

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1958-1959.

5 MEI 1959.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden, ondertekend op 24 oktober 1957, te Brussel, tot wijziging van de artikelen 26 en 30 van het Tractaat ondertekend op 5 november 1842, te 's-Gravenhage (loodswezen op het kanaal van Terneuzen).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN (1). UITGEBRACHT

DOOR DE HEER DEWULF.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het verdrag dat op 24 oktober 1957 werd getekend met betrekking tot het loodswezen op het kanaal van Gent naar Terneuzen, strekt ertoe de scheepskapiteins welke van het kanaal gebruik maken de verplichting op te leggen zich tot de officiële loodsdiensten te wenden. Te dien einde wijzigt het verdrag de bepalingen van het verdrag dat op 5 november 1842 tussen België en Nederland werd gesloten en krachtens welke er heden op het kanaal een volledige vrijheid inzake loodswezen bestaat.

(1) Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Kronacker.

A. — Vaste leden: de heren d'Alcantara, Delwaide, De Schryver, Dewulf, Lefèvre (Th.), le Hodey, Parisi, Scheyven, Schot, Van Cauwelaert, Van Elslande, Willot. — Bohy, Buset, Fayat, Huysmans, Larock, Merlot, Pierson, Tielemans, Van Eynde. — Drèze, Van Glabbeke.

B. — Plaatsvervangers: de heren Bertrand, Cooreman, De Gryse, Mevr. De Riemaeker-Legot, de heren Herbiet, Verhenne. — Dejardin, De Kinder, De Sweemer, Detiège, Housiaux. — Cooremans.

Zie:

64 (1958-1959):

— N° 1: Wetsontwerp.

Chambre des Représentants

SESSION 1958-1959.

5 MAI 1959.

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas, signé à Bruxelles, le 24 octobre 1957, modifiant les articles 26 et 30 du Traité signé à La Haye, le 5 novembre 1842 (pilotage sur le canal de Terneuzen).

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES (1)

PAR M. DEWULF.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le traité relatif au pilotage sur le canal de Gand à Terneuzen, signé à Bruxelles le 24 octobre 1957, vise à établir, pour les capitaines des navires empruntant ce canal, l'obligation de recourir aux services officiels de pilotage. A cet effet, le traité modifie les dispositions du traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas le 5 novembre 1842, en vertu duquel existe aujourd'hui sur ce canal une liberté complète en matière de pilotage.

(1) Composition de la Commission:

Président: M. Kronacker.

A. — Membres titulaires: MM. d'Alcantara, Delwaide, De Schryver, Dewulf, Lefèvre (Th.), le Hodey, Parisi, Scheyven, Schot, Van Cauwelaert, Van Elslande, Willot. — Bohy, Buset, Fayat, Huysmans, Larock, Merlot, Pierson, Tielemans, Van Eynde. — Drèze, Van Glabbeke.

B. — Membres suppléants: MM. Bertrand, Cooreman, De Gryse, M^{me} De Riemaeker-Legot, MM. Herbiet, Verhenne. — Dejardin, De Kinder, De Sweemer, Detiège, Housiaux. — Cooremans.

Voir:

64 (1958-1959):

— N° 1: Projet de loi.

Het voornaamste van het verdrag van 24 oktober 1957 ligt vervat in het eerste artikel, dat de artikelen 26 en 30 van het verdrag van 5 november 1842 wijzigt.

Krachtens de nieuwe tekst van artikel 26 zullen de schepen welke gebruik maken van het kanaal van Gent naar Terneuzen om zich vanuit zee naar België te begeven of vice-versa, vrijgesteld blijven van betaling van enig recht, tol of vergoeding van welke naam of soort ook. Dit voorrecht zal echter voortaan niet meer geldig zijn voor wat het loodswezen betreft.

Artikel 30, zoals het in het verdrag van 24 oktober 1957 werd opgesteld, bepaalt dat de schepen bedoeld in artikel 26 een loods zullen moeten aan boord nemen, dat de loods, welke aan boord werd genomen, zal moeten deel uitmaken van de officiële loodsdiensten en dat er rechten zullen moeten betaald worden voor de loodsprestaties.

Door een lid van de Commissie werd een vraag gesteld aangaande de draagwijdte van de derde alinea van artikel 1 van het tractaat — (Artikel 30. — Het doen loodsen der in artikel 26 bedoelde schepen is zowel voor het binnenkomen of verlaten van de haven van Terneuzen als voor het bevaaren van het kanaal van Terneuzen verplicht.). Aan het achtbaar lid werd volgende verklaring van deze bepaling gegeven. Voor het schip dat zich uit zee naar Gent begeeft, bestaat de verplichting een loods aan boord te nemen voor het bevaaren van de Schelde tot in de rede van Terneuzen, maar, volgens de huidige regeling, bestaat deze verplichting niet voor het binnenkomen in de haven van Terneuzen en voor het bevaaren van het kanaal naar Gent. Krachtens de nieuwe regeling, zal het bedoeld schip ook een door de Belgische of de Nederlandse regering aangestelde loods aan boord moeten hebben tijdens het varen van de rede van Terneuzen in de haven van Terneuzen en van deze haven tot de haven van Gent.

Men dient op te merken dat tussen Vlissingen en Gent de loodsreis niet wordt onderbroken. De lichting der schepen bedoeld in artikel 31 van het tractaat van 5 november 1842 zal zelfs niet worden beschouwd als een onderbreking van de loodsreis, mits de schepen en de geloste ladingen bestemd zijn voor het Belgische gedeelte van het kanaal. Dit zal natuurlijk eveneens van toepassing zijn ten aanzien van het bijladen, mits de schepen en de ingenomen ladingen afkomstig zijn van het Belgische gedeelte van het kanaal.

Het wetsontwerp gaf geen aanleiding tot verdere opmerkingen. Het werd eenparig aangenomen.

De Verslaggever,

M. DEWULF.

De Voorzitter,

P. KRONACKER.

L'essentiel du traité du 24 octobre 1957 se trouve dans l'article 1^{er}, qui modifie les articles 26 et 30 du traité du 5 novembre 1842.

En vertu du nouveau libellé de l'article 26, les navires empruntant le canal de Gand à Terneuzen pour se rendre de la mer en Belgique ou vice versa continueront d'être exempts du paiement de tous droits, péages ou rétributions, quelles qu'en puissent être la dénomination ou l'espèce. Toutefois ce privilège ne vaudra plus désormais en matière de pilotage.

L'article 30, tel qu'il est libellé dans le traité du 24 octobre 1957, prévoit que les navires visés à l'article 26 devront prendre à bord un pilote, que le pilote pris à bord devra appartenir aux services officiels de pilotage et que des droits devront être payés pour les prestations de pilotage.

Un membre a posé une question concernant la portée du troisième alinéa de l'article 1 du Traité — (Article 30. — Le pilotage des bâtiments visés à l'article 26 est obligatoire tant pour l'entrée dans le port de Terneuzen ou la sortie de ce port que pour la navigation sur le canal de Terneuzen). L'interprétation suivante de cette disposition fut donnée à l'honorable Membre. Le navire qui, de la mer, se rend à Gand a l'obligation de prendre à bord un pilote pour naviguer sur l'Escaut jusque dans la rade de Terneuzen, mais, conformément à la réglementation actuellement en vigueur, cette obligation n'existe ni pour l'entrée dans le port de Terneuzen ni pour le parcours du canal de Gand. En vertu de la nouvelle réglementation, ledit navire devra aussi avoir à bord un pilote préposé à cet effet par les gouvernements belge ou néerlandais pour la navigation dans la rade du port de Terneuzen, et entre ce dernier port et le port de Gand.

Il y a lieu de remarquer que le service de pilotage n'est pas interrompu entre Flessingue et Gand. L'allègement des navires visé à l'article 31 du traité du 5 novembre 1842 ne sera même pas considéré comme une interruption du pilotage, à condition que les navires et les cargaisons déchargées soient destinés au tronçon belge du canal. Cette disposition s'appliquera évidemment aussi aux chargements complémentaires effectués, à condition que les navires et les cargaisons chargées proviennent de la partie belge du canal.

Le projet de loi n'a pas donné lieu à d'autres observations. Il a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

M. DEWULF.

Le Président,

P. KRONACKER.