maasbracht af te voeren hoeveelheid.

Ook moet betreffende deze paragraaf nog worden opgemerkt, dat, indien België op zekere dagen in gebreke blijft aan den Waterstaat mede te deelen, hoeveel water het te Maestricht wenscht te ontvangen, het, tot dat het eene nieuwe opgave zal hebben gedaan, dagelijks die hoeveelheid toegevoerd zal krijgen, welke het de laatste maal heeft gevraagd.

Ingeval de bij artikel VII, paragraaf 1, aan België toegekende hoeveelheden water onvoldoende zouden worden tengevolge hetzij van den aanleg van nieuwe kanalen, hetzij van de verbreding van de in dat artikel bedoelde kanalen, zullen de beide Regeringen den toestand opnieuw onder de oogen zien ten einde die hoeveelheden zooveel mogelijk te vermeerderen.

Paragraaf 2 van artikel VII bepaalt dat beide landen overeenkomen het kanaal van Luik naar Maastricht te verbeteren voor het verkeer met vaartuigen van 1000 ton. De strekking van deze paragraaf is een minimum vast te leggen. Partijen bedoelden nimmerdaar niet daarmee aan beide landen de bevoegdheid te ontnemen het kanaal op hun gebied te verbeteren voor het verkeer met vaartuigen van meer dan 1000 ton.

Paragraaf 3 van artikel VII bepaalt, dat de Zuid Willemsvaart zal worden verbeterd. Opgemerkt moge worden, dat de verruiming van het kanaal is voorzien zoowel met het oog op den afvoer van water, waarvan de hoeveelheid is bepaald in paragraaf 1 van artikel VII, als met het oog op de scheepvaartbelangen.

Paragraaf 4 van artikel VII moet in dien zin worden uitgelegd, dat het van Neeroeteren naar Maasbracht te maken verbindingskanaal niet met eenigen tol of heffing zal mogen worden bezwaard, evenmin als nieuwe tollén of heffingen zullen mogen worden ingevoerd of tot verhooging van de tegenwoordige tollén of heffingen zal mogen worden overgegaan voor de waterwegen bedoeld in de paragrafen 2 en 3 van artikel VII.

Paragraaf 5 van artikel VII heeft tot strekking den waterafvoer te regelen in het aan België en Nederland gemeenschappelijke stroomgebied van

de la Mark et du Roosendaalsche Vliet. Cet écoulement sera assuré de façon à prévenir sur les territoires des deux pays, autant que faire se pourra, les inondations.

Les deux pays supporteront les frais de la construction des travaux nécessaires à cet effet au prorata de leurs intérêts respectifs. Il sera toutefois tenu compte, dans la fixation de la part d'intervention de la Belgique, du règlement intervenu entre les deux pays en 1873, d'après lequel une somme de 250.000 francs a été payée à forfait par la Belgique aux Pays-Bas, pour permettre à ceux-ci de remédier aux inondations provoquées en Brabant néerlandais du fait des irrigations existant en Belgique en ce moment.

Le troisième alinéa du paragraphe 5 met à charge de la Belgique les frais des travaux nécessités par l'écoulement des eaux qu'elle dériverait par la prise d'eau de Maastricht au delà des quantités accordées à la Belgique en vertu du Traité de 1863. Les travaux dont il s'agit ici sont ceux nécessaires à l'écoulement non pas de la totalité des eaux complémentaires que la Belgique aura désormais la faculté de prendre à Maastricht, mais de la partie de ces eaux qu'elle écoulera effectivement.

Le paragraphe 6 de l'art. VII prévoit qu'une commission mixte procédera aux études et dressera les plans des voies d'eau et des travaux. Cette disposition a surtout pour but d'amener la prompte exécution de ces travaux. Mais il est expressément convenu qu'elle ne peut avoir pour effet d'entraver ou de retarder les travaux déjà projetés ou en cours sur ces voies d'eau, pour autant bien entendu que ces travaux répondent aux exigences de l'article VII du présent traité.

ART. IX.

Le principe énoncé dans cet article sera appliqué d'après les conventions internationales qui pourraient intervenir relativement à la liberté des communications et du transit. En attendant, les deux pays s'inspireront de ce

de Dommel; dat van de Mark en dat van de Roosendaalsche Vliet. Deze afvoer zal aldus worden geregeld, dat overstromingen op het gebied der beide landen zooveel mogelijk worden voorkomen.

De beide landen zullen de kosten dragen van den aanleg der daartoe noodige werken, naar den maatstaf van hunne wederzijdsche belangen. Evenwel zal bij de bepaling van hetgeen België moet bijdragen worden rekening gehouden met de in 1873 tusschen de beide landen getroffen regeling, krachtens welke eene som van 250,000 frank door België bij wijze van afkoopsom aan Nederland is betaald, ten einde dit laatste land in staat te stellen de overstromingen tegen te gaan, welke in Nederlandsch Brabant tengevolge van de toen in België aanwezige bevoeiingswerken plaats vonden.

De 3^e alinea van paragraaf 5 brengt ten laste van België de kosten van de werken noodig voor den afvoer van het water, hetwelk het door den uitlaat te Maastricht mocht ontvangen boven de hoeveelheden, welke bij het Verdrag van 12 Mei 1863 aan België zijn toegestaan. De werken, waarom het hier gaat, zijn die welke noodig zijn voor den afvoer niet van al het meerdere water, dat België voortaan te Maastricht mag nemen, maar van dat deel, dat het metterdaad zal afvoeren.

Paragraaf 6 van art. VII bepaalt, dat eene gemeenschappelijke commissie tot de bestudeering en het opmaken der plannen van de waterwegen en de werken zal overgaan. Deze bepaling heeft vooral ten doel de spoedige uitvoering van die werken te bevorderen. Maar er is bepaaldelijk overeengekomen, dat zij niet eene belemmering of vertraging van de uitvoering van de voor die waterwegen reeds ontworpen of in aanbouw zijnde werken tengevolge mag hebben, voor zooveel wel te verstaan die werken beantwoorden aan de eischen van artikel VII van dit verdrag.

ART. IX.

Het in dit artikel uitgesproken beginsel zal toepassing vinden overeenkomstig de internationale conventies, welke regelen zullen stellen met betrekking tot de vrijheid van verkeer en van doorvoer. In afwachting daar-

principe pour faciliter dans toute mesure possible leur trafic respectif.

L'intention des deux Gouvernements est d'ailleurs de maintenir la gratuité complète du transit, même dans l'hypothèse où les conventions générales auxquelles il est fait allusion ci-dessus permettraient la perception de certains droits destinés à couvrir les dépenses de surveillance et d'administration, sauf en ce qui concerne la perception de taxes destinées à couvrir les dépenses de surveillance et d'administration extraordinaires rendues nécessaires par un transbordement éventuel en cours de transit.

Il est bien entendu que ce qui précède n'a pas pour conséquence de modifier le régime existant en ce qui concerne l'obligation pour les bateliers de fournir aux convoyeurs le logement, la nourriture et l'éclairage à moins qu'ils ne préfèrent s'exonérer de cette obligation par le paiement d'une indemnité correspondante.

Quant au deuxième alinéa de cet article, le désir commun des Parties, en ce qui concerne les formalités douanières relatives aux bateaux en transit, est d'arriver, le plus tôt possible, à une situation de fait leur permettant de s'abstenir normalement d'enlever les plombs ou scellés assurant l'intégrité des cargaisons. Cette situation étant acquise, Elles se borneront, en dehors des cas exceptionnels où la sauvegarde nationale ou des soupçons de fraude rendraient nécessaire un examen nouveau de la cargaison, à apposer, le cas échéant, des plombs ou scellés supplémentaires ou à faire convoier les bâtimens.

En vue d'arriver à cette situation de fait, il est reconnu que la plus grande diligence est nécessaire pour que le plombage soit pleinement efficace.

Dès que les autorités douanières des deux pays auront pu constater que ce résultat est atteint, elles agiront ainsi qu'il est prévu ci-dessus.

van zullen beide landen zich door dit beginsel laten leiden ten einde hun onderling verkeer zooveel mogelijk te vergemakkelijken.

Het is trouwens de bedoeling van beide Regeeringen, evenals tot nu toe, den doorvoer in het geheel niet te belasten, zelfs voor het geval, dat de algemeene conventies bovenbedoeld de heffing zouden toestaan van bepaalde rechten ter dekking van de kosten van toezicht en administratie; hierbij wordt evenwel niet gedacht aan de heffing van rechten ter dekking van de kosten van buitengewoon toezicht en administratie, tengevolge van eene eventueele overlading tijdens den doorvoer noodzakelijk geworden.

Het voorgaande brengt uiteraard geene verandering in het bestaande stelsel voor zooveel betreft de verplichting van de schippers om aan de geleiders huisvesting, voeding en licht te verschaffen, tenzij zij er de voorkeur aan geven zich van deze verplichting te bevrijden door de betaling van eene daarmede overeenkomende vergoeding.

Wat de tweede alinea van dit artikel betreft is het de wensch van beide Partijen om, ten aanzien van de douaneformaliteiten betreffende de vaartuigen in doorvaart, zoo spoedig mogelijk tot dezen stand van zaken te komen, dat men zich als regel er van zal kunnen onthouden de douaneloodjes en -zegels te verbreken, welke de ongeschondenheid van de ladingen waarborgen. Wanneer deze stand van zaken is ingetreden zullen Partijen, behalve in de gevallen, dat de nationale veiligheid of vermoedens van smokkelarij een nieuw onderzoek van de lading bij uitzondering noodzakelijk zouden maken, er zich toe bepalen eventueel een tweede stel douaneloodjes of -zegels aan te brengen of de vaartuigen te doen begeleiden.

Erkend wordt dat, om tot dezen stand van zaken te komen, er zoo spoedig mogelijk zoodanige maatregelen dienen te worden genomen, dat men zich volkomen op de verzegeling kan verlaten.

Zoodra de douane-autoriteiten van beide landen zich ervan zullen hebben vergewist, dat dit resultaat is bereikt, zullen zij handelen zooals hierboven is aangegeven.

ARTICLES SUIVANTS.

Ces articles peuvent se passer de commentaire.

Toutefois, en ce qui concerne la clause de revision, il y a lieu de noter que les conventions conclues par les Gouvernements belge et néerlandais en exécution des articles VIII, IX et X du Traité du 19 avril 1839, et les conventions intervenues au sujet d'autres questions réglées dans le présent traité seront maintenues jusqu'à ce qu'elles aient été révisées, sauf pour les articles de ces conventions qui seraient en contradiction avec les articles du présent traité lesquels, en ce cas, les abrogent de plein droit.

Le traité entrera immédiatement en vigueur. Toutefois, l'exécution immédiate de certaines de ses clauses pouvant être pratiquement impossible, il est entendu qu'en ce qui les concerne, le régime actuel continuera provisoirement à recevoir son application.

PROCÉDURE D'ARBITRAGE.

La procédure d'arbitrage est réglée par la Convention-annexe. Cette Convention-annexe exige pas de commentaire, sauf un point.

L'alinéa 2 de l'article I stipule que dans le cas d'un différend prévu par l'article IV, paragraphe 6 « le collège arbitral permanent sera saisi du litige par la transmission du procès-verbal des délibérations constatant le différend. Le règlement d'ordre intérieur déterminera les formes dans lesquelles cette dernière communication sera faite ».

Le règlement d'ordre intérieur dira qu'il y a différend si la moitié des membres soutient qu'un différend existe. Dans ce cas, le procès-verbal constatera le différend; la signature des membres qui ont soutenu l'existence d'un différend suffira à rendre valable ce procès-verbal.

Fait en double à La Haye, le 3 avril 1925.

(s) HYMANS.

De volgende Artikelen.

Deze artikelen hebben geene toelichting noodig.

Echter moet wat de herzienings-clausule betreft, opgemerkt worden, dat de door de Belgische en Nederlandsche Regeeringen ter uitvoering van de artikelen VIII, IX en X van het Verdrag van 19 April 1839 gesloten overeenkomsten en de overeenkomsten omtrent andere onderwerpen, welke in het onderhavige verdrag zijn geregeld, van kracht zullen blijven, totdat zij zullen zijn herzien, behalve wat betreft die artikelen van die overeenkomsten, welke in strijd mochten zijn met de artikelen van dit verdrag, welke laatste de eerstgenoemde artikelen in dat geval van rechtswege doen vervallen.

Het verdrag zal onmiddellijk in werking treden. Aangezien echter de onmiddellijke uitvoering van eenige bepalingen practisch onmogelijk zoude kunnen zijn, is men overeengekomen, dat ten aanzien van die bepalingen het tegenwoordige stelsel voorloopig van toepassing zal blijven.

ARBITRAGEPROCEDURE.

De arbitrageprocedure wordt geregeld in de bij het verdrag gevoegde Overeenkomst. Deze Overeenkomst heeft slechts op één punt toelichting noodig.

Alinea 2 van artikel I bepaalt, dat, indien er een geschil ontstaat als voorzien in artikel IV, paragraaf 6, « dit bij het permanente scheidsgerecht zal worden aangebracht door overlegging van de notulen van de beraadslagingen, waaruit van het geschil blijkt. Het huishoudelijk reglement zal bepalen in welken vorm deze laatste mededeeling zal geschieden ».

Het huishoudelijk reglement zal bepalen, dat er een geschil bestaat, indien de helft van de leden van oordeel is, dat er een geschil aanwezig is. In dat geval zullen de notulen van het geschil doen blijken; de handteekening van de leden, die van oordeel zijn, dat er een geschil bestaat, zal voldoende zijn om die notulen van kracht te doen zijn.

Gedaan in dubbel te 's Gravenhage, den 3 April 1925.

(s) KARNEBEEK.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Belges et le Gouvernement de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas désirant préciser le sens de certaines stipulations du Traité conclu à La Haye le 3 avril 1925, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

I. Il est bien entendu, par rapport à l'avant-dernier alinéa de la partie du Mémoire interprétatif relative à l'article II du Traité, que dans les cas où les frais d'entretien, d'exploitation ou de construction de certains ouvrages incombent actuellement de droit à des personnes ou à des institutions du pays voisin, celles-ci resteront chargées de ces frais.

Le Gouvernement de l'Etat dont ces personnes ou institutions relèvent prêtera au besoin son concours pour veiller à ce qu'elles se conforment aux obligations dont il s'agit ainsi que pour le remboursement à l'autre Etat des paiements dont ces personnes ou institutions seraient redevables de ce chef.

II. En constatant dans le Mémoire interprétatif au sujet du paragraphe 3 de l'article IV que la Commission et les arbitres à nommer en vertu des paragraphes 5 et 6 auront le devoir de fonder leurs décisions sur le traité, les intérêts de la navigation ayant naturellement le pas sur les autres intérêts relatifs à la voie d'eau, les parties ont voulu souligner le caractère essentiel des principes formulés aux paragraphes 2 et 3.

Il est bien entendu cependant que les décisions à prendre par la Commission ou par les arbitres ne devront pas perdre de vue les autres intérêts légitimes, dont la méconnaissance créerait un danger pour les riverains, tels que la sécurité des terres voisines de la voie d'eau et l'écoulement des eaux des régions qui font écouler leurs eaux dans l'Escaut, en ce sens que

In gevolge den wensch der Regeering van Zijne Majesteit den Koning der Belgen en der Regeering van Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden de strekking van eenige bepalingen van het op 3 April 1925 te 's Gravenhage gesloten Verdrag nader te omschrijven, zijn de ondergeteekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, omtrent het navolgende overeengekomen :

I. Het is wel verstaan, met betrekking tot het voorlaatste lid van het gedeelte van de Toelichtende Memorie, dat artikel II van het Verdrag betreft, dat ingeval de kosten van onderhoud en bediening of aanleg van zekere werken thans reehtens ten laste komen van personen of instellingen van het aangrenzend land, deze tot het dragen van die kosten gehouden blijven.

De Regeering van den Staat waartoe die personen of instellingen behooren, zal zoo noodig hare medewerking verleenen tot bevordering van het nakomen van de bedoelde verplichting, alsook tot het terugbetalen aan den anderen Staat van de gemaakte kosten, welke uit dien hoofde door die personen of instellingen moeten worden gedragen.

II. Door in de Toelichtende Memorie met betrekking tot paragraaf 3 van artikel IV vast te stellen, dat de Commissie en de krachtens paragrafen 5 en 6 te benoemen scheidsrechters verplicht zullen zijn hunne besluiten op het verdrag te gronden, gaande de belangen van de scheepvaart uiteraard boven de andere belangen welke op den waterweg betrekking hebben, hebben partijen het groote belang willen doen uitkomen van de in paragrafen 2 en 3 omschreven beginselen.

Het is intusschen wel verstaan, dat de besluiten, door de Commissie of door de scheidsrechters te nemen, andere rechtmatige belangen, waarvan de miskennis een gevaar zou opleveren voor de aanwonenden, als daar zijn de veiligheid van het oevergebied van den waterweg en de waterloozing van de op de Schelde afwaterende landstreken, niet uit het

toutes les décisions qui risqueraient de compromettre ces intérêts devront tenir compte des mesures à prendre pour parer à ce danger.

Lorsque des travaux décidés dans l'intérêt de la navigation nécessiteraient des mesures pour sauvegarder ces autres intérêts, les frais de ces mesures seront compris dans les frais des travaux.

III. Le Mémoire interprétatif ayant constaté que les Pays-Bas rempliront les obligations mises à leur charge par l'alinéa 1 du paragraphe 8 de l'article IV en supportant, pour ce qui concerne leur partie de la voie d'eau, les frais 1° du maintien en bon état des bouées, balises et feux, ainsi que des échelles de marée et autres accessoires, 2° de l'enlèvement d'épaves dans les passes balisées, 3° de l'exécution des dragages nécessaires pour maintenir dans le chenal de grande navigation l'état de navigabilité actuel, un doute pourrait surgir quant à la question de savoir si cette dernière obligation, telle qu'elle a été définie au sixième alinéa de la partie du Mémoire interprétatif qui a trait au paragraphe 8 de l'article IV, doit au reste être considérée comme illimitée. Telle n'est pas l'intention des hautes Parties contractantes. Si les dragages dont il s'agit à l'endroit cité du Mémoire interprétatif, mesurés dans les moyens de transport et calculés pour des périodes de vingt années, à commencer de la mise en vigueur du Traité, dépasseraient 15,000,000 de M³, les Pays-Bas ne seront pas tenus à supporter les frais des dragages supplémentaires.

A moins d'une entente contraire, ces frais seraient à la charge de la Belgique.

IV. La gratuité du remorquage, actuellement accordée par la Belgique, sans distinction de pavillon d'ailleurs, à la navigation entre Anvers et Strasbourg, ne sera pas étendue à d'autres destinations ou provenances, sur aucune des voies

oog mogen verliezen, met dien verstande dat alle beslissingen die deze belangen in gevaar zouden kunnen brengen, rekening zullen moeten houden met de te nemen maatregelen om dat gevaar te keeren.

Wanneer werken waartoe in het belang van de scheepvaart wordt besloten, maatregelen tot verzekering van die andere belangen noodzakelijk zouden maken, zullen de kosten van die maatregelen worden begrepen in de kosten van bedoelde werken.

III. Nu ingevolge de Toelichtende Memorie Nederland aan de bij het eerste lid van paragraaf 8 van artikel IV op zich genomen verplichtingen zal voldoen als het, wat zijn gedeelte van den waterweg betreft, de kosten draagt 1° van het in goeden staat houden van de tonnen, bakens en lichten, zoomede van de peilschalen en andere bijkomstige zaken, 2° van de opruiming van wrakken in het betonde vaarwater, en 3° van de nitvoering van het baggerwerk, noodig om de doorgaande vaargeul voor de groote scheepvaart in den tegenwoordigen staat van bevaarbaarheid te houden, zou twijfel kunnen rijzen met betrekking tot de vraag, of deze laatste verplichting, nader bepaald in het zesde lid van dat gedeelte der Toelichtende Memorie, dat op artikel IV, paragraaf 8, betrekking heeft, overigens als onbegrensd moet worden beschouwd. Dit is niet de bedoeling der hooge contracteerende Partijen. Indien het ter aangehaalde plaats van de Toelichtende Memorie bedoelde baggerwerk, gemeten in de middelen van vervoer en telkens berekend over een tijdperk van twintig jaren, te beginnen met het in werking treden van het Verdrag, eene hoeveelheid van 15,000,000 m³ te boven zou gaan, zal Nederland niet gehouden zijn de kosten van het meerdere baggerwerk te betalen.

Behoudens andere overeenkomst zullen die kosten ten laste van België komen.

IV. De kosteloosheid van den sleepdienst, thans door België, overigens zonder daarbij onderscheid te maken nake naar de vlag, verleend aan de scheepvaart tusschen Antwerpen en Straatsburg, zal niet worden uitgestrekt tot vaartuigen bestemd naar of

d'eau dont il s'agit au paragraphe 7 de l'article VI. Elle sera, au surplus, supprimée au plus tard le jour où le canal d'Anvers au Moerdijk sera ouvert au trafic.

Sur les mêmes voies d'eau, il ne sera accordé par la Belgique à la navigation aucune autre facilité ou avantage qui serait basé sur la destination ou la provenance du bateau ou de son chargement.

V. Par réciprocité de ce qui est stipulé en faveur de la Belgique dans le Mémoire interprétatif à propos de l'article VII, il est également entendu que, dans le cas où les quantités d'eau attribuées aux Pays-Bas par le paragraphe 1 dudit article deviendraient insuffisantes à raison, soit de la création de nouveaux canaux, soit de l'élargissement de canaux déjà existants, les deux Gouvernements examineraient à nouveau la situation en vue d'accroître ces quantités dans la mesure du possible.

VI. Les stipulations du premier alinéa du paragraphe 2, ainsi que celles du premier, du quatrième et du cinquième alinéa du paragraphe 3 de l'article VII n'ayant d'autre but que l'amélioration des voies de navigation entre Liège et Maastricht et les points d'origine, situés sur le canal de Maastricht à Bois-le-Duc, du canal de jonction avec l'Escaut, à Bocholt, et de l'embranchement à créer de Neeroeteren à Maasbracht, les Parties sont d'accord pour admettre que si l'amélioration d'un certain point ou d'une certaine partie de l'un des canaux existants rencontrait de sérieux obstacles, elles rechercheraient une autre solution.

VII. La stipulation inscrite au paragraphe 19 de l'article IV et au paragraphe 4 de l'article VII, et en vertu de laquelle les taxes existantes sur le canal de Gand à Terneuzen, sur celui de Liège à Maastricht ainsi que sur celui de Maastricht à Bois-le-Duc, ne pourront être relevées, ne fait pas obstacle à ce que ces taxes soient perçues sur la base de leur valeur-or au 1^{er} janvier 1914.

komende van andere plaatsen, op eenigen waterweg, bedoeld in paragraaf 7 van artikel VI. Zij zal bovendien worden opgeheven niterlijk op den dag waarop het kanaal van Antwerpen naar den Moerdijk voor het verkeer zal worden opengesteld.

Op diezelfde waterwegen zal door België aan de scheepvaart geen enkel ander gemak of voordeel worden verleend, uit hoofde van de bestemming of de herkomst van het schip of deszelfs lading.

V. Als tegenhanger van hetgeen ten gunste van België is bepaald in de Toelichtende Memorie met betrekking tot artikel VII is het insgelijks verstaan, dat, ingeval de bij paragraaf 1 van dat artikel aan Nederland toegekende hoeveelheden water onvoldoende zouden worden tengevolge, hetzij van den aanleg van nieuwe kanalen, hetzij van de verbreding van reeds bestaande kanalen, de beide Regeeringen den toestand opnieuw onder de oogen zullen zien teneinde die hoeveelheden zoo veel mogelijk te vermeerderen.

VI. Vermits de bepalingen van het eerste lid van paragraaf 2 en het eerste, vierde en vijfde lid van paragraaf 3 van artikel VII geen ander doel hebben dan de verbetering van de scheepvaartverbindingen tusschen Luik en Maastricht en de aan de Zuid-Willemsvaart gelegen beginpunten van het verbindingskanaal met de Schelde te Bocholt en van het te maken verbindingskanaal van Neeroeteren naar Maasbracht, zijn Partijen het er over eens, dat, voor het geval ten aanzien van eenig punt of eenig gedeelte van een der bestaande kanalen de verbetering ernstige bezwaren zou ontmoeten, een andere oplossing zou moeten worden gezocht.

VII. De bepaling van paragraaf 19 van artikel IV en paragraaf 4 van artikel VII, krachtens welke de bestaande heffingen op het kanaal Gent-Terneuzen, het kanaal Luik-Maastricht en de Zuid-Willemsvaart niet zullen mogen worden verhoogd, verzet er zich niet tegen, dat die heffingen geïnd naar den grondslag van hare goudwaarde op 1 Januari 1914.

VIII. Le présent Protocole sera considéré comme approuvé et sanctionné sans autre ratification spéciale, par le seul fait de l'échange des ratifications du Traité auquel il se rapporte.

En foi de quoi les soussignés ont dressé le présent Protocole en langues néerlandaise et française et ont apposé ci-dessous leurs signatures.

Fait en double à La Haye, le 18 mai 1926.

VII. Dit Protocol zal, zonder andere bijzondere bekrachtiging, als goedgekeurd en bekrachtigd worden beschouwd door het enkele feit van de uitwisseling der akten van bekrachtiging van het Verdrag waarop het betrekking heeft.

Ter oorkonde waarvan de ondergeteekenden dit Protocol in de Nederlandsche en Fransche talen hebben opgemaakt en hieronder hunne handteekening hebben gesteld.

Gedaan in dubbel te s'-Gravenhage, den 18^{den} Mei 1926.

(s) PRINCE ALBERT DE LIGNE,

(s) KARNEBEEK.



CHAMBRE
des Représentants.

KAMER
der Volksvertegenwoordigers

PROJET DE LOI

approuvant le Traité portant révision du Traité signé à Londres le 19 avril 1839 entre la Belgique et les Pays-Bas.

WETSONTWERP

tot goedkeuring van het Verdrag tot herziening van het te Londen op 19 April 1839 tusschen België en Nederland onderteeekend Verdrag.

Albert,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres réunis en Conseil,

NOUS AYONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Traité conclu, à La Haye, le 3 avril 1925, entre la Belgique et les Pays-Bas, en vue de reviser le Traité conclu à Londres, le 19 avril 1839, et de convenir de certains arrangements propres à favoriser les intérêts réciproques des deux pays, sortira ses pleins et entiers effets.

Donné à Bruxelles, le 26 mai 1926.

Albert,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onze in Raad verenigde Ministers,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Ministers zijn belast bij de Wetgevende Kamers, in Onzen Naam, het wetsontwerp in te dienen waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

Het Verdrag gesloten te 's Gravenhage, op 3 April 1925, tusschen België en Nederland, met het doel het te Londen op 19 April 1839 gesloten Verdrag te herzien en overeen te komen aangaande zekere schikkingen van aard om de wederzijdsche belangen van beide landen te bevorderen, zal zijn geheel en volkomen uitwerksel hebben.

Gegeven te Brussel, den 26^e Mei 1926.

ALBERT.

Par le Roi :
*Le Premier Ministre,
Ministre de l'Intérieur
et de l'Hygiène,*

Van 's Konings wege :
*De Eerste Minister,
Minister van Binnenlandsche Zaken
en Volksgezondheid,*

Henri JASPAR.

Le Ministre des Affaires Étrangères, | De Minister van Buitenlandsche Zaken,

EM. VANDERVELDE.

Le Ministre de la Justice, | De Minister van Justitie,

PAUL HYMANS.

*Le Ministre des Sciences et des Arts, | De Minister van Kunsten
en Wetenschappen,*

CAM. HUYSMANS.

*Le Ministre des Finances
et Ministre des Colonies, | De Minister van Financiën
en Minister van Koloniën,*

M. HOUTART.

*Le Ministre de l'Agriculture
et Ministre des Travaux Publics, | De Minister van Landbouw
en Minister van Openbare Werken,*

M. BAELS.

*Le Ministre de l'Industrie, du Travail
et de la Prévoyance Sociale, | De Minister van Nijverheid, Arbeid
en Maatschappelijke Voorzorg,*

J. WAUTERS.

*Le Ministre des Chemins de Fer,
Marine, Postes, Télégraphes,
Téléphones et Aéronautique, | De Minister van Spoorwegen,
Zeewezen, Posterijen, Telegrafen,
Telephonen en Luchtyaart,*

E. ANSEELE.

Le Ministre de la Défense Nationale, | De Minister van Landsverdediging,

DE BROQUEVILLE.

Le Ministre, Membre du Conseil, | De Minister, Lid van den Raad,

FRANCOUL.
