

No. 39520

**Belgium
and
Netherlands**

Treaty between the Kingdom of Belgium, the Flemish Region and the Kingdom of the Netherlands revising the regulations for the Implementation of article IX of the Treaty of 19 April 1839 and of Chapter II, sections 1 and 2, of the Treaty of 5 November 1842, as amended, in respect of pilotage and joint supervision (Scheldt Regulations) (with annex and regulation¹). Middelburg, 11 January 1995

Entry into force: *1 October 2002 by notification, in accordance with article 3*

Authentic text: *Dutch*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Belgium, 28 August 2003*

**Belgique
et
Pays-Bas**

Traité entre le Royaume de Belgique, la Région flamande et le Royaume des Pays-Bas portant révision du règlement sur l'exécution de l'article IX du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, sections 1 et 2 du Traité du 5 novembre 1842, modifiés, relatif au pilotage et à la surveillance commune (Réglement de l'Escault) (avec annexe et règlement¹). Middelburg, 11 janvier 1995

Entrée en vigueur : *1er octobre 2002 par notification, conformément à l'article 3*

Texte authentique : *néerlandais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Belgique, 28 août 2003*

1. The annex and regulation are not printed herein -- L'annexe et le règlement ne sont pas publiés ici.

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

**VERDRAG TUSSEN HET KONINKRIJK BELGIË, HET VLAAMS GEWEST EN
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN TOT HERZIENING VAN HET REGLE-
MENT TER UITVOERING VAN ARTIKEL IX VAN HET TRACTAAT VAN 19
APRIL 1839 EN VAN HOOFDSTUK II, AFDELINGEN 1 EN 2, VAN HET
TRACTAAT VAN 5 NOVEMBER 1842, ZOALS GEWIJZIGD, VOOR WAT
BETREFT HET LOODSWEZEN EN HET GEMEENSCHAPPELIJK TOEZICHT
DAAROP (SCHELDEREGLEMENT)**

De Regering van het Koninkrijk België en de Vlaamse Regering, enerzijds,
en
de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden, anderzijds

Overwegende dat het, gezien de ontwikkeling van het scheepvaartver-
keer op de Westerschelde en het kanaal van Gent naar Terneuzen, wenselijk
is het Reglement van 20 mei 1843 ter uitvoering van artikel IX van het
Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het
Tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het
loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop, te herzien;

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel 1

Het Reglement van 20 mei 1843 ter uitvoering van artikel IX van het
Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het
Tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, wordt vervangen door het
reglement, zoals in de bijlage bij dit Verdrag gevoegd, verder te noemen het
Scheldereglement.

Artikel 2

Dit Verdrag, alsmede het in de bijlage opgenomen Scheldereglement, kunnen in overeenstemming tussen de Verdragsluitende Partijen worden gewijzigd.

Artikel 3

Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de derde maand na die waarin de Verdragsluitende Partijen elkaar hebben meegedeeld dat aan de voor hen terzake geldende constitutionele vereisten is voldaan.

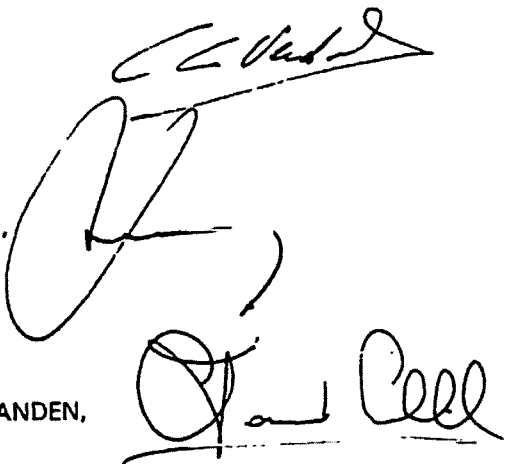
TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te *Middelburg*, op *11 januari 1995*, in drie originele exemplaren,

VOOR DE REGERING VAN HET
KONINKRIJK BELGIË,

VOOR DE VLAAMSE REGERING,

VOOR DE REGERING VAN
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,



**Bijlage bij het VERDRAG TUSSEN HET KONINKRIJK BELGIË, HET VLAAMS
GEWEST EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN TOT HERZIENING VAN
HET REGLEMENT TER UITVOERING VAN ARTIKEL IX VAN HET
TRACTAAT VAN 19 APRIL 1839 EN VAN HOOFDSTUK II, AFDELINGEN 1
EN 2, VAN HET TRACTAAT VAN 5 NOVEMBER 1842, ZOALS GEWIJ-
ZIGD, VOOR WAT BETREFT HET LOODSWEZEN EN HET GEMEENSCHAP-
PELIJK TOEZICHT DAAROP**

SCHELDEREGLEMENT

HOOFDSTUK I

Definities

Artikel 1

Voor de toepassing van dit reglement en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1. Scheldevaarder:

ieder schip dat de Schelde, haar mondingen of het kanaal van Gent naar Terneuzen bevaart, voor zover het geen haven dan wel anker- of ligplaats op het Nederlandse gedeelte van die wateren als bestemming of vertrekpunt heeft, en

ieder schip dat de Schelde, haar mondingen of het kanaal van Gent naar Terneuzen bevaart en een op het Nederlandse gedeelte van die wateren gelegen haven dan wel anker- of ligplaats aandoet:

- a. voor het lichten onderscheidenlijk bijladen van een schip, indien dit uitsluitend in verband met de diepgang vereist is ter waarborging van een veilige vaart naar onderscheidenlijk vanuit België, of
- b. zonder het doel aldaar een economische activiteit uit te voeren,

- met uitzondering van schepen die zowel hun vertrekpunt als hun bestemming (op) het Belgische gedeelte van de Schelde, haar mondingen of het kanaal van Gent naar Terneuzen hebben en tijdens de vaart de Belgisch/Nederlandse grens niet passeren;
2. bevoegde autoriteit:
de door de Vlaamse en Nederlandse ministers die de loodsdiensten in hun bevoegdheid hebben, in onderlinge overeenstemming aangewezen functionaris;
 3. loodsgeld:
vergoeding voor de diensten van de loods en voor andere kosten van individuele dienstverlening aan de gezagvoerder;
 4. loodsvergoedingen:
vergoedingen voor de onkosten samenhangende met de diensten van de loods;
 5. loodsprestatie:
de diensten die een loods van de Vlaamse of Nederlandse loodsdienst verleent, van op een schip, vanaf de wal of van op een ander schip;
 6. de commissarissen:
de met het gemeenschappelijk toezicht belaste commissarissen, bedoeld in artikel 31.

Artikel 2

Door de commissarissen zal nader worden bepaald wat wordt verstaan onder:

- a. het lichten onderscheidenlijk bijladen als bedoeld in artikel 1, onderdeel 1, onder a;
- b. een economische activiteit als bedoeld in artikel 1, onderdeel 1, onder b.

HOOFDSTUK II

Loodsdiensten

Artikel 3

1. De Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensl zijn vrij zich langs de Schelde, haar mondingen en het kanaal van Gent naar Terneuzen te vestigen. Tot de inrichting van deze diensten zullen beide regeringen elkaar alle medewerking verlenen.

2. Door tussenkomst van de commissarissen stellen de Vlaamse en de Nederlandse regering elkaar in kennis van de vestigingen als bedoeld in het eerste lid.

3. De Vlaamse en de Nederlandse regering treffen zodanige voorzieningen dat de door de Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensl te verzorgen loodsprestaties daadwerkelijk kunnen worden verricht en verlenen elkaar alle medewerking op dit gebied.

Artikel 4

1. Het loodsen van Scheldevaarders wordt op zodanige wijze tussen de Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensl verdeeld, dat van het totaal der loodsprestaties 72,5 % door loodsen van de Vlaamse loodsdiensl en 27,5 % door loodsen van de Nederlandse loodsdiensl wordt verricht. Deze verdeling is niet van toepassing op de loodsprestaties die uitsluitend betrekking hebben op het loodsen vanaf de wal.

2. Voor de bepaling van de loodsprestaties en een doelmatige uitvoering van het bepaalde in het eerste lid stellen de commissarissen nadere regels vast.

3. Voor zover dit door de loodsen van een der beide landen te verzorgen loodsprestaties als bedoeld in het eerste lid niet kunnen worden verricht, worden deze zo mogelijk door de loodsen van het andere land verricht. Deze loodsprestaties vallen niet onder de verdeling, bedoeld in het eerste lid.

4. In afwijking van de verdeling als voorzien in het eerste lid, wordt het loodsen van een Scheldevaarder, anders dan vanaf de wal, die van een Belgische haven dan wel een anker- of ligplaats aan het Belgische gedeelte van het kanaal van Gent naar Terneuzen, naar Antwerpen of een bovenwaarts gelegen haven, dan wel omgekeerd, vaart, uitsluitend door loodsen van de Vlaamse loodsdienst verricht.

5. Het loodsen, anders dan vanaf de wal, van een schip dat van een Belgische haven dan wel anker- of ligplaats aan het kanaal van Gent naar Terneuzen of aan de Schelde naar een Nederlandse haven aan de Schelde of het kanaal van Gent naar Terneuzen, dan wel omgekeerd, vaart, wordt uitsluitend door loodsen van de Nederlandse loodsdienst verricht.

Artikel 5

1. Van de opbrengst van de loodsgelden, welke van Scheldevaarders worden geheven, komt 72,5 % toe aan het Vlaamse Gewest en 27,5 % aan de Nederlandse staat, met uitzondering van de opbrengst van de loodsgelden uitsluitend geheven voor het loodsen vanaf de wal, waarvan 80 % toekomt aan het Vlaamse Gewest en 20 % aan de Nederlandse staat.

2. Uit de opbrengst van de verdeling als bedoeld in het eerste lid, worden de loodsprestaties als bedoeld in artikel 4, derde lid, door het land waartoe de loodsdienst behoort waarvoor de betreffende prestaties zijn

verricht, vergoed aan het land waartoe de loodsdienst behoort die de betreffende prestaties feitelijk heeft verricht.

3. De uit de loodsprestaties als bedoeld in artikel 4, vierde en vijfde lid, voortvloeiende loodsgelden komen toe aan het land waartoe de loodsdienst behoort die de betreffende prestaties heeft verricht.

4. De loodsvergoedingen komen toe aan het land waartoe de loodsdienst behoort die de betreffende loodsprestaties feitelijk heeft verricht.

5. Het loodsgeld en de loodsvergoedingen zijn verschuldigd aan de autoriteit of organisatie die daartoe bij wettelijk voorschrift van het betreffende land is aangewezen. Bij een dergelijke aanwijzing kan onderscheid gemaakt worden tussen verschillende componenten van het loodsgeld.

6. Voor wat betreft de inning en de betaalwijze van de loodsgelden en de loodsvergoedingen, alsmede de wijze van de verrekening van de loodsgelden, worden door de commissarissen nadere regels vastgesteld.

Artikel 6

Onverminderd het bepaalde bij of krachtens dit reglement, gelden voor de toelating tot de functie van loods, zijn bevoegdheden en de verplichtingen niet betrekking tot de beroepsuitoefening, de wettelijke voorschriften van het land waarin de hoofdzetel van de betrokken loodsdienst is gevestigd.

Artikel 7

1. De vaartuigen die worden gebruikt voor de uitoefening van de loodsdienst zijn vrij van alle havengelden en andere rechten, hoe ook genaamd, die van de scheepvaart in beide landen worden geheven.

2. Noch de Vlaamse, noch de Nederlandse regering zal een borgstelling verlangen in het geval van schadevaringen met deze vaartuigen.

3. Deze vaartuigen kunnen zonder enige beperkingen de wateren genoemd in artikel 1, onderdeel 1, op- of afvaren.

4. De vaartuigen van de onderscheiden loodsdiensten zijn als zodanig herkenbaar en voeren hun nationale vlag.

Artikel 8

1. De Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensten zijn bevoegd om alle goederen voor het materieel van de loodsdienst in hun wederzijdse standplaatsen in te voeren. Deze invoer is vrij van alle douane- of andere rechten.

2. Het bepaalde in het eerste lid is van overeenkomstige toepassing voor goederen ten behoeve van de objecten als bedoeld in artikel 31, eerste lid.

HOOFDSTUK III

Het loodsen

Artikel 9

1. De gezagvoerder van een Scheldevaarder is verplicht gebruik te maken van de diensten van een tot de Vlaamse of de Nederlandse loodsdienst behorende loods.

2. Van de in het eerste lid bedoelde verplichting bestaat vrijstelling indien:

- a. het schip behoort tot een der door de Vlaamse en Nederlandse ministers die de loodsdiensten in hun bevoegdheid hebben, in

onderlinge overeenstemming aangewezen categorieën Scheldevaarders, of

- b. de gezagvoerder of een bevoegd officier, die feitelijk de navigatie leidt, voldoet aan de door de Vlaamse en Nederlandse ministers die de loodsdiensten in hun bevoegdheid hebben, in onderlinge overeenstemming voor het traject waarvoor de vrijstelling is aangevraagd, te stellen eisen.

3. De commissarissen kunnen regels stellen met betrekking tot de autoriteit of organisatie die is belast met de examinering van de gezagvoerders en officieren, bedoeld in het tweede lid, onderdeel b, de voorwaarden waaronder en de vergoeding waartegen deze examinering plaatsvindt.

4. De commissarissen kunnen ontheffing verlenen van de in het eerste lid bedoelde verplichting.

Aan een dergelijke ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. De commissarissen kunnen deze bevoegdheid ook toekennen aan de bevoegde autoriteit en kunnen daartoe regels stellen.

5. Bij de toepassing van het bepaalde in het tweede en vierde lid, wordt rekening gehouden met de in artikel 18, tweede lid, genoemde belangen.

Artikel 10

1. De loods adviseert aan boord de gezagvoerder over de te voeren navigatie en verricht in verband met deze navigatie alle door de gezagvoerder nuttig of nodig geachte en desgevallend zelfs stilzwijgend gedoogde intellectuele en materiële handelingen.

2. Indien weersomstandigheden, omstandigheden met betrekking tot de aard of de inrichting van het te loodsen schip of bijzondere omstandigheden als gevolg van oorzaken buiten de normale bedrijfsvoering met betrekking tot het loodsen, het de loods verhinderen aan boord te komen van een schip, verstrekt de loods, in afwijking van het eerste lid, adviezen van op een ander schip of vanaf de wal.

3. De commissarissen kunnen de omstandigheden waaronder en de gevallen waarin gebruik gemaakt moet worden van adviezen door een loods van op een ander schip of vanaf de wal, de wijze waarop en de plaatsen van waaruit dit geschiedt, nader bepalen.

4. De commissarissen kunnen tevens bij het aanwijzen van de plaatsen van waaruit adviezen vanaf de wal worden gegeven, bepalen tot welke loodsdienst of loodsdiensten de daar werkzame loodsen dienen te behoren. De commissarissen kunnen de bevoegde autoriteiten de bevoegdheid verlenen in onderlinge overeenstemming van deze bepaalde verdeling af te wijken.

Artikel 11

1. In omstandigheden of gevallen en op een wijze als door de commissarissen nader bepaald, kan:

- a. de gezagvoerder die krachtens artikel 9, tweede lid, is vrijgesteld van de loodsplicht, niettemin door de bevoegde autoriteit worden verplicht om gebruik te maken van de diensten van een loods;
- b. de gezagvoerder worden verplicht ten behoeve van het loodsen aanwijzingen van de bevoegde autoriteit op te volgen met betrekking tot:
 - i. het gebruik van meer dan één loods;

- ii. het gebruik maken van de diensten van een loods van op een ander schip of vanaf de wal.

2. Bij de toepassing van het bepaalde in het eerste lid, wordt rekening gehouden met de in artikel 18, tweede lid, genoemde belangen.

HOOFDSTUK IV

Verplichtingen van loodsen en gezagvoerders

Artikel 12

1. De loodsen en het personeel van de loodsdiensten onthouden zich van ieder handelen dat de uitvoering van dit reglement of elkaars taakuitoefening zou kunnen belemmeren.

2. Waar redelijkerwijs noodzakelijk verlenen zij elkaar hulp en bijstand.

Artikel 13

1. De gezagvoerder van een Scheldevaarder, die een loods verlangt op een van de kruisposten voor de Scheldemonde, moet het verwachte tijdstip van aankomst aldaar tijdig aankondigen, en wordt vervolgens voorzien van een loods, in een volgorde bepaald volgens door de commissarissen vast te stellen regels.

2. Onverminderd het bepaalde krachtens het eerste lid, maakt de gezagvoerder bij het naderen van de kruispost zijn verlangen om van een loods te worden voorzien, kenbaar door middel van een der seinen, die in het Internationaal Seinboek als loodsseinen zijn aangegeven.

3. Indien de loods aan boord is voert het schip de in het Internationaal Seinboek voorgeschreven vlag.

Artikel 14

De gezagvoerder van een Scheldevaarder, die een loods verlangt bij zijn vertrek uit een haven of van een anker- of ligplaats, moet het verwachte tijdstip van vertrek aankondigen op de door de commissarissen vast te stellen wijze.

Artikel 15

1. De loods is verplicht zich op de hoogte te stellen van alle gegevens, die voor het verlenen van zijn diensten aan het betreffende schip noodzakelijk zijn, om de navigatie volgens de beginselen van goed zeemanschap uit te voeren, alsmede van de gegevens die krachtens wettelijk voorschrift in beide landen vereist zijn.

2. De gezagvoerder is verplicht de loods de gegevens als bedoeld in het eerste lid ter beschikking te stellen.

3. Ten aanzien van de aard van de gegevens als bedoeld in het eerste lid, de vorm waarin deze door de gezagvoerder moeten worden verstrekt en de administratieve verwerking daarvan, kunnen de commissarissen voorschriften vaststellen.

4. De Vlaamse en de Nederlandse regering informeren de beide loodsdiensten over de inhoud van en eventuele wijzigingen van de in het eerste lid bedoelde wettelijke voorschriften.

Artikel 16

De loods heeft bij de uitoefening van zijn diensten de door de commissarissen voorgeschreven middelen voor communicatie en navigatie bij zich en

volgt de door de commissarissen gegeven voorschriften voor het gebruik ervan op.

Artikel 17

1. De loods, die een schip loodst, dient bij het naderen van de plaats waar hij door een andere loods dient te worden vervangen, tijdig op de voorgeschreven wijze daarvan melding te doen, zodat de loods die het loodsen dient over te nemen zich gereed kan maken en het schip geen vertraging ondervindt.

2. De loods die aan boord is dient het overkomen van de loods die hem moet vervangen gemakkelijk te maken.

3. De loodswisseling vindt plaats op de brug van het schip.

Artikel 18

1. De loods dient ten aanzien van het schip dat hij loodst, alle tekortkomingen die de navigatieveiligheid kunnen schaden, onverwijld ter kennis te brengen van de bevoegde autoriteit, zo mogelijk met behulp van de marifoon.

2. Eveneens dient hij alle gebeurtenissen te melden die in strijd zijn met de wettelijke voorschriften voor het betreffende vaarwater, gegeven in het belang van:

- a. het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer;
- b. het in stand houden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;

- c. het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen of werken gelegen in of over scheepvaartwegen;
 - d. de bescherming van het milieu.
3. Indien de loods vaststelt dat er tekortkomingen zijn met betrekking tot maritieme signaleringsobjecten dient hij dit onverwijld ter kennis te brengen van de bevoegde autoriteit, zo mogelijk met behulp van de marifoon.
4. De commissarissen kunnen regels stellen met betrekking tot het opmaken van een schriftelijk verslag door de loods over gebeurtenissen waarbij schade of vermoedelijk schade is ontstaan en het overhandigen van dit verslag aan de bevoegde autoriteit. Dit verslag mag uitsluitend dienen voor intern administratief gebruik.

Artikel 19

De loods zal het schip dat hij loodst niet verlaten voordat het de plaats heeft bereikt waar hij geacht wordt het te brengen.

Artikel 20

De gezagvoerder is verplicht om de loods, zolang deze aan boord is, kosteloos van voeding en logies te voorzien, en alles te doen om de loods zijn taak zo goed mogelijk te laten uitoefenen.

Artikel 21

De commissarissen kunnen regels stellen inzake:

1. de verplichting van de gezagvoerder een loodscertificaat in te vullen en te ondertekenen;

2. de op het loofscertificaat te vermelden gegevens;
3. het gebruik van het loodscertificaat met betrekking tot de diensten van de loods.

Artikel 22

De gezagvoerder en de loods zijn verplicht om de voor hen geldende regels met betrekking tot het voorkomen van besmettelijke ziekten na te leven.

HOOFDSTUK V

Loodsgeld en loodsvergoedingen

Artikel 23

1. De gezagvoerder van een Scheldevaarder die verplicht is gebruik te maken van de diensten van een loods, is gehouden loodsgeld te betalen.
2. Het bepaalde in het eerste lid is eveneens van toepassing op de gezagvoerder die is vrijgesteld krachtens het bepaalde in artikel 9, tweede lid, onder b.
3. De gezagvoerder dient tevens in voorkomende gevallen, genoemd in de krachtens artikel 24, eerste lid, vastgestelde regeling, loodsvergoedingen te betalen.
4. De gezagvoerder die gebruik maakt van de diensten van een loods zonder dat daartoe op hem een verplichting rust, is gehouden daarvoor loodsgeld en in voorkomende gevallen loodsvergoedingen te betalen.
5. De commissarissen kunnen, in door hen aan te geven bijzondere gevallen, aan de gezagvoerder geheel of gedeeltelijk ontheffing verlenen, of

doen verlenen van een krachtens het eerste of tweede lid op deze rustende verplichting tot het betalen van loodsgeld en loodsvergoedingen.

Artikel 24

1. De Vlaamse en Nederlandse ministers die de loodsdiensten in hun bevoegdheid hebben, stellen in onderlinge overeenstemming de loodsgeldtarieven, de loodsvergoedingen en de maatstaven daarvoor vast, alsmede de regels voor de toepassing daarvan.

2. Bij of krachtens de besluiten als bedoeld in het eerste lid kan worden verplicht tot het stellen van zekerheid voor de betaling van loodsgeld en loodsvergoedingen.

Artikel 25

1. De loodsgeldtarieven en loodsvergoedingen worden vastgesteld in Nederlandse munt.

2. De loodsgeldtarieven en loodsvergoedingen in Belgische munt worden verkregen door omrekening van de krachtens artikel 24, eerste lid, vastgestelde loodsgeldtarieven en loodsvergoedingen tegen de wisselkoers van de Nederlandse munt. Deze wisselkoers wordt vastgesteld door het gemiddelde te berekenen van de 15 opeenvolgende officiële noteringen van de Nederlandse munt te Brussel, in de periode voorafgaand aan de omrekening.

3. De aldus verkregen bedragen worden afgerond tot het tiental naar boven, indien het laatste gehele getal 5 of meer bedraagt en tot het tiental naar beneden, indien het laatste gehele getal minder dan 5 bedraagt.

4. Zodra de officiële notering van de wisselkoers van de Nederlandse munt te Brussel meer dan 1,5 % afwijkt van de toegepaste wisselkoers, dient aanpassing van de loodsgeld-tarieven en de loodsvergoedingen in Belgische munt plaats te vinden.

5. Het land dat een aanpassing als bedoeld in het vierde lid noodzakelijk acht, geeft hiervan kennis aan de betrokken minister van het andere land die de loodsdienst in zijn bevoegdheid heeft, met vermelding van de datum met ingang waarvan het 15 opeenvolgende officiële noteringen van de wisselkoers van de Nederlandse munt te Brussel wenst.

6. Door of namens de Vlaamse minister die de loodsdienst in zijn bevoegdheid heeft worden aan de Nederlandse minister die de loodsdienst in zijn bevoegdheid heeft de gevraagde 15 opeenvolgende officiële noteringen van de Nederlandse munt te Brussel meegedeeld. Daarbij wordt een voorstel gedaan inzake de te hanteren representatieve officieel genoteerde wisselkoers van de Nederlandse munt.

7. Na instemming door of namens de betrokken Nederlandse minister worden volgens de aldus overeengekomen nieuwe omrekenkoers de loodsgeldtarieven en de loodsvergoedingen in Belgische munt vastgesteld, met inachtneming van het bepaalde in het tweede lid.

8. De overeenkomstig het bepaalde in het zevende lid vastgestelde loodsgeldtarieven en loodsvergoedingen in Belgische munt worden van kracht met ingang van de eerste dag van de eerste maand volgend op die waarin publikatie daarvan in het Belgisch Staatsblad is geschied.

9. De betrokken Vlaamse minister draagt er zorg voor dat deze publikatie zo spoedig mogelijk na uitvoering van het bepaalde in het zesde lid plaatsvindt.

Artikel 26

De gezagvoerder verkrijgt slechts afrekening bij de betreffende dienst der invoerrechten en accijnzen en het schip wordt slechts uitgeklaard, indien hij een bewijs van betaling van de verschuldigde sommen of van storting van een voldoende waarborg daarvoor overlegt dan wel een door de ontvanger van de loodsgelden ondertekende verklaring, waaruit blijkt dat geen loodsgeld of loodsvergoedingen verschuldigd zijn.

Artikel 27

Vorderingen betreffende niet betaalde of ten onrechte geïnde loodsgelden en loodsvergoedingen verjaren na verloop van drie jaren, te rekenen van de datum waarop deze gelden verschuldigd waren of geïnd werden. De verjaring wordt gestuit op het moment dat een vordering wordt ingesteld.

HOOFDSTUK VI

Bijzondere bepalingen

Artikel 28

1. Ten aanzien van het niet nakomen van de verplichting gebruik te maken van de diensten van een loods, als bedoeld in artikel 9, eerste lid, gelden de strafmaatregelen, zoals die daartoe zijn of zullen worden vastgesteld bij wettelijk voorschrift in beide landen.

2. Uitsluitend de Belgische overheid is bevoegd tot vervolging en berechting van de gezagvoerder van een Scheldevaarder, inzake de overtreding van een strafmaatregel als bedoeld in het eerste lid, indien de overtreding uitsluitend is gepleegd op Belgisch grondgebied.

3. Uitsluitend de Nederlandse overheid is bevoegd tot vervolging en berechting van de gezagvoerder van een Scheldevaarder, inzake de overtreding van een strafmaatregel als bedoeld in het eerste lid, indien de overtreding uitsluitend is gepleegd op Nederlands grondgebied.

4. Indien een gezagvoerder van een Scheldevaarder de overtreding van een strafmaatregel als bedoeld in het eerste lid op zowel Belgisch als Nederlands grondgebied heeft gepleegd, is:

- a. uitsluitend de Belgische overheid bevoegd tot vervolging en berechting van de gezagvoerder, indien het een Scheldevaarder betreft onder Belgische vlag;
- b. uitsluitend de Nederlandse overheid bevoegd tot vervolging en berechting van de gezagvoerder, indien het een Scheldevaarder betreft onder Nederlandse vlag;
- c. de Belgische overheid bij voorrang bevoegd tot vervolging en berechting van de gezagvoerder, indien het een Scheldevaarder betreft onder een andere vlag dan genoemd onder a en b. Indien binnen een termijn van 6 maanden in België de procedure tot vervolging niet werd ingezet, zal vervolging en berechting door de Nederlandse overheid kunnen plaatsvinden.

5. Een overtreding als bedoeld in het eerste lid wordt beoordeeld volgens de wettelijke voorschriften van het land waarvan de overheid ingevolge het tweede tot en met vierde lid bevoegd is tot vervolging en berechting.

6. Er is een wederzijdse plicht tot het ter beschikking stellen van opsporingsgegevens en informatie over niet-vervolging en vonnissen.

7. Opsporings- en vervolgingshandelingen dienen tot zo weinig mogelijk vertraging voor het betrokken schip te leiden.

Artikel 29

1. Indien men niet is toegelaten tot de functie van loods overeenkomstig het bepaalde in artikel 6, en zich aanbiedt voor de uitoefening van deze functie of de uitvoering van deze taak, gelden de strafmaatregelen zoals vastgesteld bij wettelijk voorschrift in het betrokken land.

2. Een overtreding als bedoeld in het eerste lid wordt beoordeeld volgens de wetten van het land waar de overtreding heeft plaatsgevonden.

Artikel 30

In het geval scharte wordt veroorzaakt bij de uitoefening van de loodsdienst op grond van dit reglement, gelden, ten aanzien van de aansprakelijkheid van de bij de uitoefening van de loodsdienst betrokken personen, de regels van het recht van het land waarin de hoofdzetel is gevestigd van de loodsdienst waartoe de betrokkene behoort.

HOOFDSTUK VII

Gemeenschappelijk toezicht

Artikel 31

1. Het gemeenschappelijk toezicht wordt door de daarmee belaste commissarissen gezamenlijk of afzonderlijk uitgeoefend volgens het bepaalde in dit hoofdstuk, en heeft betrekking op:

- a. alle objecten die dienen voor de bevordering van de veiligheid en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer, het behoud van de vaargeulen, het functioneren van die objecten en op de loodsdiensten op de Schelde en haar mondingen;
- b. de loodsdiensten op het kanaal van Gent naar Terneuzen.

2. De Vlaamse en de Nederlandse regering benoemen ieder twee met het gemeenschappelijk toezicht belaste commissarissen. Benoeming en ontslag vinden plaats op de wijze die de Vlaamse onderscheidenlijk de Nederlandse regering bepaalt.

Artikel 32

1. De commissarissen zullen ten minste één maal per drie maanden bijeenkomen, beurtelings in België en in Nederland. Deze bijeenkomsten zullen op in onderling overleg te bepalen dagen worden gehouden.

2. Deze bijeenkomsten hebben onder meer tot doel de algemene inspectie van hetgeen het gemeenschappelijk toezicht als bedoeld in artikel 31 betreft.

3. In deze bijeenkomsten zullen de commissarissen gezamenlijk de maatregelen vaststellen die krachtens dit reglement dan wel andere overeenkomsten tussen beide landen tot hun bevoegdheden behoren.

4. De commissarissen informeren de loodsdiensten over alle regelingen die zij ingevolge dit reglement vaststellen en over alle besluiten die zij ingevolge dit reglement of de krachtens dit reglement vastgestelde regelingen nemen, voor zover deze besluiten betrekking hebben op de loodsdiensten.

Artikel 33

1. De commissarissen zullen bij hun inspecties in het bijzonder nauwlettend toezien op de noodzaak of, als gevolg van veranderingen in de vaarwateren of de scheepvaart, wijzigingen moeten worden aangebracht in de voorzieningen, inrichtingen en diensten die in beide landen zijn getroffen op grond van de wederzijds: verplichtingen met betrekking tot de vaarwateren

van de Schelde en haar mondingen. Mede ten behoeve hiervan zorgen de Vlaamse en de Nederlandse regering dat de vaarwateren van de Schelde en haar mondingen regelmatig worden gepeild, teneinde het verloop daarvan en optredende veranderingen steeds zoveel mogelijk bekend te houden.

2. Van de bijeenkomsten als bedoeld in artikel 32 wordt proces-verbaal opgemaakt. Daarin kunnen voorstellen met betrekking tot de hierboven genoemde wijzigingen worden opgenomen. De zienswijze van de commissarissen wordt desverlangd in het proces-verbaal opgenomen.

3. De commissarissen zullen de resultaten van hun afzonderlijke inspecties aan elkaar toezenden en, indien nodig, bijeenkomen om maatregelen te treffen of voorstellen te doen aan de Vlaamse onderscheidenlijk de Nederlandse regering.

Artikel 34

1. Het gemeenschappelijk toezicht op de loodsdiensten strekt zich niet verder uit dan tot de werkelijke dienst van de loodsen. Dit toezicht heeft tot doel zich ervan te verzekeren, dat de wederzijdse loodsdiensten hun verplichtingen vervullen, overeenkomstig de daarvoor gegeven voorschriften.

2. Indien de commissarissen afzonderlijk kennis nemen van het niet nakomen van de verplichtingen van een loods van het andere land zullen zij daarvan de commissarissen van dat andere land in kennis stellen en de eventuele gegevens verstrekken die op die overtreding betrekking hebben.

Artikel 35

1. In geval van een aanvaring, een schadevaring, een stranding of schipbreuk van een schip, dan wel van een daarmee vergelijkbare gebeurtenis

op de Schelde en haar mondingen kunnen de commissarissen, zo mogelijk gezamenlijk, een onderzoek instellen of doen instellen naar de omstandigheden en oorzaken ter zake en daarvan proces-verbaal opmaken.

2. De loodsdiensten verstrekken alle voor het onderzoek benodigde inlichtingen en medewerking. Deze inlichtingen mogen uitsluitend dienen voor intern administratief gebruik.

Artikel 36

Het vaartuig waarop de commissarissen zich bevinden voert een onderscheidingsteken en is vrij van alle toezicht en controle.

Artikel 37

De commissarissen zullen elkaar alle medewerking verlenen om gezamenlijk of afzonderlijk hun taken zo goed mogelijk te kunnen uitvoeren.

Gezien om te worden gevoegd bij het Verdrag,

VOOR DE REGERING VAN HET
KONINKRIJK BELGIË,

VOOR DE VLAAMSE REGERING,

VOOR DE REGERING VAN HET
KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

[TRANSLATION - TRADUCTION]

TREATY BETWEEN THE KINGDOM OF BELGIUM, THE FLEMISH REGION AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS REVISING THE REGULATIONS FOR THE IMPLEMENTATION OF ARTICLE IX OF THE TREATY OF 19 APRIL 1839 AND OF CHAPTER II, SECTIONS I AND 2, OF THE TREATY OF 5 NOVEMBER 1842, AS AMENDED, IN RESPECT OF PILOTAGE AND JOINT SUPERVISION (SCHELDT REGULATIONS)

The Government of the Kingdom of Belgium and the Flemish Government, on the one hand,

and

the Government of the Kingdom of the Netherlands, on the other hand,

Considering that the increase of sea and river traffic on the West Scheldt and on the Terneuzen-Ghent Canal has made it desirable to amend the Regulations of 20 May 1843 for the implementation of article IX of the Treaty of 19 April 1839 and of chapter II, sections 1 and 2, of the Treaty of 5 November 1842, as amended, in respect of pilotage and joint supervision,

Have agreed as follows:

Article 1

The Regulations of 20 May 1843 for the implementation of article IX of the Treaty of 19 April 1839 and of chapter II, sections 1 and 2, of the Treaty of 5 November 1842, as amended, shall be replaced by the Regulations annexed to the present Treaty, hereinafter referred to as the Scheldt Regulations.

Article 2

This Treaty and the Scheldt Regulations annexed hereto may be amended by the Contracting Parties by common accord.

Article 3

This Treaty shall enter into force on the first day of the third month following the date on which the Contracting Parties have notified each other of the completion of the necessary constitutional formalities in their respective countries.

In witness whereof the undersigned, duly authorized for this purpose, have signed this Treaty.

Done in Middelburg on 11 January 1995 in three original copies.

For the Government of the Kingdom of Belgium,

For the Flemish Government,

For the Government of the Kingdom of the Netherlands,

ANNEX TO THE TREATY BETWEEN THE KINGDOM OF BELGIUM, THE FLEMISH REGION AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS REVISING THE REGULATIONS FOR THE IMPLEMENTATION OF ARTICLE IX OF THE TREATY OF 19 APRIL 1839 AND OF CHAPTER II, SECTIONS 1 AND 2, OF THE TREATY OF 5 NOVEMBER 1842, AS AMENDED, IN RELATION TO PILOTAGE AND JOINT SUPERVISION

SCHELDT REGULATIONS

CHAPTER I. DEFINITIONS

Article 1

For the purposes of these Regulations and the executive orders relating thereto, the following terms shall mean:

I. Scheldevaarder

Any vessel navigating on the Scheldt or its estuaries or on the Terneuzen-Ghent Canal, provided that it does not have as its departure point or destination either a port or an anchorage or mooring point located in the Netherlands part of these waters, or

Any vessel navigating on the Scheldt or its estuaries or on the Terneuzen-Ghent Canal which stops over at a port or at an anchorage or mooring point located in the Netherlands part of these waters:

(a) To lighten its cargo or take on more cargo, but only if this operation is necessary, in view of the vessel's draught, to ensure the safety of its passage from or to Belgium, or

(b) Without intending to carry on an economic activity there;

with the exception of vessels whose departure point and destination are located on the Belgian section of the Scheldt or its estuaries or on the Terneuzen-Ghent Canal and which do not cross the Belgian/Netherlands frontier on their route;

2. Competent authority:

The official appointed by common accord by the Flemish minister and the Netherlands minister responsible for pilotage services;

3. Pilotage duty:

Sum charged in reimbursement of the cost of the services of a pilot and of the other costs connected with individual services rendered to the captain;

4. Pilotage fee:

Sum charged in reimbursement of the costs connected with the services of a pilot;

5. Pilotage:

The services provided by a pilot of the Flemish pilotage service or of the Netherlands pilotage service, either on board the vessel concerned or on shore or on board another vessel;

6. The commissioners:

The commissioners responsible for the joint supervision referred to in article 31.

Article 2

The commissioners shall define explicitly the meaning of the terms:

- (a) To lighten its cargo or take on more cargo, as used in article 1, paragraph 1 (a);
- (b) An economic activity, as used in article 1, paragraph 1 (b).

CHAPTER II. PILOTAGE SERVICES

Article 3

1. The Flemish pilotage services and the Netherlands pilotage services shall be free to establish themselves along the Scheldt and its estuaries and along the Terneuzen-Ghent Canal. The two Governments shall render to each other all the cooperation necessary for the establishment of these services.

2. The Flemish Government and the Netherlands Government shall notify each other, through the commissioners, of the establishments referred to in paragraph 1.

3. The Flemish Government and the Netherlands Government shall adopt the necessary measures to ensure the effective provision of the pilotage services of the Flemish and Netherlands pilotage services and shall render to each other all necessary cooperation in this matter.

Article 4

1. The pilotage of Scheldevaarders shall be shared between the Flemish and Netherlands pilotage services in such a way that 72.5 per cent of all pilotage services are provided by pilots of the Flemish service and 27.5 per cent by pilots of the Netherlands service. This distribution shall not apply to pilotage performed exclusively by a pilot located on shore.

2. The commissioners shall establish the rules governing the determination of pilotage services and the modalities for the effective application of the provisions of paragraph 1 of this article.

3. If the pilotage services referred to in paragraph 1 of this article which should be provided by pilots of one of the two countries cannot be provided by those pilots, they shall be provided as far as possible by pilots of the other country. The distribution specified in paragraph 1 shall not apply to these services.

4. By waiver of the distribution specified in paragraph 1, the pilotage of a Scheldevaarder which, having departed from a Belgian port or from an anchorage or mooring point located on the Belgian section of the Terneuzen-Ghent Canal, is heading for Antwerp or an upstream port, or which is making the same trip in the reverse direction, shall be furnished exclusively by pilots of the Flemish pilotage services, provided that the pilotage is not furnished from on shore.

5. The pilotage of a vessel which, having departed from a Belgian port or from an anchorage or mooring point located in the Belgian section of the Terneuzen-Ghent Canal or on the Scheldt, is heading for a Netherlands port located on the Scheldt, or which is making the same trip in the reverse direction, shall be furnished exclusively by pilots of the Netherlands pilotage services, provided that the pilotage is not furnished from on shore.

Article 5

1. Of the total revenues accruing from the pilotage duties charged to Scheldevaarders, 72.5 per cent shall go to the Flemish Region and 27.5 per cent to the State of the Netherlands; however, in the case of revenues accruing exclusively from the duties charged for pilotage services furnished from on shore, 80 per cent shall go the Flemish Region and 20 per cent to the State of the Netherlands.

2. Of the total revenues distributed in the proportion specified in paragraph 1 of this article, the pilotage duties charged for the pilotage services referred to in article 4, paragraph 3, shall be reimbursed by the country under whose authority the pilotage service which received the services in question operates to the country under whose authority the pilotage service which actually provided the services operates.

3. The pilotage duties accruing from the pilotage services referred to in article 4, paragraphs 4 and 5, shall go to the country to which the pilotage service which actually provided the services belongs.

4. Pilotage fees shall accrue to the country to which the pilotage service which actually provided the services belongs.

5. Pilotage duties and fees shall be charged by the authority or by the agency designated for this purpose by legislation of the country concerned. Distinctions may be made between the various components of pilotage duties.

6. The commissioners shall establish specific rules governing the collection and the modalities of payment of pilotage duties and fees, as well as mechanisms for reimbursement of duties collected.

Article 6

Without prejudice to the provisions of these Regulations or to provisions adopted pursuant to these Regulations, the conditions governing admission to the profession of pilot, the powers of a pilot in the exercise of his profession, and the obligations stemming therefrom shall be the conditions specified in the legislation in force in the country where the registered office of the pilotage service in question is located.

Article 7

1. Vessels used for the provision of pilotage services shall be exempt from all port and other charges, regardless of their denomination, to which shipping is subject in the two countries.

2. Neither the Flemish Government nor the Netherlands Government shall require the deposit of a security in the event of damage caused by such vessels.

3. These vessels may sail up or down the waterways referred to in article 1, paragraph 1, without any restriction.

4. The vessels of the various pilotage services shall be recognizable as such and shall fly their national flag.

Article 8

1. The Flemish and Netherlands pilotage services shall be empowered to import into their respective head offices any goods required for the equipment of their pilotage services. Such imports shall be exempt from all customs or other duties.

2. The provisions of paragraph 1 of this article shall also apply, *mutatis mutandis*, to all goods intended for use in the devices referred to in article 31, paragraph 1.

CHAPTER III. PILOTAGE

Article 9

1. All Scheldevaarder captains shall be required to use the services of a pilot belonging to the Flemish or Netherlands pilotage services.

2. A waiver of the obligation set out in paragraph 1 may be granted:

(a) When the vessel belongs to one of the categories of Scheldevaarder specified by common accord by the Flemish minister and the Netherlands minister responsible for pilotage services;

(b) When the captain or any competent officer who is effectively directing the navigational manoeuvres satisfies the requirements fixed by common accord for the trip for which a waiver is requested by the Flemish and Netherlands ministers responsible for pilotage services.

3. The commissioners may establish rules governing the choice of the authority or the agency responsible for conducting the examinations of the captains and officers referred to in paragraph 2 (b) of this article, as well as the conditions regulating such examinations and the remuneration resulting therefrom.

4. The commissioners may grant waivers of the obligation set out in paragraph 1.

Certain conditions may be attached to such waivers. The commissioners may delegate this function to the competent authority and establish rules governing this matter.

5. For the purposes of paragraphs 2 and 4 of this article, the obligations set out in article 18, paragraph 2, shall be taken into consideration.

Article 10

1. A pilot who goes on board a vessel shall advise the captain on the navigation of the vessel and shall carry out all the mental and manual navigational operations which are deemed useful or necessary by the captain or, as appropriate, are tacitly authorized by him.

2. If the weather conditions, circumstances connected with the nature or the equipment of the vessel to be piloted, or any other exceptional circumstance arising from causes external to the normal performance of pilotage services prevent a pilot from going on board a vessel, the pilot, by derogation from the provisions of paragraph 1 of this article, shall give his advice from another vessel or from on shore.

3. The commissioners may specify the circumstances and the cases which justify recourse to the advice of a pilot located on board another vessel or on shore, as well as the procedures to be followed and the facilities from which remote pilotage must be conducted.

4. When designating the facilities from which remote pilotage must be conducted, the commissioners may at the same time determine the pilotage service or services to which the pilots assigned to each of these facilities must belong. The commissioners may delegate to the competent authorities the necessary power to vary, by common accord, the distribution thus established.

Article 11

1. It may happen that in some cases or circumstances and in accordance with modalities to be established by the commissioners,

(a) A captain whose pilotage obligations have been waived under article 9, paragraph 2, shall nevertheless be required by the competent authority to use the services of a pilot;

(b) A captain shall be required, where pilotage is concerned, to comply with the instructions of the competent authority with regard to:

(i) Use of the services of more than one pilot;

(ii) Use of the services of a pilot located on board another vessel or on shore.

2. For the purposes of paragraph 1 of this article, the concerns referred to in article 18, paragraph 2, shall be taken into consideration.

CHAPTER IV. OBLIGATIONS OF PILOTS AND CAPTAINS

Article 12

1. Pilots and the personnel of pilotage services shall refrain from any act likely to hinder the implementation of these Regulations or the performance of their respective duties.

2. They shall render each other aid and assistance whenever common sense appears to require it.

Article 13

1. Any captain of a Scheldevaarder who wishes to use the services of a pilot at one of the pilotage stations located outside the mouth of the Scheldt shall report with adequate notice the probable time of his arrival at that station, where a pilot shall be assigned to him in the order prescribed by rules to be established by the commissioners.

2. Without prejudice to the provisions of paragraph 1 of this article, when approaching the pilotage station the captain shall make his wish to use the services of a pilot known by means of the identification signals of the International Code of Signals.

3. When a pilot is on board, a vessel shall fly the flag which the Code prescribes in this connection.

Article 14.

Any captain of a Scheldevaarder who wishes to use the services of a pilot for leaving a port or an anchorage or mooring point shall be required to announce the probable time (ETD) of his departure in the manner to be established by the commissioners.

Article 15

1. Pilots shall be required to be aware of all the information which they need for the services to be provided to the vessel in question, in order to be able to carry out the navigational manoeuvres in accordance with good maritime practice; they must also be aware of the information required under the legislation of the two countries.

2. Captains shall be required to make the information referred to in paragraph 1 available to their pilots.

3. The commissioners may establish requirements concerning the nature of the information referred to in paragraph 1, the manner in which it must be furnished by the captain, and the administrative procedures to which it is subject.

4. The Flemish and Netherlands Governments shall keep the pilotage services of the two countries informed of the content of the legislation referred to in paragraph 1 of this article and of any changes thereto.

Article 16.

For the purposes of performing their functions, pilots shall be equipped with the means of communication and navigation prescribed by the commissioners and they shall comply with the commissioners' instructions with respect to the use of such equipment.

Article 17

1. A pilot piloting a vessel shall be required, when approaching the place where he is to be replaced by another pilot, to signal his approach in good time and in the prescribed

manner, in order to enable the pilot who is to take over to prepare himself and thus avoid any delay to the vessel.

2. The pilot on board shall facilitate the boarding of the colleague who has come to replace him.

3. The hand-over shall take place on the vessel's bridge.

Article 18

1. A pilot shall be required to inform the competent authority immediately, if possible by mariphone, of any defect noted by him with respect to the vessel which he is piloting that would be likely to impair the safety of shipping.

2. He shall also be required to report any incident constituting a violation of the legislation applying to the waterway in question designed to;

(a) Ensure the safety and free flow of shipping;

(b) Maintain the waterways in a good condition and ensure their navigability;

(c) Prevent or limit the damage by shipping of waterways, banks or sea walls, or installations located in or above waterways;

(d) Protect the environment.

3. If a pilot notices that a maritime signalling device is defective, he shall immediately inform the competent authority, if possible by mariphone.

4. The commissioners may establish rules concerning the drafting by pilots of written reports on any incident which has or might have resulted in damage and on their transmission to the competent authority. Such reports shall be intended exclusively for internal administrative use.

Article 19

A pilot shall not leave a vessel which he is piloting before it has reached the place to which he is supposed to bring it.

Article 20

A captain shall be required to provide accommodation and meals for his pilot free of charge for as long as he is on board, and to do everything possible to enable the pilot to carry out his duties in the best possible conditions.

Article 21

The commissioners may establish rules on:

1. The obligation of the captain to complete and sign the pilotage certificate;

2. The information which must appear on the pilotage certificate;

3. The use to be made of the pilotage certificate as far as the pilot's services are concerned.

Article 22

The captain and the pilot shall be required to comply with the rules applicable to them in respect of the prevention of contagious diseases.

CHAPTER V. PILOTAGE DUTIES AND FEES

Article 23

1. The captain of a Scheldevaarder who is subject to the obligation to use the services of a pilot shall be required to pay pilotage duties.

2. The obligation referred to in paragraph 1 of this article shall also apply to captains enjoying waivers under the provisions of article 9, paragraph 2 (b).

3. In some cases, specified in the rules established under article 24, paragraph 1, captains shall also be required to pay pilotage fees.

4. Captains who, without being obliged to do so, nevertheless use the services of a pilot shall be required to pay pilotage duties and, in some cases, pilotage fees.

5. In certain specific cases to be determined by themselves the commissioners may grant or cause to be granted to the captain of a vessel a full or partial waiver of the pilotage duties or fees chargeable to him under paragraph 1 or 2 of this article.

Article 24

1. The Flemish minister and the Netherlands minister responsible for pilotage services shall issue orders by common accord establishing the rates of pilotage duties and fees and the rules applicable thereto.

2. A surety, provided for in the orders referred to in paragraph 1 or pursuant thereto, may be required as a guarantee of payment of pilotage duties or fees.

Article 25

1. The tariffs of the pilotage duties and fees shall be fixed in the currency of the Netherlands.

2. The tariffs of the pilotage duties and fees in the Belgian currency shall be calculated by conversion of the tariffs of the pilotage duties and fees established in accordance with article 24, paragraph 1, at the exchange rate of the Netherlands currency. This exchange rate shall be based on the average of 15 successive official quotations of the Netherlands currency in Brussels during the period directly preceding the conversion.

3. The amounts obtained in this way shall be rounded up to the nearest 10 if the last digit is equal to or greater than 5 or down to the nearest 10 if the last digit is smaller than 5.

4. If the official quotation of the exchange rate of the Netherlands currency in Brussels varies by more than 1.5 per cent from the exchange rate which is being applied, the tariffs of the pilotage duties and fees in the Belgian currency shall be adjusted.

5. The country which considers that an adjustment pursuant to paragraph 4 is required shall so notify the minister responsible for pilotage services in the other country, specifying the date from which it wishes 15 successive quotations of the exchange rate of the Netherlands currency to be recorded.

6. The Flemish minister responsible for pilotage services or another agency or person acting on his behalf shall communicate the 15 successive official quotations mentioned above to the Netherlands minister responsible for pilotage services and propose to him an official, representative, exchange rate of the Netherlands currency to be applied in the determination of the pilotage tariffs.

7. After approval of the proposed representative exchange rate by the Netherlands minister in question, or on his behalf, the tariffs of the pilotage duties and fees shall be determined in the Belgian currency on the basis of the new rate and in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article.

8. The tariffs of the pilotage duties and fees in the Belgian currency fixed in accordance with paragraph 7 of this article shall come into force on the first day of the first month following the date of their publication in the Belgian *Moniteur*.

9. The Flemish minister in question shall ensure that these tariffs are published as soon as possible following the completion of the procedure set out in paragraph 6 of this article.

Article 26

A captain shall obtain the receipt to be issued by the customs and excise service in question and the clearance certificate for his vessel only on presentation of proof of payment of the sums due or of the deposit of a sufficient surety to cover them or on presentation of a statement signed by the recipient of the pilotage duties certifying that no further pilotage duty is owed.

Article 27

Unpaid or wrongly paid amounts of pilotage duties or fees shall be subject to a statute of limitation of three years from the day on which they were due or were paid. The period of limitation shall be suspended by any action for recovery.

CHAPTER VI. SPECIAL PROVISIONS

Article 28

1. Failure to comply with the obligation to use the services of a pilot set out in article 9, paragraph 1, shall entail the application of the criminal sanctions provided for or which may be provided for in the legislation of each of the two countries.

2. The Belgian authorities alone shall be competent to prosecute and try the captain of a Scheldevaarder for any offence covered by paragraph 1 of this article if the offence is committed exclusively in Belgian territory.

3. The Netherlands authorities alone shall be competent to prosecute and try the captain of a Scheldevaarder for any offence covered by paragraph 1 of this article if the offence is committed exclusively in Netherlands territory.

4. If the captain of a Scheldevaarder commits an offence covered by paragraph 1 of this article in both Belgian and Netherlands territory:

(a) The Belgian authorities alone shall have jurisdiction to prosecute and try the captain of a Scheldevaarder sailing under the Belgian flag;

(b) The Netherlands authorities alone shall have jurisdiction to prosecute and try the captain of a Scheldevaarder sailing under the Netherlands flag;

(c) Original jurisdiction for prosecuting and trying the captain of a Scheldevaarder sailing under a flag other than the ones referred to in subparagraphs 4 (a) and (b) of this article shall rest with the Belgian authorities. If no proceedings have been instituted in Belgium within a time limit of six months, the Netherlands authorities may take the place of the Belgian authorities.

5. All offences covered by paragraph 1 of this article shall be tried in accordance with the legislation of the country whose authorities have jurisdiction pursuant to paragraphs 2 to 4 of this article.

6. The two countries shall undertake to communicate to each other all information resulting from investigations or relating to cases tried or discontinued.

7. Investigation and prosecution procedures shall be conducted with the least possible delay for the vessel concerned.

Article 29

1. Any person who has not qualified as a pilot in accordance with the provisions of article 6 of this Treaty and who offers his services to perform the functions of a pilot or carry out pilotage duties shall be liable to the penalties prescribed by law in the country concerned.

2. The offence referred to in paragraph 1 shall be tried in accordance with the laws of the country in whose territory it is committed.

Article 30

With regard to damage caused in the provision of pilotage services under these Regulations, the civil liability of the persons involved in the provision of the pilotage functions shall be determined in accordance with the rules of law of the country in whose territory the registered office of the pilotage service to which the person concerned belongs is located.

CHAPTER VII. JOINT SUPERVISION

Article 31

1. Joint supervision shall be exercised jointly or separately by the commissioners to which this function has been assigned in accordance with the provisions of this article; it shall relate to:

(a) All devices designed to enhance the security and free flow of shipping and the preservation of channels, the operation of these devices, and pilotage services on the Scheldt and its estuaries;

(b) Pilotage services on the Terneuzen-Ghent Canal;

2. The Flemish Government and the Netherlands Government shall each appoint two commissioners responsible for joint supervision. The procedures for the appointment and dismissal of these officials shall be determined by the Government of the country to which they belong.

Article 32

1. The commissioners shall meet at least every three months, alternately in Belgium and the Netherlands. The dates of these meetings shall be fixed by common accord.

2. The purpose of these meetings shall be, *inter alia*, to conduct a general examination of all matters of joint supervision within the meaning of article 31.

3. The commissioners shall take joint decisions at these meetings on measures falling within their competence under these Regulations or under other agreements concluded between the two countries.

4. The commissioners shall keep the pilotage services informed of all the rules which they establish under these Regulations, as well as of all the decisions which they take under these Regulations or under rules established pursuant thereto, in so far as such decisions relate to pilotage services.

Article 33

1. During their tours of inspection the commissioners shall take particular care to determine whether any changes are needed - especially following any changes in the waterways or navigation - in the devices, installations and services established by the two countries pursuant to their mutual obligations concerning the navigable waters of the Scheldt and its estuaries. To this same end the Flemish Government and the Netherlands Government shall ensure that the navigable waters of the Scheldt and its estuaries are regularly sounded, in order to obtain as much information as possible about their configuration and any changes which have occurred.

2. The meetings referred to in article 32 shall be covered by records, which may include proposals on the changes mentioned in the preceding paragraph. If they so wish, the views of the commissioners may be included in these records.

3. The commissioners shall communicate to each other the findings of their individual inspections and shall meet, if necessary, to take action or to formulate proposals addressed to the Flemish Government and the Netherlands Government respectively.

Article 34

1. The joint supervision of pilotage services shall not extend to activities other than pilotage activities as such. The purpose of this supervision is to ensure that the pilotage services of the two parties fulfil their obligations in conformity with the relevant instructions.

2. If the commissioners of one country learn that a pilot of the other country has failed in his obligations, they shall inform the commissioners of the other country of that situation and shall supply them, when necessary, with details of the offence committed.

Article 35

1. In the event of collision, grounding or wrecking of a vessel, or of damage caused by a vessel, or of any other similar incident on the Scheldt or one of its estuaries, the commissioners may, jointly if possible, open, or cause to be opened, an investigation into the circumstances and causes of the incident and draw up a report on it.

2. The pilotage services shall supply all information relevant to the investigation and shall assist in it. Such information shall be intended exclusively for internal administrative use.

Article 36

Vessels carrying the commissioners shall display an identification mark and shall not be subject to any supervision or inspection.

Article 37

The commissioners shall assist each other with a view to improving the performance of their functions, jointly or separately.

Seen as annex to the Treaty

For the Government of the Kingdom of Belgium,

For the Flemish Government,

For the Government of the Kingdom of the Netherlands,

[TRANSLATION - TRADUCTION]¹

TRAITÉ ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE, LA RÉGION FLAMANDE
ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS PORTANT RÉVISION DU RÈGLE-
MENT SUR L'EXÉCUTION DE L'ARTICLE IX DU TRAITÉ DU 19 AVRIL
1839 ET DU CHAPITRE II, SECTIONS 1 ET 2, DU TRAITÉ DU 5 NOVEM-
BRE 1842, MODIFIÉS, RELATIF AU PILOTAGE ET À LA SURVEIL-
LANCE COMMUNE (RÈGLEMENT DE L'ESCAUT)

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement flamand, d'une part,
et

le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, d'autre part.

Considérant que le développement du trafic maritime et fluvial sur l'Escaut occidental
et sur le canal de Terneuzen à Gand a rendu souhaitable la révision du Règlement du 20 mai
1843 sur l'exécution de l'article IX du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, sections I
et 2, du Traité du 5 novembre 1842, modifiés, relatif au pilotage et à la surveillance com-
mune;

sont convenus de ce qui suit :

Article 1

Le Règlement du 20 mai 1843 sur l'exécution de l'article IX du Traité du 19 avril 1839
et du Chapitre II, sections 1 et 2, du Traité du 5 novembre 1842, modifié, est remplacé par
le Règlement annexé au présent Traité, ci-après dénommé le Règlement de l'Escaut.

Article 2

Le présent Traité, ainsi que le Règlement de l'Escaut en annexe, pourront être modifiés
de commun accord par les Parties contractantes.

Article 3

Le présent Traité entrera en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la date
à laquelle les Parties contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des
formalités constitutionnelles requises en la matière dans leur pays respectif.

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

1. Translation supplied by the Government of Belgium - Traduction fournie par le Gouvernement belge.

Fait à Middelburg, le 11 janvier 1995 en trois exemplaires originaux.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

Pour le Gouvernement flamand :

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

ANNEXE AU TRAITÉ ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE, LA RÉGION FLAMANDE ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS PORTANT RÉVISION DU RÈGLEMENT SUR L'EXÉCUTION DE L'ARTICLE IX DU TRAITÉ DU 19 AVRIL 1839 ET DU CHAPITRE II, SECTIONS 1 ET 2 DU TRAITÉ DU 5 NOVEMBRE 1842, MODIFIÉS, RELATIF AU PILOTAGE ET À LA SURVEILLANCE COMMUNE

Règlement de l'Escaut

Chapitre premier. Définitions

Article premier

Pour l'application du présent règlement et des arrêtés d'exécution y relatifs, on entend par :

1. Scheldevaarder :

Tout navire naviguant sur l'Escaut, dans ses embouchures ou sur le canal de Terneuzen à Gand, pour autant qu'il n'ait comme point de départ ou de destination ni un port, ni un poste de mouillage ou d'amarrage situé sur la partie néerlandaise de ces eaux, et

Tout navire naviguant sur l'Escaut, dans ses embouchures ou sur le canal de Terneuzen à Gand et qui fait escale dans un port, un poste de mouillage ou d'amarrage situé sur la partie néerlandaise de ces eaux :

a. pour alléger ou compléter sa cargaison et ce, uniquement si cette opération s'avère nécessaire, eu égard au tirant d'eau, pour garantir la sécurité de sa marche à partir de la Belgique ou vers ce pays, ou

b. sans avoir pour but d'y exercer une activité économique; à l'exception des navires dont le point de départ comme la destination sont situés sur le tronçon belge de l'Escaut, de ses embouchures ou du canal de Terneuzen à Gand, et qui ne traversent pas la frontière Belgique/Pays-Bas en cours de trajet;

2. autorité compétente :

le fonctionnaire désigné de commun accord par le ministre flamand et le ministre néerlandais ayant les services de pilotage dans leurs attributions;

3. droit de pilotage :

somme perçue en rémunération des services d'un pilote et en remboursement d'autres frais liés aux services individuels rendus au capitaine;

4. indemnité de pilotage :

somme perçue en remboursement des dépenses liées aux services d'un pilote;

5. prestation de pilotage :

les services assurés par un pilote du service de pilotage flamand ou du service de pilotage néerlandais, qu'il se trouve à bord du navire concerné, à terre ou à bord d'un autre navire;

6. les commissaires :

chargés de la surveillance comme visée à l'article 31.

Article 2

Les commissaires définiront de manière explicite ce qu'il faut entendre par :

- a. alléger ou compléter sa cargaison, aux termes de l'article 1, paragraphe 1, point a.;
- b. une activité économique aux termes de l'article 1, paragraphe 1, point b.;

Chapitre II. Services de pilotage

Article 3

1. Les services de pilotage flamands et les services de pilotage néerlandais sont libres de s'établir le long de l'Escaut et de ses embouchures, ainsi que le long du canal de Terneuzen à Gand. Les deux gouvernements se fourniront réciproquement toute la coopération requise pour l'établissement de ces services.

2. Le gouvernement flamand et le gouvernement néerlandais se notifieront réciproquement, par l'intermédiaire des commissaires, les établissements visés au paragraphe 1.

3. Les gouvernements flamand et néerlandais prendront les mesures nécessaires pour garantir l'accomplissement effectif des services de pilotage assurés par les services de pilotage flamand et néerlandais et se fourniront réciproquement toute la coopération requise dans ce domaine.

Article 4

1. Le pilotage des Scheldevaarders sera réparti entre les services de pilotage flamands et néerlandais de manière à ce que, sur l'ensemble des prestations de pilotage, 72,5 % soient effectuées par des pilotes des services de pilotage flamands et 27,5 % par des pilotes des services de pilotage néerlandais. Cette répartition ne s'applique pas aux prestations liées exclusivement au pilotage par un pilote se trouvant à terre.

2. Les commissaires arrêteront les règles régissant la détermination des prestations de pilotage et des modalités en vue de l'exécution efficace des dispositions du paragraphe 1 du présent article.

3. Lorsque des prestations de pilotage aux termes du paragraphe 1 du présent article, qui doivent être assurées par les pilotes de l'un des deux pays, ne peuvent l'être par ceux-ci, elles seront assurées, dans la mesure du possible, par les pilotes de l'autre pays. La répartition prévue au paragraphe 1 ne s'appliquera pas à ces prestations.

4. Par dérogation à la répartition prévue au paragraphe 1, le pilotage d'un Scheldevaarder qui, au départ d'un port belge ou d'un poste de mouillage ou d'amarrage situé sur le tronçon belge du canal de Terneuzen à Gand, fait route vers Anvers ou vers un port en amont, ou qui accomplit le même trajet en sens inverse, s'il ne s'effectue pas à partir de la terre, sera exclusivement assuré par des pilotes des services de pilotage flamands.

5. Le pilotage d'un navire qui, au départ d'un port belge ou d'un poste de mouillage ou d'amarrage belges situé sur le canal de Terneuzen à Gand ou sur l'Escaut, fait route vers un port néerlandais situé sur l'Escaut ou sur le canal de Terneuzen à Gand, ou qui accomplit le même trajet en sens inverse, s'il ne s'effectue pas à partir de la terre, sera exclusivement assuré par des pilotes des services de pilotage néerlandais.

Article 5

1. Sur l'ensemble des recettes provenant des droits de pilotage perçus auprès des Scheldevaarders, 72,5 % reviendront à la Région flamande et 27,5 % à l'État des Pays-Bas; toutefois, pour ce qui concerne les recettes provenant exclusivement des droits perçus pour services de pilotage à partir de la terre, la part revenant à la Région flamande sera de 80 % et la part revenant à l'État des Pays-Bas, de 20 %.

2. Sur la totalité des recettes réparties selon la clé de répartition prévue au paragraphe 1 du présent article, les droits de pilotage perçus en vertu des prestations de pilotage visées à l'article 4, paragraphe 3 seront remboursés par le pays à l'autorité duquel ressortit le service de pilotage qui a bénéficié des prestations concernées au pays à l'autorité duquel ressortit le service de pilotage qui a effectivement assuré lesdites prestations.

3. Les droits de pilotage provenant des prestations de pilotage visées à l'article 4, paragraphes 4 et 5, reviennent au pays dont relève le service de pilotage qui a assuré lesdites prestations.

4. Les indemnités de pilotage reviennent au pays dont relève le service de pilotage qui a effectivement assuré les prestations de pilotage concernées.

5. Les droits et indemnités de pilotage seront perçus par l'autorité ou par l'organisme désigné à cet effet, par une disposition légale du pays concerné. Cette désignation pourra faire apparaître une distinction entre les différentes composantes des droits de pilotage.

6. Les commissaires établiront des règles spécifiques régissant la perception et les modalités de paiement des droits et indemnités de pilotage, ainsi que les mécanismes de compensation des droits perçus.

Article 6

Sans préjudice des dispositions du présent Règlement ou des dispositions fixées en vertu de celui-ci, les conditions pour être admis à la fonction de pilote, les compétences d'un pilote dans l'exercice de sa profession et les obligations qui en découlent, seront celles prévues par les prescriptions légales en vigueur dans le pays où est établi le siège principal du service de pilotage concerné.

Article 7

1. Les bâtiments utilisés pour assurer les services de pilotage seront exemptés de tous droits portuaires et autres, quelle qu'en soit la dénomination, auxquels est soumise la navigation dans les deux pays.

2. Ni le Gouvernement flamand, ni le Gouvernement néerlandais n'exigeront de cautionnement en cas de dommages causés par ces bâtiments.

3. Ces bâtiments pourront, sans aucune restriction, descendre ou remonter les cours d'eau visés à l'article 1, point 1).

4. Les bâtiments des différents services de pilotage seront reconnaissable comme tels et arboreront le pavillon national.

Article 8

1. Les services de pilotage flamands et néerlandais auront la faculté d'importer dans leurs sièges respectifs toutes marchandises nécessaires à l'équipement des services de pilotage. Ces importations seront exonérées de tous droits de douane ou autres.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article seront également d'application, mutatis mutandis, pour toutes marchandises destinées aux dispositifs visés à l'article 31, paragraphe 1.

Chapitre III. Le pilotage

Article 9

1. Tout capitaine d'un Scheldevaarder est tenu de recourir aux services d'un pilote appartenant aux services de pilotage flamands ou néerlandais.

2. Dispense de l'obligation visée au paragraphe 1 peut être accordée :

a. lorsque le navire appartient à l'une des catégories de Scheldevaarders spécifiées de commun accord par le ministre flamand et le ministre néerlandais qui ont les services de pilotage dans leurs attributions.

b. lorsque le capitaine ou tout officier compétent, qui dirige effectivement les manoeuvres de navigation satisfait aux exigences fixées de commun accord, pour le trajet faisant l'objet de la demande de dispense, par les ministres flamand et néerlandais ayant les services de pilotage dans leurs attributions.

3. Les commissaires pourront établir les règles régissant le choix de l'autorité ou de l'organisme chargé de faire passer les examens aux capitaines et officiers visés au paragraphe 2, point b du présent article, ainsi que les conditions régissant cet examen et la rémunération à laquelle il donnera lieu.

4. Les commissaires peuvent accorder dispense de l'obligation visée au paragraphe 1.

Cette dispense sera éventuellement assortie de certaines conditions. Les commissaires pourront déléguer cette attribution à l'autorité compétente et établir des règles en la matière.

5. On tiendra compte, pour l'application des paragraphes 2 et 4 du présent article, des obligations prévues par l'article 18, paragraphe 2.

Article 10

1. Le pilote qui monte à bord conseillera le capitaine sur la marche du navire et exécutera toutes les opérations intellectuelles et manuelles liées à la navigation qui sont jugées utiles ou nécessaires par le capitaine ou, le cas échéant, tacitement autorisées par lui.

2. Lorsque les conditions météorologiques, certaines circonstances liées à la nature ou à l'équipement du navire à piloter ou toute autre circonstance exceptionnelle découlant de causes étrangères à l'exercice normal des services de pilotage, empêchent un pilote de monter à bord d'un navire, le pilote, par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, donnera ses avis à partir d'un autre navire ou à partir de la terre.

3. Les commissaires pourront spécifier les circonstances et les cas justifiant le recours aux avis d'un pilote se trouvant à bord d'un autre navire ou à terre, ainsi que la manière de procéder et les emplacements d'où le pilotage à distance doit être opéré.

4. Les commissaires, en désignant les emplacements à partir desquels le pilotage à distance devra avoir lieu, pourront en même temps déterminer à quel service de pilotage ou services de pilotage les pilotes désignés pour chacun de ces emplacements sont tenus d'appartenir. Les commissaires pourront déléguer aux autorités compétentes la compétence nécessaire pour déroger, de commun accord, à la répartition ainsi fixée.

Article 11

1. Il peut arriver que dans certains cas ou dans certaines circonstances et selon des modalités à spécifier par les commissaires :

a. un capitaine dispensé en vertu de l'article 9, paragraphe 2 de ses obligations en matière de pilotage, soit néanmoins obligé par l'autorité compétente de recourir aux services d'un pilote;

b. un capitaine soit tenu, en matière de pilotage, de se conformer aux instructions de l'autorité compétente en ce qui concerne :

i. le recours aux services de plus d'un pilote;

ii. le recours aux services d'un pilote se trouvant à bord d'un autre navire ou à terre.

2. On tiendra compte, pour l'application du paragraphe 1 du présent article, des intérêts visés à l'article 18, paragraphe 2.

Chapitre IV. Obligations des pilotes et des capitaines

Article 12

1. Les pilotes ainsi que le personnel des services de pilotage s'abstiendront de tout acte susceptible d'entraver l'exécution du présent règlement ou leurs tâches respectives.

2. Ils se prêteront mutuellement aide et assistance chaque fois que le sens commun semble l'exiger.

Article 13

1. Le capitaine d'un Scheldevaarder qui souhaite recourir aux services d'un pilote à l'une des stations de pilotage situées devant l'embouchure de l'Escaut, signalera en temps utile l'heure probable de son arrivée à cette station, où un pilote lui sera affecté suivant l'ordre prévu par un règlement à fixer par les commissaires.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 du présent article, le capitaine, à l'approche de la station de pilotage, fera connaître son souhait de recourir aux services d'un pilote au moyen des signaux d'identification du Code International des Signaux.

3. Lorsque le pilote est à bord, le navire bat le pavillon prescrit à cet effet dans le dit code.

Article 14

Le capitaine d'un Scheldevaarder, qui souhaite recourir aux services d'un pilote pour sortir d'un port ou pour quitter un poste de mouillage ou d'amarrage, est tenu d'annoncer l'heure probable (ETD) de son départ de la manière qui sera fixée par les commissaires.

Article 15

1. Le pilote est tenu de prendre connaissance de toutes les données qui lui sont indispensables pour les services à fournir au navire concerné, afin d'être à même d'exécuter les manoeuvres de navigation conformément aux bons usages maritimes; il se tiendra de même informé des données requises en vertu des prescriptions légales des deux pays.

2. Le capitaine est tenu de mettre à la disposition du pilote les données visées au paragraphe 1.

3. Les commissaires pourront établir des prescriptions concernant la nature des données visées au paragraphe 1, la forme sous laquelle elles doivent être fournies par le capitaine et le traitement administratif qu'il convient de leur réserver.

4. Les gouvernements flamands et néerlandais teindront les services de pilotage des deux pays informés de la teneur des prescriptions légales visées au paragraphe 1 du présent article et de leurs modifications éventuelles.

Article 16

Pour l'exercice de ses fonctions, le pilote sera équipé des moyens de communication et de navigation prescrits par les commissaires et se conformera aux prescriptions de ces derniers en ce qui concerne leur utilisation.

Article 17

1. Le pilote pilotant un navire est tenu, lorsqu'il approche de l'endroit où il doit être remplacé par un autre pilote, de signaler son approche en temps utile et de la façon pre-

scrite, afin de permettre au pilote qui doit prendre la relève de se préparer et d'éviter ainsi tout retard au navire.

2. Le pilote qui se trouve à bord devra faciliter l'embarquement du collègue venu le remplacer.

3. La relève a lieu sur la passerelle du navire.

Article 18

1. Le pilote est tenu d'informer immédiatement l'autorité compétente, si possible par mariphone, de toute défaillance constatée par lui concernant le navire qu'il pilote, qui serait susceptible de nuire à la sécurité de la navigation.

2. Il est également tenu de signaler tout incident constituant une infraction aux prescriptions légales s'appliquant à la voie navigable concernée, prescriptions ayant pour but :

a. d'assurer la sécurité et la fluidité du trafic maritime;

b. de maintenir les voies maritimes en bon état et d'en garantir la navigabilité;

c. de prévenir ou de limiter la dégradation, par le trafic maritime, de l'aménagement hydraulique, des berges et des digues, ou des ouvrages situés dans les voies navigables ou par-dessus celles-ci;

d. de protéger l'environnement.

3. Lorsque le pilote constate que certains dispositifs de signalisation maritime présentent des défaillances, il est tenu d'en avertir immédiatement l'autorité compétente, si possible par mariphone.

4. Les commissaires pourront établir des règles relatives à la rédaction, par le pilote, d'un rapport écrit concernant tout incident ayant entraîné ou qui pourrait avoir entraîné des dégradations, et à la transmission du dit rapport à l'autorité compétente. Ce rapport sera exclusivement destiné à l'usage administratif interne.

Article 19

Il est interdit au pilote de quitter le navire qu'il pilote avant que celui-ci n'ait atteint le lieu où le pilote est censé le conduire.

Article 20

Le capitaine est tenu de pourvoir gratuitement au logement et aux repas du pilote, tant que celui-ci se trouve à bord, ainsi que de prendre toutes mesures permettant à ce dernier d'exercer sa tâche dans les meilleures conditions.

Article 21

Les commissaires pourront établir des règles relatives :

1. à l'obligation, incombant au capitaine, de remplir et de signer le certificat de pilotage;

2. aux données qui doivent figurer sur le certificat de pilotage;
3. à l'usage qui doit être fait du certificat de pilotage en ce qui concerne les services du pilote.

Article 22

Le capitaine et le pilote sont tenus de respecter les règles qui leur sont applicables en matière de prévention des maladies contagieuses.

Chapitre V. Droits et indemnités de pilotage

Article 23

1. Le capitaine d'un Scheldevaarder soumis à l'obligation de recourir aux services d'un pilote est tenu de payer des droits de pilotage.
2. L'obligation visée au paragraphe 1 du présent article incombe également au capitaine dispensé en vertu des dispositions de l'article 9, paragraphe 2, point b.
3. Dans certains cas, définis par la réglementation établie en vertu de l'article 24, paragraphe 1, le capitaine sera en outre tenu de payer des indemnités de pilotage.
4. Le capitaine qui, sans y être obligé, recourt néanmoins aux services d'un pilote, sera tenu de payer des droits de pilotage et, dans certains cas, des indemnités de pilotage.
5. Les commissaires pourront, dans certains cas particuliers à déterminer par eux, accorder ou faire accorder au capitaine d'un navire une dispense totale ou partielle en ce qui concerne les droits ou indemnités de pilotage, qui lui incombent en vertu des paragraphes 1 ou 2 du présent article.

Article 24

1. Le ministre flamand et le ministre néerlandais ayant les services de pilotage dans leurs attributions arrêtent de commun accord les tarifs des droits et des indemnités de pilotage, ainsi que les critères et les règles applicables en la matière.
2. Une caution, prévue par les arrêtés visés au paragraphe 1 ou établie en vertu de ceux-ci, pourra être imposée en garantie du paiement des droits de pilotage et des indemnités de pilotage.

Article 25

1. Les tarifs des droits et indemnités de pilotage sont fixés en monnaie néerlandaise.
2. Les tarifs des droits et des indemnités de pilotage en monnaie belge seront calculés par conversion des tarifs des droits et indemnités de pilotage fixés en vertu de l'article 24, paragraphe 1, au cours du change de la monnaie néerlandaise. Ce cours du change sera basé sur la moyenne de 15 cotations officielles successives de la monnaie néerlandaise, enregistrées à Bruxelles, pendant la période précédant directement la conversion.

3. Les montants ainsi obtenus sont arrondis à la dizaine supérieure, si le dernier nombre entier est égal ou supérieur à 5, et à la dizaine inférieure si le dernier nombre entier est inférieur à 5.

4. Dès que la cote officielle du cours de la monnaie néerlandaise, à Bruxelles, s'écarte de plus de 1,5 % du cours du change appliqué, les tarifs des droits et indemnités de pilotage en monnaie belge devront être adaptés.

5. Le pays qui estime qu'une adaptation au sens du paragraphe 4 s'impose, donnera notification de ce fait au ministre qui, dans l'autre pays, a les services de pilotage dans ses attributions, en précisant la date à partir de laquelle il souhaite que soient notées 15 cotations officielles consécutives du cours de la monnaie néerlandaise à Bruxelles.

6. Le ministre flamand qui a les services de pilotage dans ses attributions, ou une autre instance ou personne agissant en son nom, transmettra les 15 cotations officielles consécutives susvisées au ministre néerlandais qui a les services de pilotage dans ses attributions, en lui proposant un cours officiel, représentatif, de la monnaie néerlandaise, à appliquer pour la détermination des tarifs de pilotage.

7. Après approbation par le ministre néerlandais concerné, ou en son nom, du cours représentatif ainsi proposé, les tarifs des droits et indemnités de pilotage sont déterminés en monnaie belge sur la base du nouveau cours, et ce conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

8. Les tarifs des droits et indemnités de pilotage en monnaie belge fixés aux termes du paragraphe 7 du présent article entreront en vigueur le premier jour du premier mois suivant la date de leur publication au Moniteur belge .

9. Le ministre flamand concerné veillera à ce que cette publication ait lieu dans les plus brefs délais, dès que la procédure prévue au paragraphe 6 du présent article aura été accomplie.

Article 26

Le capitaine n'obtiendra la quittance à délivrer par le service des douanes et accises concerné ainsi que la déclaration de sortie pour son navire, que sur présentation de la preuve du paiement des sommes dues ou du versement d'une caution suffisante pour les couvrir, ou encore d'une déclaration signée par le receveur des droits de pilotage, attestant de ce qu'il n'est plus redevable d'aucun droit de pilotage.

Article 27

Les créances relatives aux droits et indemnités de pilotage restées impayées ou indûment perçues se prescrivent par trois ans à compter du jour où ces montants étaient dus ou ont été perçus. La prescription est interrompue par toute action en recouvrement.

Chapitre VI. Dispositions particulières

Article 28

1. Le non-respect de l'obligation de recourir aux services d'un pilote visée à l'article 9, paragraphe 1, entraînera l'application de sanctions pénales prévues ou à prévoir par la législation de chacun des deux pays.

2. Les autorités belges seront seules compétentes pour poursuivre et juger le capitaine d'un Scheldevaarder, pour toute infraction telle que visée au paragraphe 1 du présent article, si la dite infraction a été commise exclusivement sur le territoire belge.

3. Les autorités néerlandaises seront seules compétentes pour poursuivre et juger le capitaine d'un Scheldevaarder, pour toute infraction telle que visée au paragraphe 1 du présent article, si la dite infraction a été commise exclusivement sur le territoire néerlandais.

4. Lorsque le capitaine d'un Scheldevaarder a commis l'infraction, visée au paragraphe 1 du présent article, tant sur le territoire belge que sur le territoire néerlandais :

a. les autorités belges seront seules compétentes pour poursuivre et juger le capitaine d'un Scheldevaarder qui navigue sous pavillon belge;

b. les autorités néerlandaises seront seules compétentes pour poursuivre et juger le capitaine d'un Scheldevaarder qui navigue sous pavillon néerlandais;

c. la compétence première pour poursuivre et juger le capitaine d'un Scheldevaarder naviguant sous un autre pavillon que ceux visés aux points a et b du présent article, appartiendra aux autorités belges. Si, dans un délai de six mois, aucune procédure n'a été entamée en Belgique, les autorités néerlandaises pourront se substituer aux autorités belges.

5. Toute infraction telle que visée au paragraphe 1 du présent article sera jugée sur la base des prescriptions légales du pays dont les autorités sont compétentes en application des paragraphes 2 à 4 du présent article.

6. Les deux pays s'engagent à se communiquer réciproquement toutes données d'enquête et toutes informations relatives aux cas jugés ou classés sans suite.

7. Les procédures d'enquête et de poursuite devront entraîner le moins de retard possible pour le navire concerné.

Article 29

1. Toute personne qui n'a pas été admise à la fonction de pilote conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Traité et qui offrirait ses services pour exercer les fonctions de pilote ou assurer des tâches de pilotage, est passible des peines prescrites par la loi dans le pays concerné.

2. L'infraction visée au paragraphe 1 sera jugée selon les lois du pays sur le territoire duquel elle a été commise.

Article 30

En cas de dommage causé dans l'exercice des services de pilotage aux termes du présent règlement, la responsabilité civile des personnes concernées dans l'exercice des services de pilotage sera déterminée sur la base des règles du droit du pays sur le territoire duquel est établi le siège principal du service de pilotage dont relève l'intéressé.

Chapitre VII. Surveillance commune

Article 31

1. La surveillance commune est exercée, conjointement ou séparément, par les commissaires auxquels elle a été confiée, conformément aux dispositions du présent chapitre; elle concerne :

a. tous les dispositifs destinés à promouvoir la sécurité et la fluidité du trafic maritime et la préservation des chenaux, le fonctionnement de ces dispositifs, ainsi que les services de pilotage sur l'Escaut et ses embouchures;

b. les services de pilotage sur le canal de Terneuzen à Gand.

2. Le gouvernement flamand et le gouvernement néerlandais nomment chacun deux commissaires chargés de la surveillance commune. Les procédures de nomination et de révocation de ces agents sont déterminées par le gouvernement dont ils relèvent.

Article 32

1. Les commissaires se réuniront au moins tous les trois mois, alternativement en Belgique et aux Pays-Bas. Les dates de ces réunions seront fixées de commun accord.

2. Ces réunions ont entre autres pour objet l'inspection générale de tout ce qui relève de la surveillance commune aux termes de l'article 31.

3. Au cours de ces réunions, les commissaires fixeront conjointement les mesures qui relèvent de leur compétence en vertu du présent règlement ou en vertu d'autres accords conclus entre les deux pays.

4. Les commissaires informeront les services de pilotage de toutes les règles qu'ils établiront en application du présent règlement ainsi que de toutes les décisions qu'ils prendront en application du présent règlement ou des règles établies en vertu de celui-ci, pour autant que les dites décisions se rapportent aux services de pilotage.

Article 33

1. Au cours de leurs tournées d'inspection, les commissaires vérifieront avec une vigilance toute particulière s'il est nécessaire d'apporter des modifications suite notamment à certains changements intervenus dans les voies navigables ou dans la navigation dans les dispositifs, installations et services mis en place par les deux pays en vertu de leurs obligations réciproques relatives aux eaux navigables de l'Escaut et de ses embouchures. C'est à cette même fin que le gouvernement flamand et le gouvernement néerlandais veilleront à

ce que les eaux navigables de l'Escaut et de ses embouchures soient régulièrement sondées, de manière à pouvoir disposer d'un maximum de données concernant leur configuration et les changements survenus.

2. Les réunions visées à l'article 32 feront l'objet d'un procès-verbal où pourront éventuellement être reprises les propositions relatives aux modifications visées au paragraphe précédent. Les points de vue des commissaires seront, s'ils le souhaitent, consignés dans ce procès-verbal.

3. Les commissaires se transmettront les résultats de leurs inspections individuelles et se réuniront, si nécessaire, pour prendre des mesures ou formuler des propositions à l'intention, respectivement, du gouvernement flamand et du gouvernement néerlandais.

Article 34

1. La surveillance commune exercée à l'égard des services de pilotage ne s'étendra pas à d'autres activités que celles appartenant au service de pilotage proprement dit. Cette surveillance a pour objet de s'assurer que les services de pilotage des deux parties s'acquittent de leurs obligations, conformément aux prescriptions en la matière.

2. Lorsque les commissaires apprennent qu'un pilote de l'autre pays a manqué à ses obligations, ils informeront les commissaires de cet autre pays de cet état de choses en leur fournissant, le cas échéant, les données se rapportant à l'infraction commise.

Article 35

1. En cas de collision, d'échouage ou de naufrage d'un navire, de dommages causés par un navire ou de tout incident analogue sur l'Escaut ou dans l'une de ses embouchures, les commissaires pourront, conjointement si possible, ouvrir ou faire ouvrir une enquête sur les circonstances et les causes de l'incident et en dresser procès-verbal.

2. Les services de pilotage fourniront toutes les informations utiles à l'enquête et y prêteront leur concours. Les informations fournies seront destinées exclusivement à l'usage administratif interne.

Article 36

Le bâtiment à bord duquel se trouvent les commissaires arborera un signe distinctif et ne sera soumis à aucune surveillance ni contrôle.

Article 37

Les commissaires se prêteront mutuellement assistance afin qu'il leur soit possible d'accomplir au mieux leurs tâches, conjointement ou séparément.

Vu pour annexe au Traité

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique:

Pour le Gouvernement Flamand :

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :