

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1986-1987

28 NOVEMBER 1986

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het protocol bij het op 20 juni 1960 gesloten verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbetering van het Kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmee verband houdende aangelegenheden, ondertekend te 's Gravenhage op 5 februari 1985

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — Algemeen

Ter uitvoering van het verdrag dat op 20 juni 1960 werd gesloten tussen België en Nederland omtrent de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent, werd in 1968 het vernieuwde kanaal in gebruik genomen. Vanaf deze datum heeft België herhaaldelijk aangedrongen op het toelaten van grotere schepen op het kanaal, dan deze waarvoor het kanaal en de sluis ontworpen werden.

In het verdrag van 20 juni 1960 werden geen maximale scheepsafmetingen opgenomen, wel sluisafmetingen. Het sluisontwerp was wel afgestemd op schepen van 30 000 ton en in 1968 werden de maximale scheepsafmetingen vastgesteld op 230 m lengte, 31 m breedte en 11,50 m diepgang.

In 1972 werden, op vraag van België, na enig onderzoek en het uitvoeren van meetreizen, de maximale scheepsafmetingen vergroot tot 245 m × 32 m × 11,75 m. Deze afmetingen werden na een bijkomende verdieping van het kanaal gebracht op 245 m × 33 m × 12,25 m.

In het najaar van 1978 werd gestart met een proefperiode, waarbij grotere (zgn. bovenmaatse) schepen op het kanaal werden toegelaten, mits een individuele vergunning. Deze bovenmaatse schepen worden geobserveerd. De maximale afmetingen van deze bovenmaatse schepen bedroegen 255 m × 34 m × 12,25 m.

Chambre des Représentants

SESSION 1986-1987

28 NOVEMBRE 1986

PROJET DE LOI

portant approbation du protocole au traité conclu le 20 juin 1960 entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand et du règlement de quelques questions connexes, signé à La Haye le 5 février 1985

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — Généralités

En exécution du traité conclu le 20 juin 1960 entre la Belgique et les Pays-Bas, au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand, le canal renoué fut mis en service en 1968. Depuis cette date, la Belgique a demandé à de fréquentes reprises que des navires plus grands que ceux pour lesquels le canal et l'écluse avaient été conçus soient autorisés à emprunter ce canal.

Le traité du 20 juin 1960 ne fixait pas de dimensions maximales pour les navires utilisateurs, mais des dimensions d'écluse. Toutefois, les plans de l'écluse étaient axés sur des bateaux de 30 000 tonnes et en 1968, les dimensions maximales des bateaux furent fixées à 230 m de longueur, 31 m de largeur et 11,50 m de tirant d'eau.

En 1972, à la demande de la Belgique, et après une étude et des voyages de jaugeage, les dimensions maximales furent élargies à 245 m × 32 m × 11,75 m. Après un approfondissement supplémentaire du canal, ces dimensions furent portées à 245 m × 33 m × 12,25 m.

En automne 1978, commença une période d'essai pendant laquelle des navires plus grands (dits « navires de dimensions supérieures ») furent admis dans le canal moyennant une autorisation individuelle. Ces navires firent l'objet d'observations. Leurs dimensions maximales étaient: 255 m × 34 m × 12,25 m.

Nederland was evenwel van mening dat de proefvaart van dergelijke schepen een vergroot afbreukrisico voor de infrastructuur met zich meebracht en dreigde ermee de proefvaart stop te zetten vanaf 1 juli 1982.

Op 14 mei 1981 kwam het rapport « Optimalisering Kanaal Gent-Terneuzen » beschikbaar, opgesteld door ambtenaren van de Rijkswaterstaat en het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (Nederland) en van het Bestuur der Waterwegen en het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart (België). In dit rapport wordt gesteld dat een verdere vergroting van de maximale scheepsafmetingen (nl. 245 m × 33 m × 12,25 m) zowel met het oog op de veiligheid van het scheepvaartverkeer en van de infrastructuurwerken als op de belangen van het landverkeer niet verantwoord is zonder het treffen van een aantal min of meer ingrijpende maatregelen en voorzieningen.

Het rapport werd reeds op 18 mei 1981 beknopt besproken te Brussel tussen de Minister van Openbare Werken en de Minister van Verkeer en Waterstaat. Er werd beslist dat beide landen zouden streven naar een akkoord op basis van dit rapport.

Het ambtelijk overleg dat hieromtrent tussen beide landen gevoerd werd, werd gevolgd door een nieuw bilateraal overleg tussen de Ministers van Openbare Werken en Verkeerswezen enerzijds en de Minister van Verkeer en Waterstaat anderzijds op 8 juni 1982 te Den Haag (Wassenaar). Dit overleg gaf aanleiding tot de bevestiging van volgende principes :

1. Vanaf 1 juli 1982 wordt de vaart van schepen met maximale afmetingen 256 m × 34 m × 12,25 m toegelaten.

2. België gaat ermee akkoord om een aantal werken uit te voeren en te voltooien in beginsel vóór 1 januari 1988 om het veilig en doelmatig gebruik van de Westsluis te Terneuzen en het Nederlands gedeelte van het kanaal te verbeteren.

3. Met ingang van 1 juli 1982 is België bereid ter dekking van het vergrote afbreukrisico en in afwachting van de voltooiing van de toegezegde verbeteringswerken aan kanaal en sluis, de jaarlijkse Belgische bijdrage in de onderhouds- en bedieningskosten van het kanaal op Nederlands grondgebied tijdelijk te verhogen.

Op 29 juni 1982 bevestigde België eenzijdig door middel van een nota, gericht door de Belgische ambassadeur aan de Minister van Buitenlandse Zaken te 's Gravenhage, de verbintenissen die het inzake de bovenmaatse schepen wenst aan te gaan. In de brief wordt gemeld dat een overeenkomst, zo spoedig mogelijk, tussen beide landen, zal opgemaakt worden ten einde aan het overleg van Den Haag een juridisch karakter te geven.

De onderhandelingen omtrent het protocol werden op ambtelijk niveau aangevat. Besloten werd om in het protocol ook de hangende problemen omtrent de vaart van autoschepen naar de haven van Gent te regelen. Aan deze onderhandelingen namen deel ambtenaren van de Rijkswaterstaat, van het Bestuur der Waterwegen en van de Ministeries van Buitenlandse Zaken van beide landen.

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen onderhavig wetsontwerp en het « wetsontwerp houdende goedkeuring van de overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot wijziging van het op 20 juni 1960 te Brussel gesloten Verdrag betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmee verband houdende aangelegenheden en tot regeling van de terbeschikkingstelling van zoet water door België aan Nederland naar aanleiding van deze wijziging, ondertekend te 's Gravenhage op 5 februari 1985 » (*Parl. Stuk*, Kamer nr. 438/1, 1985-1986), dat zich in hoofdzaak bezig houdt met de wijziging van het artikel 32 van het op 20 juni 1960 gesloten Verdrag alsmede met de terbeschikkingstelling van zoet water door België aan Nederland.

Les Pays-Bas estimaient toutefois que ces voyages d'essai augmentaient les risques de détérioration pour l'infrastructure et menacèrent d'y mettre fin dès le 1^{er} juillet 1982.

Le 14 mai 1981, le rapport « Optimisation du canal Gand-Terneuzen », rédigé par des fonctionnaires du « Rijkswaterstaat » et du « Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken » (Travaux publics et Direction générale de la Navigation et des Affaires maritimes) - (Pays-Bas), l'Administration des Voies hydrauliques et de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure (Belgique), fut rendu public. Ce rapport soutenait qu'une nouvelle augmentation des dimensions maximales (c'est-à-dire 245 m × 33 m × 12,25 m) des bateaux serait injustifiable, tant en ce qui concerne la sécurité du trafic maritime et des travaux d'infrastructure que les intérêts du trafic terrestre, si l'on ne prenait une série de mesures et de dispositions plus ou moins radicales.

Ce rapport fit l'objet d'une brève discussion à Bruxelles, dès le 18 mai 1981, entre le Ministre des Travaux publics et le Ministre du « Verkeer en Waterstaat » (Ministre des Communications et des Travaux publics). La conclusion de cette consultation fut que les deux pays tenteraient de conclure un accord sur base de ce rapport.

Les consultations administratives menées à ce sujet entre les deux pays furent suivies par une nouvelle consultation bilatérale entre les Ministres des Travaux publics et des Communications, d'une part, et le Ministre du Verkeer en Waterstaat, d'autre part, le 8 juin 1982 à La Haye (Wassenaar). Ces consultations débouchèrent sur l'affirmation des principes suivants :

1. Le passage de navires ayant les dimensions maximales 256 m × 34 m × 12,25 m, est autorisé à partir du 1^{er} juillet 1982.

2. La Belgique accepte d'exécuter et de mener à terme une série de travaux destinés à assurer un usage plus sûr et plus efficace de l'écluse ouest (« Westsluis ») à Terneuzen et de la partie néerlandaise du canal, en principe avant le 1^{er} janvier 1988.

3. La Belgique est disposée, pour couvrir les risques accrus de détérioration des infrastructures et en attendant la fin des travaux d'amélioration promis pour le canal et pour l'écluse, à augmenter, à partir du 1^{er} juillet 1982 et à titre temporaire, la contribution annuelle belge aux frais d'entretien et de manœuvre du canal en territoire néerlandais.

Le 29 juin 1982, la Belgique confirma de façon unilatérale, au moyen d'une note adressée par l'ambassadeur belge, au Ministre des Affaires étrangères à La Haye, les engagements qu'elle est disposée à prendre sur la question des navires de dimensions supérieures. La lettre précisait qu'une convention serait rédigée aussi rapidement que possible entre les deux pays afin de concrétiser le résultat des consultations de La Haye.

Les négociations portant sur le protocole furent entamées au niveau administratif. Il fut décidé de régler aussi dans ce protocole les problèmes en suspens concernant le passage de transbordeurs spéciaux pour voitures vers le port de Gand. Des fonctionnaires du Rijkswaterstaat, de l'Administration des Voies hydrauliques, et des Ministères des Affaires étrangères des deux pays prirent part à ces négociations.

Le présent projet de loi doit être distingué du « projet de loi portant approbation de la convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas modifiant le Traité conclu le 20 juin 1960 à Bruxelles au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand et du règlement de quelques questions connexes, et réglant la mise à disposition d'eau douce aux Pays-Bas par la Belgique suite à cette modification, signée à La Haye le 5 février 1985 » (*Doc. parl.*, Chambre, n° 438/1, 1985-1986), qui a principalement pour objet la modification de l'article 32 du Traité conclu le 20 juin 1960 ainsi que la mise à disposition d'eau douce par la Belgique aux Pays-Bas.

II. — Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1.

Lid 1 bevat een aanduiding van de voorgenomen werkzaamheden tot verbetering van het kanaal en van de sluiswerken ten behoeve van de regelmatige vaart van schepen met afmetingen tot 256 m × 34 m × 12,25 m.

De uitvoering van de meeste werken zal worden voorafgegaan door een onderzoek naar de meest aangewezen oplossing.

De lijst van de uit te voeren werken volgt uit het reeds genoemde rapport van 14 mei 1981 omtrent de optimalisering van het kanaal.

In het tweede lid wordt vooropgezet dat deze werken in beginsel vóór 1 januari 1988 tot uitvoering moeten gebracht worden. Deze datum is een compromis tussen de wens van Nederland om de overgangperiode, in afwachting van de voltooiing van de infrastructuurwerken, beperkt in de tijd te houden, en de wens van België om de uitvoering van de werken enigszins te spreiden, zodat de jaarlijkse budgettaire weerslag kan beperkt blijven.

Art. 2.

Dit artikel handelt over de infrastructuurwerken, die noodzakelijk zijn om de vaart van specifieke autoschepen mogelijk te maken, zonder de hinderlijke en dure voorzieningen, die sinds enige tijd in de Westsluis te Terneuzen getroffen werden (o.m. een sleepboot als buffer, het draaiend bufferpontoon enz.). Aanvankelijk werd aan Belgische zijde gehoopt dat de maatregelen die de vaart van bovenmaatse schepen moeten mogelijk maken, ook gunstig zullen zijn voor autoschepen. Of dit werkelijk het geval is, was niet bekend tijdens de onderhandelingen omtrent het protocol. Daarom wordt in het protocol voorzien in de mogelijkheid om aanvullende werken uit te voeren.

Art. 3.

De bedoeling van dit artikel is diegenen aan te wijzen, die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van het protocol, en die ook desgewenst de werken kunnen aanvullen of wijzigen.

Art. 4.

Eerste lid :

In het eerste lid worden in algemene zin de bepalingen van titel II van het op 20 juni 1960 gesloten verdrag betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent van overeenkomstige toepassing gemaakt op de voorbereiding en de uitvoering van de werken, waarvan sprake in artikel 1 en 2 van dit protocol. Dit biedt het voordeel dat het voorliggend protocol beknopt kan worden gehouden.

Tweede lid :

Dit lid bepaalt, in afwijking van artikel 6 van het verdrag van 1960 :

- dat de openbare aanbesteding wordt opgedragen in gemeenschappelijk akkoord tussen de Nederlandse en Belgische Minister;
- dat, in geval van onderhandse aanbesteding, de keuze van de uit te nodigen leveranciers dan wel aannemers alsmede de gunning van de opdracht de instemming van de Nederlandse en Belgische hoofdbanktenaar behoeft;
- dat de aanbestedingen in beide landen worden aangekondigd.

België heeft derhalve in gelijke mate als Nederland zeggenschap in zaken als de levering van materialen en de uitvoering van werken, alsmede in de keuze van de uit te nodigen leveranciers en de gunning van opdrachten.

II. — Explication article par article

Article 1^{er}.

Le paragraphe 1 détermine les travaux prévus en vue d'adapter le canal et les écluses pour permettre le passage régulier de navires atteignant les dimensions de 256 m × 34 m × 12,25 m.

L'exécution de la plupart de ces travaux sera précédée d'une étude visant à définir la solution la plus adéquate.

La liste des travaux à exécuter est extraite du rapport du 14 mai 1981 concernant l'optimisation du canal, cité plus haut.

Le paragraphe 2 stipule que ces travaux doivent, en principe, être terminés avant le 1^{er} janvier 1988. Cette date constitue un compromis entre le désir des Pays-Bas de limiter dans le temps la période de transition qui doit précéder la fin des travaux d'infrastructure et le désir de la Belgique d'étaler quelque peu l'exécution des travaux, afin de limiter dans la mesure du possible les répercussions budgétaires par année.

Art. 2.

Cet article traite des travaux d'infrastructure qui seront nécessaires pour permettre le passage de transbordeurs spéciaux pour voitures sans avoir recours aux équipements encombrants et coûteux qui ont été mis en œuvre depuis quelque temps à l'écluse Ouest (Westsluis) à Terneuzen (remorqueur servant de butoir, ponton-butoir tournant, etc.). On espérait à l'origine, du côté belge, que les mesures prises en vue de permettre le passage de navires de dimensions supérieures profiteraient également aux transbordeurs pour voitures. Toutefois, au moment des négociations concernant le protocole, on n'avait pu s'assurer encore que cela était effectivement le cas. C'est pourquoi le protocole contient une clause permettant d'effectuer des travaux complémentaires.

Art. 3.

Cet article vise à désigner les responsables de la mise en œuvre du protocole. Ceux-ci sont également habilités, le cas échéant, à compléter ou à modifier les travaux.

Art. 4.

Paragraphe 1 :

Par le premier paragraphe, les dispositions du titre II du traité conclu le 20 juin 1960 au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand sont, en termes généraux, rendues applicables, *mutatis mutandis*, à la préparation et à l'exécution des travaux visés aux articles 1 et 2 du protocole. Grâce à cette disposition, les répétitions inutiles ont été évitées dans le corps du protocole.

Paragraphe 2 :

Ce paragraphe apporte une modification à l'article 6 du traité de 1960 et stipule :

- que l'adjudicataire est désigné, à la suite d'une adjudication publique, de commun accord entre les Ministres néerlandais et belge;
- que dans les cas d'adjudication de gré à gré, le choix des fournisseurs ou des entreprises auxquels il sera fait appel, ainsi que l'attribution du marché, requièrent l'assentiment des hauts fonctionnaires néerlandais et belge;
- que les adjudications sont annoncées dans les deux pays.

Ainsi, la Belgique a voix au chapitre, au même titre que les Pays-Bas, tant dans des questions telles que la fourniture des matériaux et l'exécution des travaux, que pour le choix des fournisseurs auxquels il sera fait appel et l'attribution des commandes.

Art. 5.

Dit artikel legt de zorg voor het onderhoud en de bediening van de werken aan Nederlandse zijde en bepaalt voorts, conform de desbetreffende bepaling in het verdrag van 1960, dat over zaken als de gehele of gedeeltelijke vernieuwing van de uit te voeren werken overleg tussen de beide Regeringen zal plaatsvinden.

Art. 6.

Dit artikel regelt de verdeling van de kosten van voorbereiding en uitvoering van de werken :

a) voor de werken waarbij beide landen belang hebben (nl. voor de vaart naar de haven van Gent en de haven van Terneuzen) geldt de 80-20 verdeling zoals bepaald in het verdrag van 1960; dit slaat dus op de werken aan de sluis te Terneuzen en omgeving, nuttig voor bovenmaatse schepen;

b) de werken die uitsluitend voor België van belang zijn (nl. voor de vaart naar Gent) worden voor 100 % door België betaald; dit slaat dus op de aanpassing van de bruggen te Sluiskil en Sas van Gent voor de bovenmaatse schepen, en op alle aanpassingen voor de vaart van autoschepen.

Art. 7.

In lid 1 wordt voor een aantal bijzondere bepalingen betreffende de kosten, waarop de kostenverdelingsregeling betrekking heeft, aansluiting gezocht bij het verdrag van 1960.

Lid 2 bevat een belangrijke afwijking : in het oorspronkelijke verdrag worden de overheidskosten (de kosten van de Nederlandse Rijkswaterstaat) vastgesteld op 2,5 % van de kosten van de werken (voorbereiding en uitvoering); in het voorliggende protocol bedragen deze kosten 6 % (voor de Nederlandse Rijksdiensten als geheel).

Nederland stelde aanvankelijk een percentage van 8 % voor en voerde aan dat de werkelijke kosten nog veel hoger liggen. België was aanvankelijk bereid maximaal 5 % toe te staan, zijnde het percentage opgenomen in artikel 25 van het ontwerpverdrag betreffende de totstandkoming van het Baalhoekkanaal.

Uiteindelijk werd een akkoord bereikt over een percentage van 6 %.

Art. 8.

De bepalingen inzake de voorbereiding en uitvoering der werken (art. 4), de kostenverdeling (art. 6 en 7) worden van overeenkomstige toepassing gemaakt op de bijkomende werken en voorzieningen en op de bijzondere onderhoudswerkzaamheden en voorzieningen, op voorwaarde dat hieromtrent wordt beslist binnen de drie jaar na de eerste oplevering van het overeenstemmende hoofdwerk.

Art. 9.

Dit artikel bepaalt dat de kosten van onderhoud en bediening van de werken ten laste van Nederland vallen.

Art. 10.

Dit artikel bepaalt dat Nederland, ten opzichte van de leverancier of aannemer, instaat voor de betalingen.

In het verdrag van 20 juni 1960 luidde het overeenstemmende artikel (art. 19) :

Art. 5.

Cet article impose aux Pays-Bas l'obligation d'assurer l'entretien et la manœuvre des ouvrages et stipule en outre, conformément aux dispositions pertinentes du traité de 1960, que des questions telles que le renouvellement de l'ensemble ou d'une partie des ouvrages à entreprendre feront l'objet de consultations entre les deux Gouvernements.

Art. 6.

Cet article règle la répartition des frais relatifs à la préparation et à l'exécution des ouvrages :

a) pour les ouvrages intéressant les deux pays (c'est-à-dire pour le trafic vers le port de Gand et vers le port de Terneuzen), c'est la clé de répartition 80-20 qui s'applique, comme prévu par le traité de 1960. Ceci concerne donc les travaux effectués à l'écluse de Terneuzen et alentour, à l'usage des navires de dimensions supérieures;

b) les ouvrages intéressant uniquement la Belgique (c'est-à-dire pour le trafic vers Gand) sont assumés à 100 % par la Belgique. Ceci concerne l'adaptation des ponts de Sluiskil et de Sas-van-Gent à l'usage des navires de dimensions supérieures et tous les travaux destinés à faciliter le passage des transbordeurs spéciaux pour voitures.

Art. 7.

Le paragraphe 1 renvoie au traité de 1960 pour une série de dispositions spéciales concernant les frais visés par le régime de répartition des frais.

Le paragraphe 2 comporte une importante modification : le traité original stipulait que les frais administratifs (les frais exposés par le Rijkswaterstaat néerlandais) sont estimés s'élever à 2,5 % de tous les autres frais afférents à la préparation et à l'exécution des travaux; dans le protocole proposé, ces frais se montent à 6 % (pour l'ensemble des services officiels néerlandais).

Les Pays-Bas avaient, à l'origine, proposé un pourcentage de 8 %, arguant de ce que le coût était même plus élevé en réalité. Quant à la Belgique, elle était préparée, à l'origine, à ne céder que 5 %, ce qui correspondait au pourcentage repris à l'article 25 du projet de traité concernant la création du Canal de Baalhoek.

Les parties se sont finalement mises d'accord sur 6 %.

Art. 8.

Cet article rend applicables, *mutatis mutandis*, aux travaux et dispositions accessoires, aux travaux d'entretien spécial et aux dispositions particulières, les dispositions portant sur la préparation et l'exécution des travaux (art. 4) et sur la répartition des frais (art. 6 et 7), à condition que ces travaux soient décidés au cours de la période de trois ans suivant la première réception de l'ouvrage principal correspondant.

Art. 9.

Aux termes de cet article, les frais relatifs à l'entretien et à la manœuvre des ouvrages seront supportés par les Pays-Bas.

Art. 10.

Cet article stipule que les Pays-Bas sont responsables des paiements vis-à-vis des fournisseurs ou des entrepreneurs.

Dans le traité du 20 juin 1960, l'article correspondant (art. 19) était rédigé dans les termes suivants :

« De ... kosten worden door de Nederlandse Regering voorschoten en voor zoveel nodig door haar rechtstreeks aan derden voldaan. »

Het voorliggende protocol bepaalt niet langer meer dat Nederland de betaling voorschiet. De vroegere procedure voorzag dat ook het Belgisch aandeel in de kosten van de werken op de Nederlandse begroting werd ingeschreven, ondanks het feit dat België dit aandeel later terugbetaalde. Nederland heeft aange drongen op een regeling waarbij België zijn aandeel in de kostprijs der werken zou voldoen zodat dit aandeel op de Nederlandse begroting niet moet worden ingeschreven. In de artikelen 11 tot en met 13 wordt de overeengekomen regeling in die zin beschreven.

Art. 11.

Dit artikel regelt de betalingsprocedure. De procedure komt erop neer dat België zijn aandeel in de kosten, verhoogd met de kosten bedoeld in artikel 7, stort op een rekening van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat opdat Nederland de hem aangeboden declaraties zou kunnen voldoen op het voorgenomen tijdstip van betaling. Het ligt in de bedoeling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om deze rekening te openen in België.

De stortingen door België op een rekening van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat moeten de Nederlandse Regering in staat stellen haar verplichtingen vermeld in artikel 10 na te leven.

De procedure beschreven in artikel 11 impliceert de betaling via de procedure van kredietopening. Het Rekenhof heeft zich met deze procedure akkoord verklaard.

Art. 12.

Dit artikel regelt het formuleren van bezwaren tegen de betalingen die Nederland wenst uit te voeren. België heeft 4 weken de tijd om zijn instemming te geven of te weigeren. Een eventueel bezwaar van Belgische zijde betekent niet dat de bedoelde betaling opgeschort wordt. Het in artikel 1 beschreven systeem impliceert dat Nederland in elk geval de door de Rijkswaterstaat noodzakelijk geachte betaling aan de aannemer of leverancier uitvoert (of kan uitvoeren).

Art. 13.

Dit artikel bepaalt dat Nederland slechts tot 90 % van het aannemingsbedrag kan uitbetalen en dat de resterende 10 % slechts uitbetaald wordt nadat tussen Nederland en België een akkoord bereikt is omtrent de bedragen in de declaraties.

Daar waar uit de vorige artikelen blijkt dat eventuele Belgische bezwaren tegen bedragen opgenomen in de declaraties geen onmiddellijk effect hoeven te hebben op de uitbetaling aan de aannemer, bepaalt artikel 13 dat België in feite 10 % van het aannemingsbedrag kan achterhouden, indien het meent dat aan de geformuleerde bezwaren geen voldoende aandacht geschonken wordt.

De regeling in artikel 12 en 13 is vooral pragmatisch; enerzijds zullen meningsverschillen tussen Nederland en België, de Nederlandse overheid niet verhinderen haar verplichting tot uitbetaling (art. 10) na te komen; anderzijds vrijwaart België zijn rechten aangezien op deze manier slechts tot 90 % van de aanbestedingsom kan uitbetaald worden.

Art. 14.

Dit artikel regelt twee belangrijke onderdelen die het voorwerp van het overleg van Den Haag op 8 juni 1982 hebben uitgemaakt.

« Le gouvernement néerlandais avancera et, pour autant que de besoin, liquidera directement aux tiers le montant des frais ... »

Le protocole proposé ne stipule plus que les Pays-Bas avancent les montants dus. Aux termes de la procédure antérieure, même la part du coût des travaux assumée par la Belgique était inscrite au budget néerlandais, malgré le fait que la Belgique remboursait ultérieurement ces montants. Les Pays-Bas ont réclamé une procédure selon laquelle la Belgique paierait sa part du coût des travaux de sorte que le montant de cette part ne doive pas figurer au budget néerlandais. Les articles 11 à 13 décrivent la procédure convenue à cet effet.

Art. 11.

Cet article règle la procédure de paiement. Celle-ci implique que la Belgique verse sa part d'intervention majorée des frais visés à l'article 7, sur un compte du « Ministerie van Verkeer en Waterstaat », afin que les Pays-Bas puissent acquitter à due échéance les déclarations de créance qui leur sont présentées. Le « Ministerie van Verkeer en Waterstaat » compte ouvrir ce compte en Belgique.

Les versements effectués par la Belgique sur un compte du « Ministerie van Verkeer en Waterstaat » néerlandais, doivent mettre le Gouvernement des Pays-Bas en mesure de s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 10.

La procédure décrite à l'article 11 implique le paiement par le procédé de l'ouverture de crédit. La Cour des comptes a marqué son accord sur cette procédure.

Art. 12.

Cet article prévoit le cas où la Belgique aurait des objections à formuler aux paiements que les Pays-Bas se proposent d'exécuter. La Belgique dispose de quatre semaines pour donner ou refuser son consentement. Une objection éventuelle de la part de la Belgique n'entraîne pas l'ajournement du paiement visé. Le système décrit à l'article 11 implique qu'en toute hypothèse, les Pays-Bas exécutent ou peuvent exécuter le paiement jugé nécessaire par le « Rijkswaterstaat » au profit de l'entrepreneur ou du fournisseur.

Art. 13.

Cet article prévoit que les Pays-Bas ne peuvent liquider que 90 % du montant de l'entreprise et que les 10 % restants ne seront payés que lorsque les Pays-Bas et la Belgique se seront mis d'accord sur les montants figurant dans les déclarations.

Alors que les articles précédents font apparaître que les objections éventuelles de la Belgique contre les montants repris dans les déclarations n'ont pas nécessairement d'effet immédiat sur la liquidation à l'entrepreneur, par contre, l'article 13 stipule que la Belgique peut en fait retenir 10 % du montant de l'entreprise, si elle estime insuffisante l'attention accordée aux réserves formulées.

Les dispositions des articles 12 et 13 sont avant tout pragmatiques; d'une part, les divergences d'opinion entre les Pays-Bas et la Belgique n'empêcheront pas les autorités néerlandaises de respecter leur obligation de paiement (art. 10); d'autre part, la Belgique préserve ses droits du fait que de cette manière, le paiement ne peut s'effectuer qu'à concurrence de 90 % du montant de l'entreprise.

Art. 14.

Cet article règle deux points importants ayant fait l'objet des consultations de La Haye du 8 juin 1982.

Daaromtrent dient vermeld te worden dat vanaf 1 juli 1982 de vaart van schepen met maximale afmetingen 256 m x 34 m x 12,25 m is toegelaten.

Bovendien betaalt België, vanaf 1 juli 1982, in afwachting van de voltooiing van de in artikel 1 bedoelde werken, een supplementaire bijdrage in aanvulling op het bedrag dat België op grond van artikel 55 van het verdrag van 20 juni 1960 betaalt aan het onderhoud van het Nederlandse deel van het kanaal Gent-Terneuzen.

Deze supplementaire bijdrage dient als een toereikende afdekking van het extra financiële risico dat voor Nederland voortvloeit uit de situatie dat reeds vooruitlopend op de totstandkoming van een aantal met name genoemde werken en maatregelen, de vaart van schepen met lengten tussen 245 m en 256 m wordt toegelaten. Naarmate de uitvoering van deze werken vordert kan de supplementaire bijdrage worden verminderd.

Art. 15.

Aanvankelijk werd overwogen om in dit protocol reeds afspraken te maken over de vaart van schepen met grotere afmetingen dan 256 m x 34 m x 12,25 m.

Uiteindelijk bleek de studie van de vaart van dergelijke grote schepen nog niet voldoende gevorderd te zijn om reeds enige bepalingen ter zake in het protocol op te nemen.

Ten slotte werd tussen Nederland en België overeengekomen om het protocol te beperken tot schepen met een lengte van 256 m en autoschepen, maar tevens af te spreken dat beide partijen met elkaar in overleg zullen treden teneinde na te gaan op welke wijze en onder welke voorwaarden de vaart met schepen met grotere afmetingen dan 256 m x 34 m x 12,25 m op het kanaal van Terneuzen naar Gent mogelijk kan worden gemaakt, en de met het oog hierop te treffen regelingen in een aanvullend protocol op te nemen.

Artikel 15 heeft als bedoeling geen te absoluut karakter te geven aan het begrip «maximale afmetingen 256 m x 34 m x 12,25 m». In bijzondere gevallen kan de vaart van schepen met grotere afmetingen toegelaten worden. Daarbij dachten beide delegaties aan:

- schepen met een beperkte afwijking ten opzichte van één van de vastgelegde afmetingen (bijvoorbeeld enkele dm langer);
- uitzonderlijke, éénmalige transporten (bijvoorbeeld boorplatform-onderdelen).

Art. 16.

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van het protocol.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Openbare Werken,

L. OLIVIER.

*De Minister van Verkeerswezen
en Buitenlandse Handel,*

H. DE CROO.

A ce sujet, il y a lieu de mentionner qu'à partir du 1^{er} juillet 1982, les navires possédant les dimensions maximales de 256 m x 34 m x 12,25 m ont été autorisés à emprunter le canal.

D'autre part, la Belgique paie, depuis le 1^{er} juillet 1982, dans l'attente de la réalisation des travaux visés à l'article 1^{er}, une contribution supplémentaire s'ajoutant au montant qu'elle paie déjà, sur base de l'article 55 du traité du 20 juin 1960, pour l'entretien de la partie néerlandaise du canal Gand-Terneuzen.

Cette contribution supplémentaire vise à couvrir de façon suffisante le surcroît de risque financier que représente pour les Pays-Bas le fait que, sans attendre la réalisation d'un certain nombre de travaux et de mesures bien définies, les navires dont les dimensions sont comprises entre 245 m et 256 m de long seront autorisés à emprunter le canal. La contribution supplémentaire pourra être diminuée en fonction de l'état d'avancement des travaux.

Art. 15.

Au début, on avait envisagé d'inclure déjà dans ce protocole des accords sur le passage de navires dont les dimensions sont supérieures à 256 m x 34 m x 12,25 m.

Par la suite, l'étude du passage de ces grands navires ne s'est pas avérée suffisamment avancée pour que l'on puisse reprendre dans la protocole quelque disposition en la matière.

Finalement, les Pays-Bas et la Belgique sont convenus de limiter le champ d'application du protocole à des navires d'une longueur de 256 m et à des transbordeurs pour voitures. Toutefois, les deux parties se concerteront également afin d'examiner de quelle manière et à quelles conditions le passage de navires de dimensions supérieures à 256 m x 34 m x 12,25 m serait autorisé sur le canal de Terneuzen à Gand. Les arrangements à prendre à cette fin seront consignés dans un protocole complémentaire.

L'article 15 vise à ne pas donner un caractère trop absolu à la notion de «dimensions maximales de 256 m x 34 m x 12,25 m». Dans des cas spéciaux, le passage de navires de dimensions supérieures pourra être autorisé. Les deux délégations pensaient à cet égard:

- à des navires n'accusant qu'une différence réduite par rapport à une des dimensions fixées (par exemple, quelques décimètres de longueur supplémentaire);
- à des transports exceptionnels de caractère occasionnel (comme des éléments de plates-formes de forage).

Art. 16.

Cet article règle l'entrée en vigueur du protocole.

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Travaux publics,

L. OLIVIER.

*Le Ministre des Communications
et du Commerce extérieur,*

H. DE CROO.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, achtste kamer, op 17 juni 1985 door de Minister van Buitenlandse Betrekkingen verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet « houdende goedkeuring van het protocol bij het op 20 juni 1960 gesloten verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmede verband houdende aangelegenheden, ondertekend te 's Gravenhage op 5 februari 1985 », heeft op 3 juli 1985 het volgend advies gegeven:

Bij het voorontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit
de HH.:

P. VERMEULEN, *voorzitter*;
J. NIMMEGEERS,
W. DEROOVER, *staatsraden*;
F. DE KEMPENEER,
J. GIJSSELS, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr.:

F. LIEVENS, *toegevoegd griffier*.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer W. DEROOVER.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. DE COENE, eerste auditor.

De Griffier,
(get.) F. LIEVENS.

De Voorzitter,
(get.) P. VERMEULEN.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, huitième chambre, saisi par le Ministre des Relations extérieures, le 17 juin 1985, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi « portant approbation du protocole au traité conclu le 20 juin 1960 entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand et du règlement de quelques questions connexes, signé à La Haye, le 5 février 1985 », a donné le 3 juillet 1985 l'avis suivant:

L'avant-projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de
MM.:

P. VERMEULEN, *président*;
J. NIMMEGEERS,
W. DEROOVER, *conseillers d'Etat*;
F. DE KEMPENEER,
J. GIJSSELS, *assesseurs de la section de législation*;

Mme:

F. LIEVENS, *greffier assumé*.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. W. DEROOVER.

Le rapport a été présenté par M. J. DE COENE, premier auditeur.

Le Greffier,
(s.) F. LIEVENS.

Le Président,
(s.) P. VERMEULEN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, van Onze Minister van Openbare Werken en van Onze Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen, Onze Minister van Openbare Werken en Onze Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgeven-de Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Enig artikel.

Het protocol bij het op 20 juni 1960 gesloten verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmede verband houdende aangelegenheden, ondertekend te 's Gravenhage op 5 februari 1985, zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 18 november 1986.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

De Minister van Openbare Werken,

L. OLIVIER.

*De Minister van Verkeerswezen
en Buitenlandse Handel,*

H. DE CROO.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Relations extérieures, de Notre Ministre des Travaux publics et de Notre Ministre des Communications et du Commerce extérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

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

Article unique.

Le protocole au traité conclu le 20 juin 1960 entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand et du règlement de quelques questions connexes, signé à La Haye le 5 février 1985, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 18 novembre 1986.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI:

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Le Ministre des Travaux publics,

L. OLIVIER.

*Le Ministre des Communications
et du Commerce extérieur,*

H. DE CROO.

PROTOCOL

BIJ HET OP 20 JUNI 1960 GESLOTEN VERDRAG TUSSEN HET KONINKRIJK BELGIË EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN BETREFFENDE DE VERBETERING VAN HET KANAAL VAN TERNEUZEN NAAR GENT EN DE REGELING VAN ENIGE DAARMEDE VERBAND HOUDENDE AANGELEGENHEDEN

De Regering van het Koninkrijk België en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

Wensende zodanige voorzieningen te treffen dat schepen met de maximale afmetingen van 256 m lengte, 34 m breedte en 12,25 m diepgang op een zo veilig en zo doelmatig mogelijke wijze het Nederlandse gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent met het daarin gelegen sluisencomplex kunnen passeren,

Gelet op de bepalingen van het op 20 juni 1960 gesloten Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmee verband houdende aangelegenheden,

Zijn overeengekomen als volgt:

TITEL I

Uit te voeren werken

Artikel 1.

1. Teneinde het kanaal van Terneuzen naar Gent op Nederlands grondgebied aan te passen voor de vaart met schepen met de maximale afmetingen 256 m lengte, 34 m breedte en 12,25 m diepgang, wordt overgegaan tot:

- het opstellen van twee lichtenlijnen te Sluiskil en Sas van Gent;
- het doen van onderzoek gericht op de verbetering van de mond van de buitenhaven te Terneuzen en het uitvoeren van de werken die, op grond van dit onderzoek, de invaartmogelijkheden verbeteren;
- het opruimen van de dukdalven nrs. 7, 9 en 11 in de buitenhaven te Terneuzen;
- het doen van onderzoek gericht op de verbetering van de invaartmogelijkheden bij de Westsluis te Terneuzen en het uitvoeren van de werken die, op grond van dit onderzoek, bijdragen tot de verbetering van de invaart; het uitvoeren van werken aan de westzijde van de sluis die op grond van de na de uitvoering van de werken aan de oostzijde opgedane ervaring van de invaartmogelijkheden noodzakelijk blijken;
- het doen van een onderzoek naar de verbetering van de scheepvaart bij de bruggen van Sluiskil en Sas van Gent en het uitvoeren van de werken die, op grond van dit onderzoek, noodzakelijk blijken;
- het tot stand brengen van bijkomende werken en voorzieningen van tijdelijke of blijvende aard welke noodzakelijk of wenselijk blijken in verband met of als gevolg van de uitvoering van de bovenbedoelde werken ten behoeve van een economisch gebruik daarvan en ter aanpassing van de bestaande toestand aan de nieuwe werken.

2. De in het eerste lid bedoelde werken worden in beginsel voor 1 januari 1988 tot uitvoering gebracht.

Art. 2.

In onderling overleg wordt een onderzoek gedaan naar de verbetering van de vaart met specifieke autoschepen en wordt, in aanvulling op dan wel in combinatie met de in artikel 1, eerste lid, bedoelde werken, overgegaan tot het treffen van de voorzieningen die op grond van dit onderzoek noodzakelijk blijken. Deze werken worden in beginsel voor 1 januari 1988 tot uitvoering gebracht.

Art. 3.

De Belgische Minister die het Bestuur der Waterwegen onder zijn bevoegdheid heeft en de Nederlandse Minister belast met de zaken van de Waterstaat stellen in onderling overleg de bijzonderheden vast met betrekking tot het ontwerp en de uitvoering van de in de artikelen 1, eerste lid, en 2 bedoelde werken. Zij kunnen, indien zulks noodzakelijk of wenselijk blijkt, deze werken aanvullen of wijzigen.

PROTOCOLE

AU TRAITE CONCLU LE 20 JUIN 1960 ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS AU SUJET DE L'AMELIORATION DU CANAL DE TERNEUZEN A GAND ET DU REGLEMENT DE QUELQUES QUESTIONS CONNEXES

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas,

Désireux de prendre des dispositions de nature à permettre le passage dans la partie néerlandaise du canal de Terneuzen à Gand et le complexe d'écluses qui y est situé, de navires de 256 m de long, 34 m de large et 12,25 m de tirant d'eau (dimensions maximales), dans les meilleures conditions possibles de sécurité et d'efficacité,

Vu les dispositions du Traité conclu le 20 juin 1960 entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand et du règlement de quelques questions connexes,

Sont convenus de ce qui suit:

TITRE I

Travaux à exécuter

Article 1^{er}.

1. Afin, en territoire néerlandais, d'adapter le canal de Terneuzen à Gand au passage de navires de 256 m de long, 34 m de large et 12,25 m de tirant d'eau (dimensions maximales), il sera procédé à ce qui suit:

- mise en place de deux alignements de feux à Sluiskil et à Sas-de-Gand;
- réalisation d'une étude visant à l'amélioration de l'embouchure du bassin d'attente extérieur, à Terneuzen, et exécution des travaux susceptibles, selon ladite étude, d'améliorer les possibilités d'entrée des navires;
- enlèvement des ducs d'albe n^{os} 7, 9 et 11 dans le bassin d'attente extérieur, à Terneuzen;
- réalisation d'une étude visant à l'amélioration des possibilités d'entrée à l'écluse ouest (« Westsluis »), à Terneuzen, et exécution des travaux susceptibles, selon ladite étude, de contribuer à y faciliter l'entrée des navires; exécution, du côté ouest de l'écluse, des travaux qui s'y avèreraient nécessaires à la lumière de l'expérience acquise, du point de vue des possibilités d'entrée, après l'exécution des travaux du côté est;
- réalisation d'une étude en vue de faciliter le passage des navires aux ponts de Sluiskil et de Sas-de-Gand, et exécution des travaux dont l'étude aurait fait ressortir la nécessité;
- exécution de travaux et dispositions accessoires à caractère provisoire ou définitif qui s'avèreraient nécessaires ou souhaitables, eu égard ou conséquemment à l'exécution des travaux précités, en vue d'une exploitation économique de ceux-ci et de l'adaptation de la situation existante aux nouveaux ouvrages.

2. En principe, les travaux visés à l'alinéa 1^{er} seront achevés avant le 1^{er} janvier 1988.

Art. 2.

Une étude sera menée de concert, en vue de faciliter le passage des transbordeurs spéciaux pour voitures, et l'on prendra de même, complémentirement ou conjointement aux travaux visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, les dispositions dont ladite étude aurait fait ressortir la nécessité. Ces travaux seront, en principe, achevés avant le 1^{er} janvier 1988.

Art. 3.

Le Ministre belge qui a l'Administration des Voies hydrauliques dans ses attributions et le Ministre néerlandais qui a le Waterstaat dans ses attributions fixeront d'un commun accord les détails relatifs au projet et à la réalisation des travaux visés aux articles 1^{er}, alinéa 1^{er}, et 2. Ils pourront, s'ils le jugent nécessaire ou souhaitable, compléter ou modifier lesdits travaux.

TITEL II

Voorbereiding en uitvoering van de werken

Art. 4.

1. Met inachtneming van het tweede lid, is het bepaalde in de artikelen 3 tot en met 10 van het op 20 juni 1960 gesloten Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbetering van het kanaal van Terneuzen naar Gent en de regeling van enige daarmede verband houdende aangelegenheden (hierna verder te noemen « het Verdrag »), van overeenkomstige toepassing op de voorbereiding en de uitvoering van de in de artikelen 1, eerste lid en 2 bedoelde werken.

2. Artikel 6 van het Verdrag wordt als volgt gelezen:

« 1) De levering van materialen en de uitvoering van werken worden na openbare aanbesteding opgedragen in gemeenschappelijk akkoord tussen de genoemde Belgische en Nederlandse Minister en volgens de in Nederland gebruikelijke regelen. De aanbestedingen worden in beide landen aangekondigd volgens de aldaar gebruikelijke regelen.

» 2) In gevallen waarin een openbare aanbesteding niet mogelijk of niet wenselijk is, kan in overleg tussen de genoemde hoofdbanden worden besloten met inachtneming van de daarvoor geldende regelen, op andere wijze in de opdracht tot de levering van materialen en de uitvoering van werken te voorzien. De keuze der uit te nodigen leveranciers dan wel aannemers alsmede de gunning van de opdracht behoeft de instemming van genoemde hoofdbanden.

» 3) Ingeval het leveren of werken betreft waarvan de raming een bedrag van 350 000 gulden overschrijdt, wordt een besluit als in lid 2 bedoeld niet genomen dan met instemming van de genoemde Ministers. »

TITEL III

Onderhoud en vernieuwing van de werken

Art. 5.

1. De Nederlandse Regering draagt zorg voor het onderhoud en de bediening van de in de artikelen 1, eerste lid en 2 bedoelde werken.

2. Het bepaalde in artikel 26 van het Verdrag is van overeenkomstige toepassing op de vernieuwing van de in de artikelen 1, eerste lid en 2 bedoelde werken.

TITEL IV

Kostenverdeling

Art. 6.

Met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 7 en 8 vindt de verdeling van de kosten, verbonden aan de in de artikelen 1, eerste lid en 2 bedoelde werken, als volgt plaats:

a) de kosten van de voorbereiding en de uitvoering van de werken, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b), c) en d), alsmede onder f) voor zover bij deze werken behorende, komen voor 80 % ten laste van België en voor 20 % ten laste van Nederland;

b) de kosten van de voorbereiding en de uitvoering van de werken, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder a) en e), alsmede onder f) voor zover bij deze werken behorende, en bedoeld in artikel 2 komen voor 100 % ten laste van België.

Art. 7.

1. Met inachtneming van het tweede lid, is het bepaalde in de artikelen 12, 13, 14, 16 en 18 van het Verdrag van overeenkomstige toepassing op de in artikel 6 bedoelde kosten.

2. Artikel 16 van het Verdrag wordt als volgt gelezen:

« De in artikel 12, onder g) bedoelde kosten worden, voor zover zij door de betrokken Nederlandse Rijksdiensten worden gemaakt, voor de vaststelling van het Belgische aandeel in die kosten geacht 6 % van alle overige kosten van voorbereiding en uitvoering te bedragen. »

Art. 8.

1. Het bepaalde in de artikelen 4, 6 en 7 is van overeenkomstige toepassing op:

a) de bijkomende werken en voorzieningen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder f) waarvan de noodzakelijkheid of wenselijkheid eerst na voltooiing of ingebruikneming der overige werken blijkt;

TITRE II

Préparation et exécution des travaux

Art. 4.

1. Compte tenu de l'alinéa 2, les dispositions des articles 3 à 10 inclus du Traité conclu le 20 juin 1960, entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas, au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen à Gand et du règlement de quelques questions connexes (ci-après dénommé « le Traité »), s'appliqueront semblablement à la préparation et à l'exécution des travaux visés aux articles 1^{er}, alinéa 1^{er}, et 2.

2. L'article 6 du Traité devra se lire comme suit:

« 1) L'adjudicataire chargé de la fourniture de matériaux ou de l'exécution de travaux sera désigné à la suite d'une adjudication publique, d'un commun accord entre les Ministres belge et néerlandais susdits, et conformément aux règles en vigueur aux Pays-Bas. Les adjudications seront annoncées dans les deux pays conformément aux règles en usage dans chacun d'eux.

» 2) Dans les cas où il sera impossible ou inopportun de procéder à une adjudication publique, il pourra être décidé, d'un commun accord entre les hauts fonctionnaires précités, de recourir, pour la fourniture de matériaux comme pour l'exécution de travaux, à un autre mode de passation du marché, à condition de respecter les règles qui le régissent. Le choix des fournisseurs ou des entrepreneurs auxquels il sera fait appel requerra l'accord des hauts fonctionnaires précités; il en ira de même pour l'attribution du marché.

» 3) S'il s'agit de fournitures ou de travaux dont l'estimation dépasse 350 000 florins, la décision visée à l'alinéa 2 ne pourra être prise sans l'accord des Ministres susdits. »

TITRE III

Entretien et renouvellement des ouvrages

Art. 5.

1. Le Gouvernement néerlandais assurera l'entretien et la manœuvre des ouvrages visés aux articles 1^{er}, alinéa 1^{er}, et 2.

2. Les dispositions de l'article 26 du Traité s'appliqueront au renouvellement des ouvrages visés aux articles 1^{er}, alinéa 1^{er}, et 2.

TITRE IV

Partage des frais

Art. 6.

Compte tenu des dispositions des articles 7 et 8, les frais relatifs aux travaux visés aux articles 1^{er}, alinéa 1^{er}, et 2 se répartiront comme suit:

a) les frais relatifs à la préparation et à l'exécution des travaux visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, points b), c) et d), ainsi qu'au point f) pour autant qu'ils soient liés à ces travaux, seront supportés par la Belgique à raison de 80 % et par les Pays-Bas à raison de 20 %;

b) les frais relatifs à la préparation et à l'exécution des travaux visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, points a) et e), ainsi qu'au point f) pour autant qu'ils soient liés à ces travaux, et de ceux visés à l'article 2 seront supportés intégralement par la Belgique.

Art. 7.

1. Compte tenu de l'alinéa 2, les dispositions des articles 12, 13, 14, 16 et 18 du Traité s'appliqueront semblablement aux frais visés à l'article 6.

2. L'article 16 du Traité devra se lire comme suit:

« En vue de la fixation de la part d'intervention belge, les frais visés à l'article 12, g), seront estimés s'élever, pour autant qu'ils soient exposés par l'Etat néerlandais, à 6 % de tous les autres frais afférents à la préparation et à l'exécution des travaux. »

Art. 8.

1. Les dispositions des articles 4, 6 et 7 s'appliqueront semblablement:

a) aux travaux et dispositions accessoires visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, point f), dont la nécessité ou l'opportunité n'apparaîtrait qu'après l'achèvement ou la mise en service des autres ouvrages;

b) de bijzondere onderhoudswerkzaamheden en voorzieningen, welke nog tot de uitvoering der werken moeten worden gerekend.

2. Het bepaalde in het eerste lid geldt slechts voor zover deze werken noodzakelijk of wenselijk worden geacht binnen drie jaar na de eerste oplevering van het werk, waarvan ze als nakomend of afrondingswerk moeten worden beschouwd.

Art. 9.

Behoudens het bepaalde in artikel 8 van dit protocol en in artikel 55, eerste lid, van het Verdrag komen de kosten verbonden aan het onderhoud en de bediening van de in artikelen 1, eerste lid, en 2 bedoelde werken ten laste van Nederland.

TITEL V

Regeling der betalingen

Art. 10.

De in artikel 6, 7 en 8 bedoelde kosten worden door de Nederlandse Regering voor zoveel nodig rechtstreeks voldaan.

Art. 11.

1. De Belgische Regering verplicht zich ertoe, met inachtneming van het bepaalde in artikel 13, dat op een rekening van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Belgische aandeel in de aan de Nederlandse Minister door derden ter betaling aangeboden declaraties, verhoogd met de daarbij behorende kosten als bedoeld in artikel 7, tweede lid, zal zijn bijgeschreven, op het in het tweede lid bedoelde voorgenomen tijdstip van betaling. Over het desbetreffende bedrag wordt door de Belgische Regering rente betaald volgens de wettelijke rente naar Nederlands recht vanaf het voorgenomen tijdstip van betaling van de aangeboden declaraties, verlengd naar rato van de overschrijding van de termijn van vijf werkdagen vermeld in het tweede lid.

2. De genoemde Nederlandse Minister zal, binnen de vijf werkdagen, na ontvangst van de hem door derden ter betaling aangeboden declaraties, deze, vergezeld van de nodige verantwoordingsstukken, met vermelding van het Belgisch aandeel daarin en de daarbij behorende kosten als bedoeld in artikel 7, tweede lid, alsmede van het voorgenomen tijdstip van betaling, aan de genoemde Belgische Minister doen toekomen. Het voorgenomen tijdstip van betaling kan niet worden vastgesteld op een datum die valt binnen de vijf weken na de ontvangst door de Nederlandse Minister van de declaratie.

Art. 12.

De genoemde Belgische Minister laat binnen de vier weken na de ontvangst door de Nederlandse Minister van een declaratie weten of hij instemt met de voor Belgische rekening komende bedragen als bedoeld in artikel 11, tweede lid, zulks onverminderd het bepaalde van artikel 11, eerste lid.

Art. 13.

Indien declaraties tot een bedrag van 90 % van de (gewijzigde) aannemingssom door de genoemde Nederlandse Minister aan de genoemde Belgische Minister zijn gezonden, zal de Belgische Regering, voor wat betreft de resterende declaraties en de daarbij behorende kosten als bedoeld in artikel 7, tweede lid, niet eerder aan de in artikel 11, eerste lid, genoemde verplichtingen zijn gehouden, dan nadat over de in deze en in de eerdere declaraties voorkomende bedragen overeenstemming is bereikt tussen de in artikel 4 van het Verdrag genoemde hoofdamtbenaren.

TITEL VI

Bijzondere tijdelijke regeling

Art. 14.

1. Vooruitlopend op de totstandkoming van de in artikel 1, eerste lid, bedoelde werken wordt de vaart op het kanaal van Terneuzen naar Gent met de in artikel 1, eerste lid, genoemde schepen toegelaten.

2. Tot en met het jaar waarin de in artikel 1, eerste lid, bedoelde werken worden opgeleverd, wordt de jaarlijkse Belgische bijdrage in de onderhouds- en bedieningskosten van het op Nederlands grondgebied gelegen gedeelte van het kanaal van Terneuzen naar Gent, als vastgesteld bij artikel 55 van het Verdrag, verhoogd met een supplementaire bijdrage als een toereikende afdekking van het extra financiële risico dat bestaat voor Nederland in de situatie dat de vaart van schepen met afmetingen tussen 245 m lengte, 33 m breedte en 12,25 m diepgang en 256 m lengte, 34 m breedte en 12,25 m diepgang wordt toegelaten, vooruitlo-

b) aux travaux d'entretien spécial et aux dispositions particulières qui seraient encore à considérer comme faisant partie de l'exécution des travaux.

2. Les dispositions de l'alinéa 1^{er} ne seront applicables qu'autant que les travaux en question seront jugés nécessaires ou souhaitables au cours de la période de trois ans que suivra la première réception des travaux dont ils devront être considérés comme la suite ou le complément.

Art. 9.

Sous réserve des dispositions de l'article 8 du présent protocole et de l'article 55, alinéa 1^{er}, du Traité, les frais relatifs à l'entretien et à la manœuvre des ouvrages visés aux articles 1^{er}, alinéa 1^{er}, et 2 seront supportés par les Pays-Bas.

TITRE V

Règlement des paiements

Art. 10.

Pour autant que de besoin, le Gouvernement néerlandais liquidera directement les frais visés aux articles 6, 7 et 8.

Art. 11.

1. Compte tenu des dispositions de l'article 13, le Gouvernement belge s'engage à ce que la part d'intervention belge dans les déclarations de créance qui auront été présentées en paiement au Ministre néerlandais par des tiers figure, majorée des frais visés à l'article 7, alinéa 2, y relatifs, à un compte du « Ministerie van Verkeer en Waterstaat » néerlandais, à l'échéance de paiement prévue dans il sera question à l'alinéa 2. Sur le montant correspondant, le Gouvernement belge versera, à partir de l'échéance fixée pour le paiement des déclarations de créance présentées, prorogée à concurrence du dépassement du délai de cinq jours calendriers prévu, à l'alinéa 2, un intérêt qui sera équivalent à l'intérêt légal selon le droit néerlandais.

2. Lorsqu'il aura reçu les déclarations de créance que les tiers lui présenteront en paiement, le Ministre néerlandais susdit les fera parvenir endéans les cinq jours calendrier, au Ministre belge susdit, accompagnées des pièces justificatives nécessaires, avec mention de la part d'intervention belge y afférente et des frais visés à l'article 7, alinéa 2, y relatifs, ainsi que de l'échéance de paiement prévue à leur sujet. Cette échéance ne pourra jamais être fixée à une date tombant dans les cinq semaines de celle de la réception de la déclaration de créance par le Ministre néerlandais.

Art. 12.

Dans les quatre semaines de la réception d'une déclaration de créance par le Ministre néerlandais, le Ministre belge susdit fera savoir s'il est d'accord sur les montants visés à l'article 11, alinéa 2, à mettre au compte de la Belgique, ceci sans préjudice des dispositions de l'article 11, alinéa 1^{er}.

Art. 13.

Si le Ministre néerlandais susdit a envoyé au Ministre belge susdit, des déclarations de créance pour un montant correspondant à 90 % du montant (modifié) de l'entreprise, pour ce qui est des déclarations restantes et des frais visés à l'article 7, alinéa 2, y relatifs, le Gouvernement belge ne sera pas tenu de remplir les engagements formulés à l'article 11, alinéa 1^{er}, avant que les hauts fonctionnaires cités à l'article 4 du Traité ne se soient d'abord mis d'accord sur les montants figurant dans les déclarations antérieures.

TITRE VI

Dispositions provisoires spéciales

Art. 14.

1. Sans attendre la réalisation des ouvrages visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, le canal de Terneuzen à Gand sera ouvert aux navires visés au même article 1^{er}, alinéa 1^{er}.

2. Jusques et y compris l'année en cours de laquelle aura lieu la réception des ouvrages visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, la contribution annuelle de la Belgique au frais d'entretien et de manœuvre exigés par la partie du canal de Terneuzen à Gand située en territoire néerlandais, telle qu'elle est fixée à l'article 55 du Traité, sera majorée d'une contribution supplémentaire, destinée à couvrir de façon suffisante le surcroît exceptionnel de risque financier que représente pour les Pays-Bas, le fait que les navires dont les dimensions sont comprises entre 245 m de long, 33 m de large et 12,25 m de tirant d'eau, et 256 m de long, 34 m

pend op de voltooiing van de in artikel 1, eerste lid, bedoelde werken en voorzieningen.

3. Het bedrag van de in lid 2 bedoelde supplementaire bijdrage wordt in overleg tussen de genoemde Ministers jaarlijks vastgesteld met inachtneming van de voortgang van de uitvoering van de in artikel 1, eerste lid, bedoelde werken en voorzieningen.

4. De Belgische Regering betaalt de in het tweede en derde lid bedoelde jaarlijkse supplementaire bijdrage telkens binnen twee maanden na ontvangst van een daartoe door de Nederlandse Regering gedaan verzoek. Bij overschrijding van deze termijn betaalt de Belgische Regering voor de duur van de overschrijding de wettelijke rente naar Nederlands recht.

TITEL VII

Aanvullende bepaling

Art. 15.

De vaart met grotere schepen dan die bedoeld in artikel 1, eerste lid, kan, in uitzonderlijke gevallen, worden toegelaten na verkregen toestemming van de bevoegde Nederlandse autoriteiten. De nadere voorwaarden waaronder deze toelating wordt verleend worden per geval na overleg door deze autoriteiten vastgesteld.

TITEL VIII

Slotbepaling

Art. 16.

Dit protocol treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgende op de dag waarop de beide Regeringen elkaar hebben medegedeeld dat aan de in hun land geldende grondwettelijke vereisten is voldaan.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit protocol hebben ondertekend.

Gedaan te 's Gravenhage, 5 februari 1985, in tweevoud, in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden,

H. VAN DEN BROEK.

Voor de Regering van het Koninkrijk België,

F. BAEKELANDT.

de large et 12,25 m de tirant d'eau, seront autorisés à emprunter le canal sans attendre l'achèvement des travaux et dispositions visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}.

3. Le montant de la contribution supplémentaire visée à l'alinéa 2 sera fixé chaque année, d'un commun accord entre les Ministres susdits, en tenant compte, notamment, de l'état d'avancement des travaux et dispositions visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}.

4. Le Gouvernement belge paiera, dans chaque cas, la contribution supplémentaire annuelle visée aux alinéas 2 et 3 dans les deux mois de la réception d'une requête formulée en ce sens par le Gouvernement des Pays-Bas. Si ce délai n'est pas respecté, le Gouvernement belge paiera pour la période s'étendant au-delà de ce délai, les intérêts légaux selon le droit néerlandais.

TITRE VII

Disposition complémentaire

Art. 15.

Le passage de navires dont les dimensions sont supérieures à celles définies à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, pourra être autorisé dans des cas exceptionnels, après réception de l'accord des autorités néerlandaises compétentes. Celles-ci fixeront elle-mêmes, cas par cas, après en avoir délibéré, les conditions complémentaires dont cette autorisation sera assortie.

TITRE VIII

Disposition finale

Art. 16.

Le présent protocole entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Gouvernements se seront mutuellement notifié que les formalités constitutionnelles en vigueur dans leurs pays respectifs ont été accomplies.

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

Fait à La Haye, le 5 février 1985, en double exemplaire, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas,

H. VAN DEN BROEK.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique,

F. BAEKELANDT.