

Chambre des Représentants

SESSION 1958-1959.

6 DÉCEMBRE 1958.

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).

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation un traité que le Gouvernement belge et le Gouvernement néerlandais ont conclu le 24 octobre 1957 en vue d'obliger les capitaines des navires empruntant le canal de Gand à Terneuzen de prendre à bord un pilote appartenant aux services officiels de pilotage.

Sur le canal de Gand à Terneuzen les capitaines sont libres aujourd'hui de prendre à bord un pilote relevant de l'Etat ou un pilote indépendant, ou même de ne prendre aucun pilote. Il résulte de ce régime de liberté complète en matière de pilotage que les navires empruntant le canal de Gand à Terneuzen peuvent être pilotés par des personnes n'ayant à se soumettre à aucune discipline professionnelle et ne présentant aucune garantie quant à leurs compétences professionnelles et leur aptitude physique.

Il ya là une situation qui comporte des risques graves pour la sécurité de la navigation et la conservation des ouvrages d'art situés sur le canal. Ces risques sont plus grands aujourd'hui que jadis, étant donné les dimensions plus grandes des navires empruntant le canal.

La liberté laissée aux capitaines en matière de pilotage trouve son fondement juridique dans le traité que la Belgique et les Pays-Bas ont conclu à La Haye le 5 novembre 1842 pour compléter et préciser le traité qu'ils avaient conclu à Londres le 19 avril 1839. L'article 30 du traité du 5 novembre 1842 stipule, en effet, ce qui suit :

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1958-1959.

6 DECEMBER 1958.

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).

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De Regering heeft de eer U ter goedkeuring een verdrag voor te leggen dat op 24 oktober 1957 tussen de Belgische en Nederlandse regeringen werd gesloten teneinde de scheepskapiteins welke gebruik maken van het kanaal van Gent naar Terneuzen te verplichten een loods aan boord te nemen welke deel uitmaakt van de officiële loodsdiensten.

Op het kanaal van Gent naar Terneuzen staat het de kapiteins tot op heden vrij hetzij een loods die deel uitmaakt van de staatsdiensten, hetzij een onafhankelijke loods of zelfs in het geheel geen loods aan boord te nemen. Het resultaat van dit regime van volledige vrijheid op gebied van het loodswezen is dat de schepen welke van het kanaal van Gent naar Terneuzen gebruik maken mogen gelooft worden door personen welke zich aan geen enkele beroepsdiscipline hoeven te onderwerpen en welke geen enkele waarborg bieden voor wat hun beroepsbekwaamheid en lichamelijke geschiktheid betreft.

Dit is een toestand waarin ernstige gevaren schuilen voor de veiligheid der scheepvaart en het behoud van de kunstwerken op het kanaal. Die gevaren zijn heden ernstiger dan vroeger door het feit dat de schepen welke van het kanaal gebruik maken groter afmetingen hebben.

De vrijheid waarvan de kapiteins op gebied van het loodswezen genieten vindt haar juridische grondslag in het verdrag dat tussen België en Nederland op 5 november 1842 te Den Haag werd gesloten, teneinde het verdrag dat zij op 19 april 1839 te Londen hadden gesloten aan te vullen en te verduidelijken. Artikel 30 van het verdrag van 5 november 1842 bepaalt inderdaad het volgende :

« Le pilotage, s'il y a lieu soit pour l'entrée ou pour la sortie de Terneuzen, soit pour le parcours du canal, ne pourra être rendu obligatoire, et aucun droit de pilotage ne pourra être exigé des capitaines de navires qui ne feraient pas usage de pilotes. »

Les Gouvernements belge et néerlandais ont estimé qu'il s'indiquait de ne point laisser subsister plus longtemps une situation présentant un danger sérieux pour la navigation entre Gand et Terneuzen, et qu'il y avait lieu dès lors d'imposer à tout bateau de mer empruntant ce canal l'obligation de se faire conduire par un pilote dont la compétence ait été dûment reconnue soit par l'Etat belge, soit par l'Etat néerlandais.

Le traité que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation modifie les articles 26 et 30 du traité conclu le 5 novembre 1842. Il est prévu dans le nouveau libellé de ces articles que les capitaines des navires empruntant le canal de Gand à Terneuzen pour se rendre de la mer en Belgique ou vice versa 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.

En approuvant le traité conclu le 24 octobre 1957, vous permettrez au gouvernement de s'entendre avec le Gouvernement néerlandais pour étendre au canal de Gand à Terneuzen les dispositions relatives au pilotage qui sont en vigueur sur l'Escaut. Pour le port de Gand il est certes d'intérêt majeur que sa voie d'accès à la mer bénéficie d'un maximum de garanties quant à la sécurité de la navigation.

Le Ministre des Affaires étrangères.

P. WIGNY.

Le Ministre des Communications.

P.-W. SEGERS.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 28 janvier 1958, d'une demande d'avis sur un 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) », a donné le 7 mai 1958 l'avis suivant :

Le traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas, que le Gouvernement se propose de soumettre à l'assentiment des Chambres législatives, remplace les articles 26 et 30 du chapitre II, section II, Canal de Terneuzen, du traité entre la Belgique et les Pays-Bas, conclu le 5 novembre 1842 et approuvé par la loi du 3 février 1843.

Par la modification qu'il apporte à l'article 26 du traité de 1842, le présent traité permet l'établissement de droits de pilotage à charge des navires qui se rendent de la mer en Belgique et de la Belgique à la mer, en passant par le canal de Terneuzen. Par les changements qu'il apporte à l'article 30 du même traité, il rend obligatoire le pilotage non seulement des bâtiments qui naviguent sur le canal de Terneuzen, mais également de ceux qui entrent et sortent du port de Terneuzen. Il prévoit,

« Voor zover er loodsen gebruikt worden, hetzij voor het binnenkomen of verlaten van Terneuzen, hetzij voor het bevaren van het kanaal, zal zulks echter niet verplichtend zijn, en geen loodsgeld zal mogen worden gevorderd van de kapiteins van schepen, die geen gebruik van loodsen mochten maken. »

De Belgische en Nederlandse regeringen hebben gemeend dat het aan te bevelen is niet langer een toestand te laten duren welke ernstig gevaar schept voor de scheepvaart op het kanaal van Gent naar Terneuzen, en dat het dus nodig blijkt elk zeeschip dat van het kanaal gebruik maakt te verplichten zich te laten sturen door een loods wiens bevoegdheid behoorlijk hetzij door de Belgische, hetzij door de Nederlandse staat werd erkend.

Het verdrag dat de Regering de eer heeft U ter goedkeuring voor te leggen wijzigd de artikelen 26 en 30 van het verdrag dat op 5 november 1842 werd gesloten. In de nieuwe tekst van deze artikelen voorziet men dat de kapiteins van de schepen welke van het kanaal van Gent naar Terneuzen gebruik maken om zich vanuit zee naar België te begeven of vice versa, een loods aan boord zullen moeten nemen, dat de loods welke aan boord wordt genomen zal moeten deel uitmaken van de officiële loodsdiensten en dat loodsgelden zullen moeten betaald worden voor de loodsprestaties.

Door goedkeuring van het verdrag dat op 24 oktober 1957 werd gesloten zult U aan de regering toelaten om overeen te komen met de Nederlandse regering teneinde de schikkingen welke in verband met het loodswezen van kracht zijn op de Schelde, uit te breiden tot het kanaal van Gent naar Terneuzen. Voor de haven van Gent is het vast en zeker van groot belang dat haar toegangsweg tot de zee van zoveel mogelijk waarborgen op gebied van de veilige scheepvaart geniet.

De Minister van Buitenlandse Zaken.

De Minister van Verkeerswezen.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 28^e januari 1958 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « 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) », heeft de 7^e mei 1958 het volgend advies gegeven :

Het verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden, dat de Regering voornemens is aan de Wetgevende Kamers ter goedkeuring voor te leggen, vervangt de artikelen 26 en 30 van het hoofdstuk II, afdeling II, kanaal van Terneuzen, van het tractaat tussen België en Nederland, gesloten op 5 november 1842 en goedgekeurd door de wet van 3 februari 1843.

Door de wijziging die het aanbrengt in artikel 26 van het tractaat van 1842, maakt het onderhavige verdrag het invoeren van loodsgelden mogelijk ten bezware van schepen die zich uit zee naar België en uit België naar zee, door het kanaal van Terneuzen, begeven. Ingevolge de wijzigingen die het in artikel 30 van het tractaat van 1842 aanbrengt, maakt het het loodsen verplicht niet alleen voor schepen die het kanaal van Terneuzen bevaren maar ook voor schepen die de

en outre, l'organisation par les deux gouvernements d'un service de pilotage assuré par des pilotes préposés par eux à cet effet, ainsi que l'établissement de droits de pilotage.

Le traité n'organise cependant pas le service de pilotage, et ne détermine pas les droits à percevoir. Suivant la méthode du traité du 5 novembre 1842, comme d'ailleurs suivant celle du traité du 19 avril 1839, il laisse à des conventions ultérieures entre les deux États le soin de les arrêter.

C'est à ces conventions complémentaires que fait allusion le dernier alinéa de l'exposé des motifs, lorsqu'il annonce que l'approbation du traité « permettra au Gouvernement de s'entendre avec le Gouvernement néerlandais pour étendre au canal de Terneuzen les dispositions relatives au pilotage en vigueur ».

Quelle que doive être, en définitive, l'organisation du pilotage afférent au canal de Terneuzen et à son accès maritime, les conventions qui l'établiront auront pour effet de grever l'État et de lier individuellement les Belges. Elles requerront en conséquence, à leur tour, l'approbation des Chambres législatives.

On éviterait de devoir en saisir à nouveau les Chambres si le projet était complété par une disposition qui porterait expressément et d'avance approbation des conventions complémentaires qui le traité appelle.

Le Conseil d'État s'est demandé si l'approbation des conventions complémentaires n'était pas d'ores et déjà inscrite dans le traité de 1842 dont deux articles sont remplacés. Ce dernier traité contient, en effet, un article 70 qui, comme l'article 9 du traité du 19 avril 1839, a toujours été tenu pour impliquer l'approbation anticipative des conventions complémentaires qu'il prévoyait. C'est ainsi que la convention du 20 mai 1843 contenant les règlements arrêtés entre la Belgique et les Pays-Bas pour l'exécution des articles 9 et 10 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, sections I^{re}, II, III et IV du traité du 5 novembre 1842, n'a jamais reçu l'assentiment exprès des Chambres législatives postérieurement à sa conclusion.

On doit toutefois noter que l'article 70 du traité du 5 novembre 1842, comme l'article 9 du traité du 19 avril 1839, ne valait que pour un temps limité et ne visait que des accords conclus par les commissions mixtes instituées par le traité de 1839. Ces commissions n'existent évidemment plus et plus d'un siècle s'est écoulé.

Dès lors, il est pour le moins douteux que l'article 70 du traité du 5 novembre 1842 puisse aujourd'hui valoir approbation anticipative des conventions à conclure ensuite des dispositions nouvelles que le présent traité insère dans l'ancien.

Ces doutes semblent partagés par le Gouvernement. Celui-ci, après s'être abstenu de soumettre à l'approbation des Chambres législatives les modifications apportées à la convention du 20 mai 1843 par la convention du 24 septembre 1862, a préféré y soumettre les conventions des 31 octobre 1879 et 4 mai 1891 qui, à leur tour, modifièrent la convention de 1843. Cette approbation fit respectivement l'objet des lois des 29 avril 1880 et 27 février 1892.

En droit interne, la matière du pilotage ressortit aux attributions du Roi, en vertu, d'une part, du décret impérial du 12 septembre 1806 concernant le règlement sur le service du pilotage et, d'autre part, de la loi du 1^{er} juin 1839 relative au pilotage. Il n'existe aucune disposition légale aux termes de laquelle les conventions internationales qui viendraient à être conclues en la matière seraient dispensées de recevoir l'assentiment des Chambres législatives ou auraient d'avance et in abstracto reçu celui-ci.

Ces considérations déterminent le Conseil d'État à proposer de compléter l'article unique du projet par un second alinéa rédigé comme suit :

« Sortiront également leur plein et entier effet, les conventions complémentaires au présent traité que le Roi fera pour son exécution ».

La chambre était composée de :

Messieurs : F. Lepage, conseiller d'État, président;

L. Moureau et G. Holoye, conseillers d'État;

A. Bernard et Ch. Van Reepinghen, assesseurs de la section de législation;

Madame : J. De Koster, greffier adjoint, greffier.

haven van Terneuzen binnen- of buitenvaren. Het stelt bovendien dat beide regeringen, een door daartoe aangestelde loodsen uitvoerende loodsdienst zullen inrichten en dat loodsgelden zullen worden ingevoerd.

Het verdrag richt evenwel de loodsdienst niet in en bepaalt evenmin het bedrag der loodsgelden. Overeenkomstig de werkwijze van het tractaat van 5 november 1842 en trouwens ook volgens die van het tractaat van 19 april 1839, laat het aan latere overeenkomsten tussen beide Staten de zorg voor de verdere uitwerking.

Aan die aanvullende overeenkomsten is gedacht in het laatste lid van de memorie van toelichting, waar aangekondigd wordt dat de goedkeuring van het verdrag « aan de Regering zal toelaten om overeen te komen met de Nederlandse Regering tencinde de schikkingen welke in verband met het loodswezen van kracht zijn uit te breiden tot het kanaal van Terneuzen ».

Welke de uiteindelijke vorm ook mag zijn van de inrichting van de loodsdienst op het kanaal van Terneuzen en dezes verbinding met de zee, de desbetreffende overeenkomsten zullen de Staat bezwaren en de Belgen persoonlijk binden. Zij zullen dus, op hun beurt, goedkeuring vanwege de Wetgevende Kamers behoeven.

Een nieuw beroep op de Kamers kan echter worden vermeden als het ontwerp wordt aangevuld met een bepaling die uitdrukkelijk en vooraf goedkeuring inhoudt van de door het verdrag vereiste aanvullende overeenkomsten.

De Raad van State heeft zich afgevraagd of de goedkeuring der aanvullende overeenkomsten niet nu reeds besloten is in het tractaat van 1842, waarvan twee artikelen vervangen worden. Dit laatste tractaat bevat immers een artikel 70 dat, evenals artikel 9 van het tractaat van 19 april 1839, altijd is geacht een goedkeuring bij voorbaat van de daarin aangekondigde aanvullende overeenkomsten te impliceren. Zo komt het dat de overeenkomst van 20 mei 1843 bevattende de regelingen getroffen door België en Nederland met het oog op de uitvoering der artikelen 9 en 10 van het tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen I, II, III en IV, van het tractaat van 5 november 1842, nooit uitdrukkelijk door de Kamers, is goedgekeurd nadat zij was gesloten.

Opgemerkt moge nochtans worden dat artikel 70 van het tractaat van 5 november 1842, en artikel 9 van het tractaat van 19 april 1839, slechts voor een beperkte duur golden en alleen betrekking hadden op overeenkomsten welke de door het tractaat van 1839 ingestelde gemengde commissies zouden sluiten. Deze commissies bestaan natuurlijk niet meer en ruim een eeuw scheidt ons van dat tijdstip.

Het is dus op zijn minst twijfelachtig of artikel 70 van het tractaat van 5 november 1842 heden ten dage kan gelden als een goedkeuring bij voorbaat van overeenkomsten die gesloten zullen worden nadat het onderhavige verdrag de nieuwe bepalingen in het oude tractaat zal hebben ingevoegd.

Ook de Regering schijnt hieraan te hebben getwijfeld. Over de wijzigingen, welke de overeenkomst van 24 september 1862 in de overeenkomst van 20 mei 1843 heeft aangebracht, heeft zij de goedkeuring van de Kamers niet gevraagd; de overeenkomsten van 31 oktober 1879 en 4 mei 1891, die op hun beurt de overeenkomst van 1843 wijzigden, heeft zij hun daarentegen wel voorgelegd. Goedkeuring werd hiervoor onderscheidenlijk verkregen door de wetten van 29 april 1880 en 27 februari 1892.

Onder het interne recht behoort de regeling van de loodsdienst tot 's Konings bevoegdheid krachtens het keizerlijk decreet van 12 december 1806 betreffende de regeling van het loodswezen enerzijds en de wet van 1 juni 1839 betreffende het loodswezen anderzijds. Er bestaat geen wetsbepaling op grond waarvan internationale overeenkomsten die op dit gebied tot stand mochten komen geen goedkeuring vanwege de Wetgevende Kamers zouden behoeven dan wel deze goedkeuring bij voorbaat en in abstracto zouden hebben verkregen.

Na al deze overwegingen stelt de Raad van State voor, het enig artikel van het ontwerp aan te vullen met een tweede lid, als volgt :

« Volkomen uitwerking krijgen ook de overeenkomsten tot aanvulling van dit verdrag, welke de Koning ter uitvoering hiervan zal sluiten. »

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : F. Lepage, raadsheer van State, voorzitter;

L. Moureau en G. Holoye, raadsheren van State;

A. Bernard en Ch. Van Reepinghen, bijzitters van de afdeling wetgeving;

Mevrouw : J. De Koster, adjunct-griffier, griffier.

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

Le rapport a été présenté par M. W. Lahaye, auditeur.

Le Greffier,

Le Président,

(s) J. DE KOSTER.

(s.) F. LEPAGE.

Pour expédition délivrée au Ministre des Affaires Etrangères.

Le 4 août 1958.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

Le 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), sortira son plein et entier effet.

Sortiront également leur plein et entier effet les conventions complémentaires que le Roi fera pour l'exécution du présent Traité.

Donné à Bruxelles, le 3 décembre 1958.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

Le Ministre des Communications,

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. Lepage.

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. Lahaye, auditeur.

De Griffier,

De Voorzitter,

(get.) J. DE KOSTER.

(get.) F. LEPAGE.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Buitenlandse Zaken.

De 4^e augustus 1958.

De Griffier van de Raad van State,

R. DECKMYN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Onze Minister van Verkeerswezen.

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN Wij :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

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), zal volkomen uitwerking hebben.

Volkomen uitwerking krijgen ook de overeenkomsten tot aanvulling van dit verdrag, welke de Koning ter uitvoering hiervan zal sluiten.

Gegeven te Brussel, 3 december 1958.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Verkeerswezen,

P. WIGNY.

P.-W. SEGERS.

TRAITE

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

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, ayant reconnu qu'il est devenu nécessaire, dans l'intérêt de la navigation du canal de Terneuzen, d'apporter certaines modifications au Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas, signé à La Haye, le 5 novembre 1842, explicatif et complémentaire du Traité entre la Belgique et les Pays-Bas, signé à Londres, le 19 avril 1839, ont désigné à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges :

Son Excellence Monsieur Victor Larock, Ministre des Affaires étrangères;

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :

Son Excellence le Jonkheer E. Teixeira de Mattos, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire des Pays-Bas à Bruxelles.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Article I^{er}.

Les articles 26 et 30 du Traité du 5 novembre 1842, explicatif et complémentaire du Traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas le 19 avril 1839, seront désormais libellés comme suit :

« Article 26. — Les navires empruntant le canal de Terneuzen pour » se rendre de la mer en Belgique ou vice versa ne seront assujettis, » pour la navigation sur ce canal et la manœuvre des ponts et des » écluses, au paiement d'aucun droit, péage ou rétribution, quelles qu'en » puissent être la dénomination ou l'espèce, soit au profit des Pays-Bas, » soit au profit de la Belgique, à l'exception de ce qui sera stipulé » pour le pilotage. »

» Article 30. — Le pilotage des navires visés à l'article 26 sera » 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.

» Le pilotage sera pratiqué exclusivement par des pilotes préposés à » cette fin par les gouvernements belge ou néerlandais. Des droits de » pilotage seront perçus pour la prestation de ce service. »

Article II.

Le présent Traité sera ratifié et les instruments de ratification en seront échangés à La Haye aussitôt que faire se pourra. Il entrera en vigueur le jour de l'échange des instruments de ratification.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent Traité et l'ont revêtu de leur sceau.

Fait à Bruxelles, le 24 octobre 1957 en deux exemplaires, en langue française et en langue néerlandaise, les textes français et néerlandais faisant également foi.

Pour le Royaume de Belgique :

V. LAROCK.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

Jonkheer E. TEIXEIRA de MATTOS.

VERDRAG

tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden, 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).

Zijne Majesteit de Koning der Belgen en Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden, erkend hebbende dat het nodig geworden is, in het belang van de scheepvaart op het kanaal van Terneuzen enige wijzigingen aan te brengen in het op 5 november 1842 te 's-Gravenhage ondertekende Tractaat tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden ter verklaring en aanvulling van het op 19 april 1839 te Londen ondertekende Tractaat tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden, hebben te dien einde tot Hun gevolmachtigden benoemd, te weten :

Zijne Majesteit de Koning der Belgen :

Zijne Excellentie de Heer Victor Larock, Minister van Buitenlandse Zaken;

Hare Majesteit de Koningen der Nederlanden :

Zijne Excellentie Jonkheer E. Teixeira de Mattos, buitengewoon en gevolmachtigd Ambassadeur der Nederlanden te Brussel,

Die, na elkander hun in goede en behoorlijke vorm bevonden volmachten te hebben overgelegd, zijn overeengekomen als volgt :

Artikel I.

De artikelen 26 en 30 van het Tractaat van 5 november 1842, gesloten ter verklaring en aanvulling van het op 19 april 1839 tussen België en Nederland gesloten Tractaat, zullen voortaan luiden :

« Artikel 26. — De schepen varende langs het kanaal van Terneuzen om zich uit zee naar België te begeven of vice versa, zullen » voor het bevaren van dit kanaal en de bediening van bruggen en » sluizen niet onderworpen zijn aan de betaling van enig recht, tol of » beloning, van welke naam of soort ook, hetzij ten behoeve van » Nederland, hetzij ten behoeve van België, behoudens hetgeen zal » worden vastgesteld voor het loodswezen. »

» Artikel 30. — Het doen loodsden der in artikel 26 bedoelde schepen » is zowel voor het binnenkomen of verlaten van de haven van Terneuzen als voor het bevaren van het kanaal van Terneuzen verplicht.

» De loodsdienst wordt uitsluitend uitgeoefend door daartoe door de » Belgische of de Nederlandse Regering aangestelde loodsden. Voor het » verlenen van deze loodsdienst worden loodsgelden ingevorderd. »

Artikel II.

Dit Verdrag zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen zo spoedig mogelijk te 's-Gravenhage worden uitgewisseld. Het zal in werking treden op de dag van de uitwisseling der akten van bekrachtiging.

Ten blijk waarvan de wederzijdse gevolmachtigden dit Verdrag hebben ondertekend en van hun zegel hebben voorzien.

Gedaan te Brussel, de 24^{ste} oktober 1957, in twee exemplaren, in de Franse en in de Nederlandse taal, zijnde de Franse en de Nederlandse tekst gelijkelijk authentiek.

Voor het Koninkrijk België :

V. LAROCK.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden :

Jonkheer E. TEIXEIRA de MATTOS.