

ZWITSERLAND

Voorbehoud, gemaakt bij de ondertekening op 17 november 1981 en hernieuwd op het ogenblik van de nederlegging van de akte van bekrachtiging op 11 maart 1985 — Or. Frans

Zwitserland verklaart Hoofdstuk II van het Tweede Aanvullende Protocol bij het Europees Verdrag betreffende uitlevering niet te aanvaarden.

Notes

(2) *Voorbehoud ingetrokken per Nota Verbaal van de Permanente Vertegenwoordiging van Italië geregistreerd bij het Secretariaat-generaal op 23 augustus 1990 - Or. Frans*

(3) Nota van het Secretariaat

Brief d.d. 24 december 1985 van de Permanent Vertegenwoordiger van Nederland.

Het eiland Aruba dat nog steeds deel uitmaakt van de Nederlandse Antillen verkrijgt op 1 januari 1986 interne autonomie als land binnen het Koninkrijk der Nederlanden. Vanaf deze datum zal het Koninkrijk niet langer bestaan uit twee landen, met name Nederland (Koninkrijk in Europa) en de Nederlandse Antillen (in het Caribisch gebied), maar uit drie landen, met name de twee bovengenoemde en Aruba.

Aangezien de wijzigingen die op 1 januari 1986 ingaan slechts betrekking hebben op een wijziging in de interne constitutionele betrekkingen binnen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk als dusdanig het volkenrechtelijk subject blijft waarmee verdragen worden gesloten, laten bedoelde wijzigingen volkenrechtelijk gesproken de verdragen die het Koninkrijk heeft gesloten en die reeds van toepassing zijn voor de Nederlandse Antillen, met inbegrip van Aruba, onverlet. Deze verdragen blijven van kracht voor Aruba in zijn nieuwe hoedanigheid van land binnen het Koninkrijk. Bijgevolg zijn, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, deze verdragen vanaf 1 januari 1986, van toepassing op de Nederlandse Antillen (zonder Aruba) en op Aruba.

Verder zijn, wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de in de bijlage opgesomde verdragen waarbij het Koninkrijk der Nederlanden partij is en die van toepassing zijn op de Nederlandse Antillen, met ingang van 1 januari 1986, van toepassing op de Nederlandse Antillen en op Aruba.

F. 1999 — 4112

[C — 99/15119]

5 MARS 1999. — *Loi portant assentiment 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) et annexe, faits à Middelburg le 11 janvier 1995 (1) (2) (3)*

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2. Le 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) et annexe, faits à Middelburg le 11 janvier 1995, sortiront leur plein et entier effet.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 5 mars 1999.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,
E. DERYCKE

Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

Le Ministre de la Justice,
T. VAN PARYS

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,
T. VAN PARYS

N. 1999 — 4112

[C — 99/15119]

5 MAART 1999. — *Wet houdende instemming met 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 gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement) en bijlage, gedaan te Middelburg op 11 januari 1995 (1) (2) (3)*

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachten hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet

Art. 2. 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, afdeling 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement) en bijlage, gedaan te Middelburg op 11 januari 1995, zullen volkomen gevolgd hebben.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 5 maart 1999.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,
E. DERYCKE

De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

De Minister van Justitie,
T. VAN PARYS

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,
T. VAN PARYS

Notes

Sénat

(1) *Session 1998-1999*

Documents. — Projet de loi déposé le 19 octobre 1998, n° 1-117/1.

Documents. — Rapport, n° 1-117/2. — Texte adopté par la Commission, n° 1-117/3.

Annales parlementaires; — Discussion. Séance du 10 décembre 1998. — Vote. Séance du 10 décembre 1998.

Chambre des représentants

Documents. — Projet transmis par le Sénat, n° 49-1895/1. — Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, 49-1895/2.

Annales parlementaires. — Discussion. Séance du 18 décembre 1998. — Vote. Séance du 28 janvier 1999.(2) Décret de la Région flamande du 5 avril 1995 (*Moniteur belge* du 19 juillet 1995, p. 19781).

(3) Conformément aux dispositions de son article 13, cet Accord entre en vigueur le

Règlement de l'Escaut — Commentaire — Traduction

I. Généralités

Le présent Traité et l'Annexe qui y est jointe ont pour objet d'adapter, quant au fond et quant à la forme, le Règlement du 20 mai 1843 pour 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 relatif au pilotage et à la surveillance commune (Règlement de l'Escaut), aux pratiques qui se sont répandues au cours des décennies, aux évolutions qui se sont fait jour et aux exigences nouvelles du fonctionnement des services d'exécution et de la mission des commissaires chargés de la surveillance commune (ci-après dénommés : les commissaires). Cette adaptation contribuera à accroître la lisibilité et l'applicabilité du Règlement de l'Escaut.

Le Règlement de l'Escaut fait l'objet, non seulement d'une actualisation, mais encore de modifications, qui peuvent être rangées sous les rubriques suivantes :

A. abrogation des dispositions superflues;

B. Introduction dans le Règlement de l'Escaut de dispositions relatives à la clé de répartition entre les services de pilotage belges et néerlandais;

C. délégation de la compétence en matière de modalités d'exécution, selon le cas, aux ministres concernés ou aux commissaires;

D. introduction de sanctions pénales en cas de non-respect de l'obligation de recourir aux services d'un pilote;

E. application du principe "pas de pilote, pas de droits de pilotage";

F. adaptation du texte afin qu'il reflète la nouvelle répartition des compétences entre les différents niveaux du pouvoir en Belgique, et notamment le rôle de la Région flamande et du Gouvernement flamand.

Commentaires

A. Abrogation des dispositions superflues

L'actuel Règlement de l'Escaut contient une série de dispositions qui, d'une manière générale ou du fait de la présence ou de la nouvelle formulation de dispositions existantes, peuvent être considérées comme superflues. Par ailleurs, un certain nombre d'autres dispositions peuvent également être qualifiées d'inutiles en raison de l'évolution des techniques et la pratique sur le terrain.

Plusieurs articles, ou parties d'articles de l'actuel Règlement de l'Escaut sont à considérer comme tels et s'ils figurent encore dans le texte actualisé, c'est sous une forme complètement remaniée. Il s'agit des articles 2, 6 à 9, 13, 14, 17, 18, 21, 23 à 26, 29, 30, 33, 52 à 58, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 70 et 74. On examinera ci-après les motifs qui sont à la base de leur abrogation ou à leur remaniement.

L'"administration de pilotage" dont il est question dans l'ancien article 2 fait partie du service de pilotage. Ceci vaut surtout pour la section qui joue un rôle essentiel dans l'organisation du service de pilotage, c'est à dire le service responsable des tours de rôle et de l'attribution des tâches aux pilotes. L'actuel article 1 prévoyait déjà des compétences réciproques en matière d'établissement de services de pilotage tout au long du cours de l'Escaut et dans ses embouchures. Le nouvel article 3, 1^{er} paragraphe, contient une disposition similaire. Si l'on établit une corrélation avec le paragraphe 3 de ce même article, on constate que la mise en place effective des implantations jugées nécessaires se trouve suffisamment garantie. La reconnaissance légale

Nota's

Senaat

(1) *Zitting 1998-1999*

Documenten. — Ontwerp van wet ingediend op 19 oktober 1998, nr. 1-117/1.

Documenten. — Verslag, nr. 1-117/2. — Tekst aangenomen door de Commissie, nr. 1-117/3.

Parlementaire Handelingen. — Bespreking. Vergadering van 10 december 1998. Stemming. Vergadering van 10 december 1998.

Kamer van volksvertegenwoordigers

Documenten. — Tekst overgezonden door de Senaat, nr. 49-1895/1. — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, nr. 49-1895/2.

Parlementaire Handelingen. — Bespreking. Vergadering van 18 december 1998. — Stemming. Vergadering van 28 januari 1999.(2) Decreet van het Vlaamse Gewest van 5 april 1995 (*Belgisch Staatsblad* van 19 juli 1995, blz. 19781).

(3) Overeenkomstig de bepalingen van artikel 13, treedt deze overeenkomst inwerking op

Scheldereglement — Toelichting

I. Algemeen

Dit verdrag en de daarbij gevoegde bijlage hebben tot doel het Reglement van 20 mei 1843 ter uitvoering van artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839, en van Hoofdstuk 11, afdelingen 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842 betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht (Scheldereglement), zowel redactioneel als inhoudelijk aan te passen aan de in de loop der decennia gegroeide praktijk, de zich voorgedane ontwikkelingen en eisen van het functioneren van de uitvoerende diensten en van de met het gemeenschappelijk toezicht belaste commissarissen (verder te noemen : de commissarissen). Daarbij is tevens de helderheid en de hanteerbaarheid van het Scheldereglement vergroot.

Naast een actualisering van het Scheldereglement zijn de wijzigingen als volgt in te delen :

A. het vervallen van overbodige bepalingen;

B. het opnemen van de verdelingsregeling tussen de Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensten in het Scheldereglement;

C. het delegeren van nadere uitvoering aan de betreffende ministers c.q. aan de commissarissen;

D. het invoeren van strafsancities op het niet nakomen van de verplichting om van de diensten van een loods gebruik te maken;

E. het doorvoeren van het principe " geen loods, geen loodsgeld";

F. aanpassing van de tekst aan de gewijzigde verdeling van bevoegdheden over de bestuurslagen in België, waarbij met name de positie van het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Regering van belang is.

Toelichting

ad A. Het vervallen van overbodige bepalingen

Het huidige Scheldereglement bevat een aantal bepalingen die, hetzij in het algemeen, hetzij door de aanwezigheid of nieuwe formulering van bestaande bepalingen, als overbodig kunnen worden aangemerkt. Daarnaast is een aantal bepalingen door technische ontwikkelingen en feitelijk operationele praktijken eveneens als overbodig te kwalificeren.

Verscheidene artikelen, of onderdelen van artikelen, van het huidige Scheldereglement kunnen als zodanig worden aangemerkt en komen niet, of in sterk gewijzigde vorm, terug. Het betreft de artikelen 2, 6 tot en met 9, 13, 14, 17, 18, 21, 23 tot en met 26, 29, 30, 33, 52 tot en met 58, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 70 en 74. Hierna zal ingegaan worden op de daaraan ten grondslag liggende redenen.

De in het voormalige artikel 2 genoemde " loodsadministratie" maakt deel uit van de loodsdienst. Dat geldt in het bijzonder voor het onderdeel dat voor de organisatie van de loodsdienst van essentieel belang is, namelijk de dienst die instaat voor de beurtregelingen en de toewijzing van de taken aan de loodsen. Het bestaande artikel 1 voorzorg al in de wederzijdse bevoegdheid tot het vestigen van loodsdiensten langs de gehele loop van de Schelde en haar mondingen. In het nieuwe artikel 3, eerste lid, is dat eveneens vastgelegd. In samenhang met het derde lid van dat artikel is voldoende gewaarborgd dat de noodzakelijk geachte vestigingen ook daadwerkelijk kunnen plaatsvinden. Een wettelijke erkenning van een en ander, waar het

réci-proque dont il est question à l'ancien article 2 n'a jamais eu lieu et, en raison notamment de l'existence d'une obligation conventionnelle réci-proque, n'a jamais été ressenti comme une lacune. Par conséquent, l'ancien article 2 n'a pas été repris dans le nouveau texte.

En ce qui concerne les dispositions relatives à l'admission à la fonction de pilote, aux compétences de celui-ci ainsi qu'à l'exercice de sa profession, le nouvel article 6 renvoie à la législation des deux pays, sans préjudice des dispositions prévues par le présent Règlement ou en vertu de celui-ci. Les articles 6, 7, 8 et 9 peuvent donc être considérés comme superflus.

L'ancien article 13 prévoyait l'enregistrement d'éventuelles plaintes déposées contre les pilotes ainsi que leur traitement sur le plan administratif. Dans la pratique, il n'en a jamais été fait usage. D'ailleurs, les plaintes éventuelles sont introduites auprès des autorités nationales concernées. Les deux pays disposent donc de moyens suffisants pour intervenir, le cas échéant, en prenant des mesures disciplinaires ou autres.

Depuis un certain temps, dans les deux pays, l'habitude est prise de réglementer au niveau national les services de pilotage et les prestations des pilotes. La clé de répartition des prestations de pilotage, telle qu'elle avait été fixée en 1966, et figure à présent à l'article 4, en corrélation avec les tarifs à fixer de commun accord, garantit qu'il n'y aura plus aucun motif pour choisir un service de pilotage plutôt qu'un autre. L'ancien article 14 peut dès lors être supprimé.

L'ancien article 17 permettait au capitaine de choisir un pilote appartenant à un service de pilotage déterminé; il y était donc question de l'engagement du pilote par le capitaine. Depuis 1966 dans la pratique, ce n'est plus ainsi que cela se passe et la possibilité est expressément exclue dans le nouvel article. L'article 17 peut dès lors être supprimé.

L'article 18 postulait lui aussi l'existence d'une concurrence entre services de pilotage des deux pays et la nécessité de faire payer une amende pilotes lorsque, par leur faute, un autre pilote se serait déplacé inutilement jusqu'au navire à piloter. Le cas ne s'est jamais présenté, en raison notamment de la règle de répartition et du mode d'appel des pilotes. Cet article peut dès lors également être supprimé.

Quant à l'article 21, il n'est plus pertinent dans sa version jusqu'ici appliquée, du fait que le pilotage de navires de mer est organisé de façon explicite par la législation nationale de chacun des deux pays, et que les références à ces législations reprises dans le texte du Règlement, font que le dit pilotage ne pourra s'opérer que sur la base de compétences fixées par la loi. Pour le reste, on se référera aux commentaires relatifs aux anciens articles 24 et 25.

L'ancien article 23 portait sur le versement par-dessus bord et l'embarquement de lest. Indépendamment de la question de savoir si pareille disposition est encore pertinente, on peut se référer au nouvel article 18, paragraphe 2. Aux termes de celui-ci le pilote est obligé à signaler certains incidents constituant une infraction aux prescriptions légales.

Les anciens articles 24 et 25 remontaient à l'époque où l'assistance et le sauvetage n'étaient réglés de façon explicite ni au niveau international, ni au niveau national. Surtout depuis l'élaboration de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, conclue à Bruxelles le 23 septembre 1910, et sa mise en oeuvre dans les législations nationales, les dits articles peuvent, dans la mesure où ils traitent ces matières, être considérés comme superflus. Pour le reste, ces articles sont fondés sur l'existence d'une relation concurrentielle depuis longtemps disparue et sur des situations qui ne se produisent plus ou ne pourront plus se produire.

Les remarques relatives à l'ancien article 23 valent également pour l'ancien article 26. Le pilote est tenu, si les circonstances le requièrent, de signaler les incidents constituant une infraction aux prescriptions légales. La matière réglementée par l'ancien article 26 est à présent incorporée dans le Règlement relatif aux navires transportant des produits dangereux.

L'article 29 reposait encore, lui aussi, sur le postulat d'une relation concurrentielle - aujourd'hui disparue - entre les deux services de pilotage. Par ailleurs, il est actuellement fait recours, comme le prescrivent du reste les paragraphes 2 et 3 de l'article 13, aux règles du Code international des Signaux.

Les dispositions de l'article 30 n'ont plus de raison d'être d'autant plus qu'il incombe aux commissaires de déterminer les prestations de pilotage. En outre, ces dispositions n'ont plus cours sur le plan pratique, puisqu'elles se rapportaient aux voiliers. Les aspects tarifaires sont maintenant intégralement repris dans des dispositions y relatives.

voormalige artikel 2 over sprak, heeft nooit plaatsgevonden en is, mede tegen de achtergrond van een wederzijdse verdragsrechtelijke verplichting, nimmer als een gemis ervaren. Het voormalige artikel 2 is derhalve niet overgenomen.

Het nieuwe artikel 6 verwijst voor de bepalingen met betrekking tot de toelating tot de functie van de loods, zijn bevoegdheden en zijn beroepsuitoefening, onverminderd het bepaalde bij of krachtens dit reglement, naar de wetgeving van de beide landen. Daarmee zijn de artikelen 6, 7, 8 en 9 als overbodig te beschouwen.

Het voormalige artikel 13 voorzag in een registratie van eventuele klachten tegen loodsen en de verdere administratieve afwikkeling daarvan. In de praktijk wordt daarvan nimmer gebruik gemaakt. Bovendien worden eventuele klachten ingediend bij de betreffende nationale autoriteiten. In beide landen bestaan voldoende mogelijkheden om in voorkomende gevallen door middel van discipline of andere maatregelen op te treden.

Beide landen kennen, inmiddels traditioneel, een nationaal wettelijke regeling voor de loodsdiensten en de loodsen. De verdeling van de loodsprestaties, zoals die in 1966 opnieuw is vastgesteld en nu wordt opgenomen in artikel 4, waarborgt, in samenhang met de gemeenschappelijk vast te stellen tarieven, dat geen reden aanwezig is om voorkeur voor een bepaalde loodsdienst te hebben. In dit verband kan artikel 14 vervallen.

Het voormalige artikel 17 ging uit van een mogelijke keuze door de gezagvoerder van een loods van een bepaalde loodsdienst, en spreekt dan ook van het "aannemen" van een loods. Dat is sinds 1966 niet meer de praktijk en wordt door de regeling van het nieuwe artikel 4 expliciet uitgesloten. Artikel 17 kan derhalve vervallen.

Ook artikel 18 ging uit van concurrentie tussen beide loodsdiensten en van een noodzakelijke boete van de ene loods ten opzichte van de andere loods, indien deze laatste zich, door de schuld van de eerste, onnodig naar het te loodsen schip zou hebben begeven. Dit is, mede gezien de verdelingsregeling en de wijze van bestelling van loodsen, nimmer aan de orde gebleken. Derhalve kan ook dit artikel vervallen.

Het tot dusverre bestaande artikel 21 is niet meer relevant door het feit dat het loodsen van zeeschepen in beide landen uitvoerig in de wetgeving is geregeld en, door de thans opgenomen verwijzingen daarnaar, alleen maar kan plaatsvinden op grond van wettelijk geregelde bevoegdheden. Voor het overige zij verwezen naar hetgeen wordt opgemerkt met betrekking tot de voormalige artikelen 24 en 25.

Het voormalige artikel 23 betrof het overboord werpen en opnemen van ballast. Afgezien van de vraag of een dergelijke bepaling nog relevant is, kan verwezen worden naar het nieuwe artikel 18, tweede lid. De loods wordt daarin verplicht melding te maken van bepaalde gebeurtenissen die strijdig zijn met wettelijke voorschriften.

De oude artikelen 24 en 25 stamden uit de tijd dat de hulp en berging noch internationaal, noch nationaal uitvoerig geregeld was. Vooral na de totstandkoming van het op 23 september 1910 te Brussel gesloten Verdrag tot het vaststellen van bepaalde eenvoudige regelen betreffende hulp en berging, en de uitvoering daarvan in de nationale wetgeving, kunnen deze artikelen, waar het om deze aspecten gaat, als overbodig worden beschouwd. Voor het overige zijn deze artikelen gebaseerd op de reeds lange tijd niet meer bestaande concurrentieverhouding en op situaties die zich niet meer voor (kunnen) doen.

Voor het voormalige artikel 26 geldt hetzelfde als voor artikel 23. Voor zover relevant dient de loods melding te maken van gebeurtenissen die strijdig zijn met de wettelijke voorschriften. De in het voormalige artikel 26 geregelde materie is nu opgenomen in het Reglement vervoer gevaarlijke stoffen voor zeeschepen.

Ook artikel 29 ging nog uit van een niet meer bestaande concurrentieverhouding tussen beide loodsdiensten. Bovendien worden thans, zoals ook weer voorgeschreven is in artikel 13, tweede en derde lid, de regels van het Internationaal Seinboek gehanteerd.

Zeker nu de commissarissen de loodsprestaties vaststellen, is de behoefte aan het bepaalde in artikel 30 vervallen. Bovendien heeft het bepaalde geen praktische betekenis meer, omdat dit nog uitging van zeilschepen. Tarief aspecten zijn thans integraal in de desbetreffende bepalingen opgenomen.

Eu égard aux dispositions du nouvel article 18, l'article 33 n'est plus pertinent. Les dispositions de l'ancien article 33 sont à présent intégrées dans les réglementations nationales, à savoir respectivement le Règlement de navigation de l'Escaut occidental et le Règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur.

Les articles 52 à 57, relatifs aux précautions à prendre contre propagation des maladies contagieuses, sont remplacés par une référence, dans le nouvel article 22, aux prescriptions légales en vigueur.

L'article 58 peut être supprimé. Il s'est avéré que, durant les longues années où cet article a été d'application, ses dispositions n'ont jamais été invoquées. Par ailleurs, dans le cas hypothétique où des litiges en la matière devraient être réglés, le droit commun offre suffisamment de possibilités de trouver une solution appropriée.

De même, l'article 60 n'a jamais trouvé application. La raison en est, ici aussi, que ces infractions peuvent être sanctionnées de façon satisfaisante dans chacun des deux pays. Citons notamment à cet égard, les règlements sur la navigation maritime existant dans chacun des deux pays. Par conséquent, compte tenu en outre des dispositions de l'actuel article 28, paragraphe 6, l'ancien article 61 peut, lui aussi, être supprimé.

Les articles 64 et 65 prévoyaient toujours la possibilité d'autoriser, dans certaines circonstances, des personnes autres que les pilotes à piloter. Aux termes de chacune des deux législations nationales, cette situation est aujourd'hui dépassée et est d'ailleurs inadmissible. Dès lors, ces deux articles peuvent être supprimés.

L'article 66 a été vidé de son sens, en raison de l'évolution du trafic maritime et fluvial, de l'assistance et du sauvetage, ainsi que de la façon dont travaillent les pilotes, et peut dès lors être supprimé.

La Convention du 23 octobre 1957 entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique, réglant l'éclairage et le balisage de l'Escaut occidental et de ses embouchures, de par sa nature et son contenu (cf. article 13 de cette Convention), couvre suffisamment le champ d'application des dispositions de l'ancien article 70 du Règlement de l'Escaut. Ce dernier article peut dès lors être supprimé.

B. Introduction dans le Règlement de l'Escaut de dispositions relatives à la clé de répartition entre les Services de pilotage belges et néerlandais

En 1966, le Directeur général de la Marine et de la Navigation intérieure à Bruxelles et le Directeur général des Services de Pilotage à La Haye, autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont, pour des motifs d'efficacité, conclu un nouvel accord administratif en vue de l'application du Règlement de l'Escaut.

La faculté offerte aux capitaines par l'ancien article 1 du Règlement de l'Escaut, de choisir librement entre un pilote belge et un pilote néerlandais, avait sa source dans l'existence d'une concurrence entre Services de pilotage. Cette concurrence, qui existait encore au moment de l'élaboration du Règlement de l'Escaut en 1843, n'a cessé de diminuer à mesure que les services de pilotage des deux pays s'organisaient et qu'étaient introduites les législations nationales relatives aux pilotes et aux services de pilotage. Même dans la pratique cette disposition s'est donc avérée, vide de sens.

En outre, la croissance et la nature du trafic maritime et fluvial, et donc les services (opérationnels) de pilotage, requièrent une organisation de plus en plus poussée des prestations à fournir de part et d'autre. C'est en effet le seul moyen, non seulement de permettre le maintien, dans les deux pays, d'une exploitation efficace, mais également de garantir un service optimal à la navigation.

Ces évolutions ont débouché, en fin de compte, sur l'élaboration de l'Arrangement concernant le Service de pilotage vers et sur l'Escaut occidental et sur le canal de Terneuzen (Arrangement pilotage 1966), qui fixe la clé de répartition des prestations de pilotage et des droits de pilotage à 72,5 % pour le Service de pilotage belge et à 27,5 % pour le Service de pilotage néerlandais. L'Arrangement pilotage 1966 et les modalités d'exécution y relatives prévoient par ailleurs des dispositions et des règles d'exploitation plus explicites.

Artikel 33 is, gezien het bepaalde in het nieuwe artikel 18, niet langer relevant. Het bepaalde in het oude artikel 33 is nu opgenomen in de nationale regelingen, te weten het Scheepvaartreglement voor de Westerschelde respectievelijk het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde.

De artikelen 52 tot en met 57, betreffende het weren van besmettelijke ziekten, zijn vervangen door een verwijzing naar de geldende wettelijke voorschriften in het nieuwe artikel 22.

Artikel 58 kan vervallen. In de langdurige praktijk is gebleken dat er nimmer een beroep op het bepaalde in dit artikel is gedaan. Daarnaast biedt het gemene recht voldoende mogelijkheden om, in het theoretische geval dat geschillen terzake beslecht dienen te worden, tot een geëigende oplossing te komen.

Ook artikel 60 heeft nimmer toepassing gevonden. Hiervoor geldt eveneens dat deze overtredingen voldoende gestraft kunnen worden in beide landen. In dit verband moge onder andere verwezen worden naar de scheepvaartreglementering in beide landen. In verband hiermee en mede gezien het bepaalde in artikel 28, zesde lid, kan ook het voormalige artikel 61 vervallen.

De artikelen 64 en 65 gingen nog uit van de mogelijkheid dat anderen dan loodsen onder bepaalde omstandigheden bevoegd zouden zijn tot het loodsen. Dit is door de wetgeving in beide landen achterhaald en ook niet toelaatbaar. In verband hiermee kunnen beide artikelen vervallen.

Artikel 66 heeft gezien de ontwikkeling van het scheepvaartverkeer, hulp en berging, alsmede de wijze van functioneren van de loods geen relevante betekenis meer en kan derhalve vervallen.

Het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België van 23 oktober 1957, regelende de verlichting en de bebakening van de Westerschelde en haar mondingen, biedt naar aard en inhoud (zie artikel 13 van dat Verdrag) voldoende basis voor het bepaalde in het voormalige artikel 70 van het Scheldereglement. Dit laatste artikel kan hier derhalve vervallen.

ad B. Het opnemen van de verdelingsregeling tussen de Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensten in het Scheldereglement

In 1966 hebben de Directeur-Generaal van het Zeewezen en van de Binnenvaart te Brussel en de Directeur-Generaal van het Loodswezen te 's-Gravenhage, daartoe gemachtigd door hun wederzijdse regeringen, om redenen van doelmatigheid, een nieuwe administratieve overeenkomst gesloten voor de toepassing van het Scheldereglement.

De in het voormalige artikel 1 van het Scheldereglement opgenomen mogelijkheid voor de gezagvoerders tot vrije keuze om een Belgische of een Nederlandse loods te nemen, was nog gebaseerd op met elkaar concurrerende loodsdiensten. Naarmate de loodsdiensten in beide landen steeds meer geordend werden en ook de nationale wetgevingen voor het loodsen en de loodsdiensten werden ingevoerd, is de bij de totstandkoming van het Scheldereglement in 1843 nog aanwezige concurrentie steeds meer verdwenen. Ook in de praktijk is dit daardoor steeds meer een loze bepaling gebleken.

Bovendien eist de groei en de aard van het scheepvaartverkeer, en daarmee de Operationele loodsdiensten, in toenemende mate een ordening van de wederzijds te leveren prestaties. Alleen daardoor kan wederzijds niet alleen een doelmatige operationele organisatie worden gehandhaafd, maar kan ook een zo goed mogelijke dienstverlening aan de scheepvaart plaatsvinden.

Voornoemde ontwikkelingen hebben uiteindelijk geleid tot de Regeling loodsdienst 1966, waarbij de verdeling van de loodsprestaties en de loodsgelden is gesteld op 72,5 % voor de Belgische loodsdienst en 27,5 % voor de Nederlandse loodsdienst. Voorts zijn in de Regeling loodsdienst 1966 en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen verdere voorzieningen en operationele regelingen opgenomen.

Plus de vingt-cinq années se sont écoulées depuis l'élaboration de l'Arrangement pilotage 1966 et sur la base de l'expérience acquise, on peut affirmer que ce règlement - ainsi que les règlements précédents - ont, d'une manière générale, atteint leur objectif, à savoir une augmentation de l'efficacité. Les résultats positifs et durables obtenus depuis la mise en application du Règlement du Service de pilotage de 1966 ont eu pour effet que la clé de répartition se trouve à présent incorporée dans le Règlement de l'Escaut. Les deux services de pilotage bénéficient ainsi, de surcroît, d'une sécurité juridique accrue pour ce qui concerne le volume de leurs prestations. Enfin, l'actuelle refonte du texte a permis de faire disparaître la divergence qui existait entre l'article 1 du Règlement de l'Escaut et le Règlement du Service de pilotage de 1966.

C. Délégation de la compétence en matière de modalités d'exécution, selon le cas aux ministres concernés ou aux commissaires

Le Règlement de l'Escaut contenait depuis toujours un certain nombre de dispositions portant délégation de compétences pour des matières dont on savait déjà, par le passé, qu'elles devraient être régulièrement adaptés ou étendues en fonction des circonstances. Citons à cet égard les articles 36ter et 44 sexies, qui prévoient que la modification, tant des tarifs des droits de pilotage et que des indemnités de pilotage, doit se faire par la voie d'un échange de notes diplomatiques, ainsi que les articles 48-14°, et 48ter-3°, qui portent, le premier sur l'exemption de l'obligation de recourir aux services d'un pilote et le deuxième sur la dispense du paiement des droits et des indemnités de pilotage. Le principe de la délégation a d'ailleurs été maintenu dans les versions ultérieures, notamment pour ce qui concerne l'article 16, paragraphe 1, relatif aux signaux ETA ("estimated time of arrival").

Par ailleurs, une longue expérience du Règlement de l'Escaut a démontré la nécessité de prendre régulièrement des mesures pour assurer le fonctionnement optimal des services qui doivent veiller à la fluidité du trafic maritime et fluvial. Cette mission incombe principalement aux commissaires par la voie d'avis destinés à la navigation et à ces services. En ce qui concerne la première catégorie d'avis, il est important de souligner que, par le passé, les commissaires se sont chargés de publier ces avis aux navigateurs parce qu'il n'existait pas de règlement de navigation pour l'Escaut occidental. Depuis l'entrée en vigueur, le 1^{er} mars 1982, du Règlement de navigation de l'Escaut occidental et le 3 septembre 1981 Règlement de navigation de l'Escaut maritime inférieur, cette lacune est comblée et la tâche des commissaires en matière de réglementation est désormais réduite au droit d'initiative.

Signe de l'évolution vers une plus large délégation de compétences aux ministres concernés et aux commissaires, un certain nombre de dispositions portant délégation ont été reprises dans le nouveau texte, de façon plus explicite toutefois que dans les versions précédentes et portant sur des matières spécifiques, c.à.d. les matières pour lesquelles une adaptation fréquente des mesures d'exécution peut s'avérer nécessaire ou celles qui requièrent une réaction en fonction des circonstances. Les ministres concernés désignent les autorités compétentes (article 1, point 2) ainsi que les catégories de Scheldevaarders exemptés de l'obligation de recourir aux services d'un pilote, déterminent les obligations imposées aux titulaires d'un brevet de pilote ou d'une déclaration de dispense (article 9, paragraphe 2) et fixent les droits et les indemnités de pilotage (article 24, paragraphe 1 et article 25). Les compétences des commissaires en matière de fixation de règles générales figurent aux articles 2, 4 paragraphe 2, 5 paragraphe 6, 9 paragraphes 3 et 4, 10 paragraphes 3 et 4, 11, 13 paragraphe 1, 14, 15 paragraphe 3, 16, 18 paragraphe 4, et 21. Ces compétences ainsi que les autres compétences attribuées aux commissaires sont analysées dans l'examen article par article.

D. Introduction de sanctions pénales en cas de non-respect de l'obligation de recourir aux services d'un pilote

L'introduction de sanctions pénales en cas de non-respect de l'obligation de recourir aux services d'un pilote ou au pilotage à distance est une nouveauté dans le Règlement de l'Escaut; elle mérite de ce fait une attention particulière. Cette disposition fait l'objet de l'article 28, paragraphe 1. Les autres paragraphes de cet article traitent principalement de questions de compétence judiciaire.

Met de Regeling loodsdiens 1966 is inmiddels ruim 25 jaar ervaring opgedaan en vastgesteld kan worden dat deze regeling - en zijn voorgangers in het algemeen aan het gestelde doel, een grotere doelmatigheid, hebben beantwoord. Gezien de langdurige positieve ervaring met de Regeling loodsdiens 1966 wordt deze verdelingsregeling thans in het Scheldereglement opgenomen. Bovendien wordt daarmee voor beide loodsdiens een grotere rechtszekerheid geschapen voor wat betreft de omvang van het werkpakket van beide loodsdiens. Tenslotte wordt hiermee een einde gemaakt aan het uiteenlopen van artikel 1 van het Scheldereglement en de Regeling loodsdiens 1966.

ad C. Het delegeren van nadere uitvoering aan de betreffende ministers c.q. aan de commissarissen

Het Scheldereglement kende vanouds al een aantal delegatiebepalingen voor zaken die in het verleden al waren voorzien als regelmatig aan wijzigingen onderhevig, dan wet als nader in te vullen in verband met zich voordoende omstandigheden. In dit verband kunnen worden genoemd de artikelen 36ter en 44sexies, die een wijziging van de loodsgeldtarieven onderscheidenlijk de loodsvergoedingen delegeren aan een diplomatieke notawisseling, en de artikelen 48, 14° en 48ter, 3°, die voorzien in ontheffing van de loodsplicht onderscheidenlijk in ontheffing van de verplichting tot betaling van loodsgelden en -vergoedingen. Ook bij latere wijziging, in casu artikel 16, eerste lid, betreffende de ETA ("estimated time of arrival")-melding, is de delegatie uitgebreid.

Daarnaast heeft de langdurige praktijk met het Scheldereglement aangetoond dat regelmatig voorzieningen worden geeist om de operationele diensten en de door deze te verzorgen afwikkeling van het scheepvaartverkeer optimaal te kunnen laten verlopen. Hierin is vooral voorzien door de commissarissen, in de vorm van berichten aan de scheepvaart en aan de operationele diensten. Voor wat betreft de eerstgenoemde categorie is nog van belang te vermelden dat het uitgeven van berichten aan de scheepvaart in het verleden door de commissarissen is gedaan, bij gebreke van een regeling van het nautisch beheer op de Westerschelde. Sinds de inwerkingtreding van het Scheepvaartreglement voor de Westerschelde respectievelijk het Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde op 1 maart 1982 respectievelijk 3 september 1981 is deze lacune opgevuld en hebben de commissarissen in deze hooguit een initiërende taak.

Aansluitend bij de ontwikkeling naar een ruimere delegatie van bevoegdheden naar de betrokken ministers en de commissarissen zijn, duidelijker dan tot nu toe en gericht op specifieke onderwerpen, thans delegatiebepalingen opgenomen voor die onderwerpen die een zich wijzigende uitvoering kunnen eisen, dan wel aan de hand van de omstandigheden moeten kunnen worden beoordeeld. De bevoegdheden van de betrokken ministers betreffen de aanwijzing van de bevoegde autoriteiten (artikel 1, onderdeel 2), de aanwijzing van de categorieën Scheldevaarders die van de loodsplicht zijn vrijgesteld, de vaststelling van de eisen die gesteld worden aan zogenaamde loodsbrevet- of verklaringhouders (artikel 9, tweede lid) en de vaststelling van de loodsgelden en de loodsvergoedingen (artikel 24, eerste lid, en artikel 25). De bevoegdheden van de commissarissen tot het stellen van algemene regels vinden we in de artikelen 2, 4, tweede lid, 5, zesde lid, 9, derde en vierde lid, 10, derde en vierde lid, 11, 13, eerste lid, 14, 15, derde lid, 16, 18, vierde lid, en 21. Op deze en andere bevoegdheden van de commissarissen wordt ingegaan bij de artikelsgewijze toelichting.

ad D. Het invoeren van strafmaatregelen op het niet nakomen van de verplichting om van de diensten van een loods gebruik te maken

Een onderwerp dat nieuw is in het Scheldereglement en dat een afzonderlijke vermelding verdient is het invoeren van strafmaatregelen op het niet nakomen van de verplichting om gebruik te maken van de diensten van een loods of van adviezen vanaf de wal. Dit is opgenomen in artikel 28, eerste lid. De overige leden van dit artikel bevatten in hoofdzaak een jurisdictieregeling.

La nature et la taille des différentes catégories de navires, vu le caractère de la voie navigable et l'intensité du trafic maritime et fluvial, font qu'il est indispensable, non seulement de renouveler l'obligation traditionnelle de recourir aux services d'un pilote mais aussi de garantir dans toute la mesure du possible que cette obligation soit effectivement remplie. Du fait des dangers inhérents à la navigation maritime et fluviale actuelle, il est inadmissible que l'on puisse se soustraire à l'obligation de recourir aux services d'un pilote par le simple paiement des droits de pilotage. L'article 28 stipule à ce propos que les deux pays sont convenus de sanctionner pénalement le non-respect de l'obligation de recourir aux services d'un pilote. En corrélation avec la réglementation en vigueur en matière de navigation, cette disposition apporte un maximum de garanties pour l'amélioration de la sécurité.

E. Application du principe "pas de pilote, pas de droits de pilotage"

L'introduction de mesures pénales destinées à assurer le respect de l'obligation de recourir aux services d'un pilote (cf. point D), a pour effet de faire disparaître, en principe, la possibilité - qui a existé jusqu'à ce jour - pour un navire soumis à cette obligation, d'entrer ou de sortir d'un port ou d'un autre lieu de mouillage ou d'ancrage, sans faire appel aux services d'un pilote, le capitaine étant toutefois les droits de pilotage. Dans le nouveau contexte, il ne sera plus possible en principe, pour un navire soumis à cette obligation, de naviguer sans pilote. Ceci a eu en outre pour résultat que ceux qui ne sont pas amenés à recourir aux services de pilotage ne devront plus, en principe, payer de droits de pilotage.

A cela, il existe une exception. Le titulaire d'une déclaration de dispense (cf. article 9 paragraphe 2 point *b*) bien qu'il soit dispensé de l'obligation de recourir aux services d'un pilote, doit néanmoins acquitter des droits de pilotage (réduits). Dans tous les autres cas, la situation est simple. Tout navire soumis à l'obligation de pilotage ne peut naviguer sans recourir aux services d'un pilote et doit dès lors acquitter des droits de pilotage, à moins que - dans certains cas particuliers, individuels - dispense n'ait été accordée par les commissaires. Hormis ces cas particuliers, les seuls cas où il n'y a pas paiement des droits de pilotage sont ceux où il n'y a pas eu de recours aux services d'un pilote, ce qui n'est permis que si le navire n'est pas soumis à l'obligation de pilotage. Sur la base de l'article 9 paragraphe 2 point *a*, certaines catégories de navires sont dispensées de l'obligation de pilotage. Dans certains cas particuliers (dans le cas par exemple, où le pilotage n'a de fait pas été assuré pendant une longue période), dispense de l'obligation peut être accordée dans certains cas individuels sur la base du paragraphe 4 de l'article 9. Pareille dispense a pour effet que le navire n'est plus soumis à l'obligation de pilotage, ne fait plus appel aux services d'un pilote et ne doit plus acquitter par conséquent les droits de pilotage.

F. Adaptation du texte afin qu'il reflète la nouvelle répartition des compétences entre les différents niveaux du pouvoir en Belgique, compte tenu notamment du rôle de la Région flamande et du Gouvernement flamand

Le fait qu'en Belgique, les compétences administrative et législative en matière de pilotage dans le bassin de l'Escaut ont été transférées vers la Région flamande a donné lieu à un certain nombre d'adaptations. Tout d'abord, il est constamment question dans le nouveau texte du Service de pilotage "flamand", puisque c'est ainsi qu'il convient de le nommer dans le contexte des nouvelles relations. Le Gouvernement flamand et le Ministre flamand qui a le Service de pilotage dans ses attributions sont pour les matières tombant dans le champ d'application du Règlement de l'Escaut les interlocuteurs compétents du Gouvernement néerlandais et du Ministre néerlandais concerné. Cette règle connaît néanmoins quelques exceptions, parmi lesquelles notamment les matières relatives aux poursuites pénales et les matières douanières qui sont reprises dans le Règlement de l'Escaut. Celles-ci restent, dans le contexte belge, de la compétence des autorités nationales.

Cette répartition des compétences a également des répercussions au niveau des "prescriptions légales" auxquelles le Règlement de l'Escaut fait référence. Les prescriptions légales relatives à l'établissement et au fonctionnement du service de pilotage et à l'exercice de la fonction de pilote émanent de la Région flamande. D'autres matières, telles que les poursuites pénales, restent de la compétence des autorités nationales.

De aard en de omvang van verschillende categorieën schepen mede in relatie tot het vaarwater en de intensiteit van het scheepvaartverkeer, eisen, naast de vanouds bestaande verplichting om van de diensten van een loods gebruik te maken, een zo groot mogelijke waarborg dat deze verplichting ook wordt nagekomen. De uit het huidige scheepvaartverkeer voortvloeiende gevaren laten niet toe dat het niet nakomen van de loodsplicht wordt afgedaan met de betaling van het loodsgeld. In verband hiermee is in artikel 28 bepaald dat beide landen overeenkomen het niet-nakomen van de loodsplicht strafrechtelijk te sanctioneren. In samenhang met de geldende scheepvaartreglementering betekent dit een maximale waarborg voor de bevordering van de veiligheid.

ad E. Het doorvoeren van het principe "geen loods, geen loodsgeld".

Als gevolg van de invoering van de strafrechtelijke handhaving van de loodsplicht (zie onderdeel D), verdwijnt in principe de tot dusverre bestaande mogelijkheid dat een loodsplichtig schip, zonder gebruik te maken van de diensten van een loods, kan in- of uitvaren, zij het dat de gezagvoerder wel loodsgeld is verschuldigd. In de nieuwe situatie zal het in beginsel niet meer mogelijk zijn dat een loodsplichtig schip zonder loods vaart. Daarmee wordt tegelijkertijd bereikt dat zonder gebruik te maken van de diensten van een loods in beginsel geen loodsgeld behoeft te worden betaald.

Daarop is één uitzondering. De houder van een verklaring van vrijstelling (zie artikel 9, tweede lid, onderdeel *b*) is weliswaar vrijgesteld van de loodsplicht, maar betaalt een (gereduceerd) loodsgeld. In alle overige gevallen is de situatie eenvoudig. Een loodsplichtig schip mag slechts varen met gebruikmaking van de diensten van een loods en is dan ook loodsgeld verschuldigd, tenzij daarvoor - in bijzondere, individuele gevallen - door de commissarissen ontheffing is verleend. Buiten deze bijzonder gevallen blijft de betaling van loodsgeld slechts achterwege als geen gebruik wordt gemaakt van de diensten van een loods, en dat is slechts toegestaan indien een schip niet loodsplichtig is. Op grond van artikel 9, tweede lid, onderdeel *a*, worden bepaalde categorieën schepen van de loodsplicht vrijgesteld. In bijzondere gevallen (zoals bijvoorbeeld het langdurig niet feitelijk voorzien worden in de loodsdienst) kan op grond van artikel 9, vierde lid, in individuele gevallen ontheffing van de loodsplicht worden verleend. Het gevolg van een dergelijke ontheffing is dat het schip niet langer loodsplichtig is, geen gebruik maakt van de diensten van een loods, en derhalve ook geen loodsgeld meer verschuldigd is.

ad F. Aanpassing van de tekst aan de gewijzigde verdeling van bevoegdheden over de bestuurslagen in België, met name met het oog op de positie van het Vlaamse Gewest en de Vlaamse Regering

Het feit dat in België de bestuurlijke en wetgevende bevoegdheid op het terrein van het loodswezen in het Scheldegebied aan het Vlaamse Gewest is overgedragen, heeft een aantal aanpassingen tot gevolg gehad. Allereerst wordt er steeds gesproken van "Vlaamse" loodsdienst, aangezien die aanduiding in de nieuwe verhoudingen de juiste is. De Vlaamse Regering en de Vlaamse minister onder wie de loodsdienst ressorteert zijn voor de Nederlandse regering en de desbetreffende Nederlandse minister, de bevoegde gesprekspartners in de aangelegenheden die onder het Scheldereglement vallen. Daarop zijn echter enkele uitzonderingen, waaronder die gevormd door de aangelegenheden betreffende strafvervolging en de douaneaangelegenheden, die in het Scheldereglement geregeld zijn. Deze blijven in de Belgische verhoudingen een nationale aangelegenheid.

Deze bevoegdheidsverdeling heeft ook gevolgen voor het niveau van de "wettelijke voorschriften" waarnaar in het Scheldereglement wordt verwezen. De wettelijke voorschriften die betrekking hebben op de inrichting en het functioneren van de loodsdienst en de beroepsuitoefening van de loods zijn voorschriften van het Vlaamse Gewest. Andere aangelegenheden, zoals strafvervolging, blijven tot de nationale bevoegdheid behoren.

II. Examen article par article

CHAPITRE Ier. — Définitions

Article 1er

Par souci de clarté, les notions clés du présent règlement ont été définies dans le nouveau règlement.

Il s'agissait tout d'abord de définir la notion de "Scheldevaarder". La règle de base en la matière est que les navires qui naviguent sur l'Escaut, dans ses embouchures ou sur le canal de Terneuzen à Gand sont considérés comme étant des Scheldevaarders pour autant qu'ils n'aient comme point de départ ou comme destination ni un port néerlandais situé sur l'Escaut ou sur le canal de Terneuzen à Gand, ni un poste de mouillage ou d'amarrage situé sur le territoire néerlandais. Sont des exceptions à cette règle les navires dont le point de départ comme la destination se situent sur le territoire belge et qui ne traversent pas la frontière Belgique / Pays-Bas en cours de trajet. Dans la pratique, tout navire qui n'est pas un Scheldevaarder et qui relève pas de l'exception ci-dessus est considéré comme étant un "wetschip" (des Pays-Bas) et tombe dès lors dans le champ d'application de la législation néerlandaise en matière de navigation et de pilotage. Ces définitions reflètent dans les grandes lignes la signification actuelle de ces notions.

Il arrive par ailleurs que certains navires (cf. paragraphe 2, point a de la définition du Scheldevaarder), interrompent leur voyage à partir de la Belgique ou vers ce pays pour alléger ou compléter leur cargaison, eu égard au tirant d'eau, dans un port néerlandais sur l'Escaut ou dans un poste de mouillage ou d'amarrage destiné à cet effet, de façon à ce que le tirant d'eau puisse être porté au niveau qui permettra au navire de terminer le voyage vers la Belgique ou à partir de ce pays de la manière requise. Cette opération ne constitue pas une activité économique qui justifierait que ces navires soient qualifiés de "wetschip" des Pays-Bas. Par le passé, le critère sur la base duquel ces navires étaient qualifiés de Scheldevaarders était le fait que la cargaison suivrait le navire en empruntant la même voie que lui. Cette distinction a été abandonnée. Quelque soit la destination de sa cargaison, tout navire qui décharge ou charge pour des raisons de tirant d'eau sera considéré comme un Scheldevaarder.

Il arrive aussi que le voyage soit interrompu parce qu'il y a embouteillage devant les écluses ou qu'il faut attendre qu'un poste d'amarrage approprié se libère dans le port de destination. Dans ces cas, il n'est pas question non plus d'"activités économiques" exercées sur le territoire néerlandais. Bien que faisant escale dans un port ou dans un poste de mouillage ou d'amarrage néerlandais, ces navires sont néanmoins considérés comme des Scheldevaarders. On ne peut prévoir à l'heure actuelle ce qu'il y aura lieu d'entendre à l'avenir par "activité économique". Il n'est pas à exclure, par ailleurs, que cette notion, lorsqu'il s'agira de l'appliquer dans la pratique, n'engendre des ambiguïtés, faisant naître le besoin, dans l'avenir, de lui donner une définition adéquate. L'article 2, point b, confie aux commissaires la mission de définir cette notion de manière explicite.

Par souci de clarté, soulignons d'ores et déjà que la notion de "Scheldevaarder" n'est pas dans tous les cas déterminante pour répondre à la question de savoir si un navire tombe ou non dans le champ d'application du Règlement de l'Escaut, étant donné que ce Règlement de l'Escaut contient également des règles relatives à la répartition des prestations de pilotage fournies à certains "wetschepen" (cf. texte de l'article 4, paragraphe 5 ainsi que son commentaire).

Enfin, l'article 1 stipule également que les deux ministres désigneront de commun accord les "autorités compétentes", dont il est question à plusieurs reprises dans le Règlement de l'Escaut, et contient la définition des notions "droit de pilotage", "indemnité de pilotage", "prestations de pilotage" et "commissaires".

La notion "droits de pilotage" est définie de manière à faire ressortir que le remboursement des "services individuels" constitue une composante des droits de pilotage. On entend par services individuels le pilotage à distance, fourni aux navires individuels à l'aide de la chaîne de radar de l'Escaut.

II. Artikelsgewijze toelichting

HOOFDSTUK I. — Definities

Artikel 1

Voor alle duidelijkheid zijn thans definities opgenomen voor de relevante begrippen.

In de eerste plaats is dit een definitie van het begrip "Scheldevaarder". Hoofregel hierbij is dat schepen die de Schelde, haar mondingen of het kanaal van Gent naar Terneuzen bevaren, als Scheldevaarder worden aangemerkt, voor zover deze schepen geen Nederlandse haven aan de Schelde of het kanaal van Gent naar Terneuzen of een op Nederlands grondgebied gelegen anker- of ligplaats als bestemming of vertrekpunt hebben. Uitzonderingen hierop zijn de schepen die zowel hun vertrekpunt als hun bestemming op Belgisch grondgebied hebben en tijdens de vaart de Belgisch/Nederlandse grens niet overschrijden. In de praktijk wordt een schip dat geen Scheldevaarder is en niet onder de laatstgenoemde uitzondering valt, aangemerkt als een zogenaamd (Nederlands) wetschip, dat onder de Nederlandse scheepvaartverkeers- en loodswetgeving valt. Deze omschrijvingen stemmen in grote lijnen overeen met de huidige betekenis van die begrippen.

Daarnaast komt het voor (zie de tweede alinea, onderdeel a, van de definitie van Scheldevaarder) dat schepen de reis naar of van België onderbreken om vanwege de diepgang het schip te lichten of bij te laden in een Nederlandse haven aan de Schelde of op een daarvoor aangewezen anker- of ligplaats, zodat de diepgang op peil kan worden gebracht om op de vereiste wijze de vaart naar en van België te beëindigen. Dit leidt niet tot een economische activiteit die een kwalificatie als (Nederlands) wetschip rechtvaardigt. In het verleden is hier voor de kwalificatie van een dergelijk schip als Scheldevaarder het criterium gehanteerd dat de lading het schip via dezelfde weg volgt. Dit onderscheid is losgelaten. Los van de vraag welke bestemming de lading heeft, wordt een schip, dat uitsluitend lost of laadt om redenen van de diepgang, als Scheldevaarder beschouwd.

Het komt ook voor dat de reis wordt onderbroken vanwege congesties bij sluizen of het moeten wachten op een geschikte ligplaats in de betreffende bestemmingshaven. In deze gevallen wordt evenmin een "economische activiteit" uitgeoefend op Nederlands grondgebied. Dergelijke schepen worden, hoewel zij een Nederlandse haven of anker- of ligplaats aandoen, toch beschouwd als Scheldevaarder. Het valt op dit moment niet te voorspellen wat later onder "economische activiteit" zal worden verstaan. Ook is het niet uit te sluiten dat dit begrip in de praktijk tot onduidelijkheden zal leiden en dat er in de toekomst behoefte bestaat aan een aangepaste definitie. Artikel 2, onderdeel b, belast de commissarissen het begrip nader te bepalen.

Omwille van de duidelijkheid wordt er hier reeds op gewezen dat het begrip "Scheldevaarder" niet in alle gevallen doorslaggevend is voor de vraag of een schip al dan niet onder het Scheldereglement valt, vermits het Scheldereglement ook regels geeft voor de verdeling van de loodsprestaties die aan bepaalde wetschepen worden geleverd (zie daarvoor de tekst van en de toelichting op artikel 4, vijfde lid).

Tenslotte bevat artikel 1 ook de bepaling dat beide ministers gezamenlijk de in het Scheldereglement op verscheidene plaatsen genoemde "bevoegde autoriteit" aanwijzen, alsmede de definities van "loodsgeld", "loodsvergoedingen", "loodsprestaties" en de "commissarissen".

Het begrip "loodsgeld" is dusdanig gedefinieerd dat daaruit blijkt dat de vergoeding voor "individuele dienstverlening" een component van het loodsgeld is. Met deze individuele dienstverlening wordt bedoeld op de verkeersbegeleiding, die met gebruikmaking van de Schelderdarketen aan de individuele schepen wordt verstrekt.

Les parties ont l'intention, à terme, de faire de la dite composante un tarif séparé de pilotage à distance pour la navigation sur l'Escaut, au paiement duquel les navigateurs seraient soumis, en plus des droits de pilotage. Etant donné que les accords à conclure en la matière entre la Belgique et les Pays-Bas seront inscrits en temps utile dans la Convention sur la Chaîne de Radar de l'Escaut (Schelderadarverdrag), on peut s'attendre à ce que - parallèlement à l'intégration de cette disposition dans la Convention sur la Chaîne de Radar de l'Escaut - l'élément qui figure dans le Règlement de l'Escaut sous les termes de "d'autres frais liés aux services individuels rendus au capitaine" disparaisse de la définition des droits de pilotage.

Article 2

Dans le commentaire de l'article 1, nous avons indiqué qu'il est souhaitable que les commissaires puissent définir de manière explicite ce qu'il y a lieu d'entendre par "alléger et compléter la cargaison" et par "activité économique".

CHAPITRE II. — Services de pilotage

Article 3

Tout comme les anciens articles 1 et 3, le nouvel article 3 établit le principe selon lequel, afin de permettre l'accomplissement effectif et conjoint des services de pilotage, les services de pilotage flamand et néerlandais sont autorisés à s'installer sur le territoire de chacun des deux pays. Les deux gouvernements se notifieront réciproquement ces établissements et prendront toutes mesures nécessaires.

Article 4

Cet article porte essentiellement réglementation de la répartition des prestations de pilotage entre les deux services de pilotage. C'est le prolongement de la règle de répartition appliquée jusqu'à présent, telle qu'elle figure à l'article 1 du Règlement du Service de pilotage de 1966, mais on lui a conféré un caractère plus définitif.

La répartition ainsi fixée ne s'applique pas aux prestations de pilotage fournies exclusivement dans le cadre du pilotage par un pilote se trouvant à terre. Dans la pratique, les Scheldevaarders pilotés par un pilote se trouvant à terre font appel tant au service de pilotage flamand (depuis la Centrale du trafic maritime à Zeebruges) qu'au service de pilotage néerlandais (depuis le Centre de Coordination pour l'Escaut à Vlissingen). Une répartition des prestations fixée une fois pour toutes ne serait pas pratique. Par contre, les recettes des droits de pilotage pour le pilotage par un pilote se trouvant à terre font elles l'objet d'une répartition fixe prévu au paragraphe 1 de l'article 5.

En ce qui concerne l'autre forme de pilotage à distance, à savoir le pilotage par un pilote se trouvant à bord d'un autre navire, la clé de répartition habituelle reste d'application.

En application du Règlement du Service de pilotage de 1966, le pilotage via les Wielingen et le Scheur est entièrement assuré par les pilotes du service de pilotage flamand. Les navires d'un plus gros tonnage empruntent principalement ces chenaux. Ces prestations revêtent une importance particulière pour les pilotes flamands. Par ailleurs, certaines considérations ont amené les Pays-Bas à insister pour que ces routes maritimes soient ouvertes aux pilotes du service de pilotage néerlandais.

La répartition des droits de pilotage est maintenue pour tous les trajets; mais en attendant la création d'une entreprise publique flamande de pilotage (Vlaams Openbaar Loodsbedrijf), le problème du pilotage via les Wielingen/Scheur n'a pu être résolu;

Les Pays-Bas et la Région flamande sont convenus de garder cette question à l'ordre du jour de leurs rencontres au niveau politique. Les deux pays sont d'accord sur le principe que la clé de répartition des prestations doit s'appliquer, elle aussi, à tous les trajets. La mise en oeuvre de ce principe sur les trajets qui constituent actuellement une exception fera l'objet, en temps opportun, d'une concertation plus approfondie entre les deux ministres compétents.

Tout comme l'article 4a du Règlement du Service de pilotage de 1966, mais clairement, ici, dans un but d'efficacité, le paragraphe 2 de l'article 4 attribue aux commissaires la compétence pour établir des règles explicites en vue de la mise en oeuvre des dispositions du paragraphe 1. Ces règles spécifiques ne pourront déroger au principe visé au paragraphe 1. La mise à exécution du paragraphe 2 devra en tout cas viser à une efficacité optimale.

Het ligt in de bedoeling deze component op termijn om te vormen tot een afzonderlijk verkeersbegeleidingstarief voor de Scheldevaart, dat naast het loodsgeld aan de scheepvaart in rekening gebracht zal worden. Aangezien de afspraken tussen België en Nederland over dit verkeersbegeleidingstarief te zijner tijd zullen worden vastgelegd in het Schelderadarverdrag, valt te verwachten dat - tegelijk met die aanvulling van het Schelderadarverdrag - in het Scheldereglement het element "en voor andere kosten van individuele dienstverlening aan de gezagvoerder" uit de definitie van loodsgeld zal worden geschrapt.

Artikel 2

In de toelichting op artikel 1 is aangegeven dat het wenselijk is dat de commissarissen nader kunnen bepalen wat onder "lichten en bijladen" en "economisch activiteit" moet worden verstaan.

HOOFDSTUK II. — Loodsdiensten

Artikel 3

Conform de voormalige artikelen 1 en 3, wordt in dit artikel het beginsel vastgelegd dat, om de feitelijke gezamenlijke uitvoering van de loodsdienst mogelijk te maken, het aan de Vlaamse en Nederlandse loodsdienst toegestaan is zich op elkaars grondgebied te vestigen. Daarvan zal mededeling worden gedaan en zullen wederzijds de nodige voorzieningen worden getroffen.

Artikel 4

Primair bevat dit artikel de regeling van de verdeling van de loodsprestaties tussen de beide loodsdiensten. Dit is een voortzetting, zij het met een meer definitief karakter, van de huidige verdelingsregeling, zoals nu opgenomen in artikel 1 van de Regeling loodsdienst 1966.

Voor de verdeling van de loodsprestaties die uitsluitend geleverd worden in het kader van het loodsen vanaf de wal, geldt deze vastgelegde verdeling niet. In de praktijk maken Scheldevaarders die gelooft worden vanaf de wal, zowel gebruik van de diensten van de Vlaamse loodsdienst (vanuit de verkeerscentrale Zeebrugge), als van de Nederlandse loodsdienst (vanuit het Schelde Coördinatie Centrum te Vlissingen). Een bepaalde vastgelegde prestatieverdeling is daarbij niet hanteerbaar. Wel is een vaste verdeling van de opbrengsten van het loodsgeld voor het loodsen vanaf de wal vastgelegd in artikel 5, eerste lid.

Voor de andere vorm van loodsen op afstand dan het loodsen vanaf de wal, te weten het loodsen van op een ander schip, geldt de normale verdelingsregeling wel.

In toepassing van de Regeling loodsdienst 1966 worden de beloddingen via de Wielingen en het Scheur geheel verzorgd door loodsen van de Vlaamse loodsdienst. Grotere schepen maken hoofdzakelijk gebruik van deze aanloopgeulen. Deze beloddingen hebben een bijzonder belang voor de Vlaamse loodsen. Anderzijds zijn er overwegingen waarom Nederland steeds heeft aangedrongen op de openstelling van genoemde scheepvaartroutes voor loodsen van de Nederlandse loodsdienst.

De loodsgeldverdeling voor alle trajecten blijft gehandhaafd, doch het probleem van het loodsen in de Wielingen/Scheur kon niet worden opgelost, in afwachting van de oprichting van een Vlaams Openbaar Loodsbedrijf.

Tussen Nederland en het Vlaamse Gewest werd afgesproken dat deze kwestie op de politieke agenda blijft. Beide landen zijn het eens over het principe dat ook de prestatieverdeling voor alle trajecten dient te gelden. Realisatie van dat principe voor de thans uitgezonderde trajecten zal ten gepaste tijde onderwerp vormen van nader overleg tussen de beide bevoegde ministers.

Evenals artikel 4a van de Regeling loodsdienst 1966, maar nu duidelijk gericht op de doelmatigheid, is in het tweede lid van artikel 4 de bevoegdheid voor de commissarissen opgenomen om nadere regels vast te stellen voor de uitvoering van het eerste lid. Deze nadere regels kunnen en mogen geen afbreuk doen aan het principe van dit eerste lid. Het tweede lid moet in elk geval uitgevoerd worden om een zo groot mogelijke doelmatigheid te kunnen bereiken.

Le pilotage des Scheldevaarders revêt une importance essentielle pour les ports d'Anvers et de Gand. A cet égard, il n'était que raisonnable de prévoir que, lorsque l'un des deux services de pilotage ne peut fournir le pourcentage obligatoire de prestations, l'autre service de pilotage pourra lui venir en aide, si cette intervention est possible, notamment sur le plan opérationnel (cf. paragraphe 3). Pareille situation peut par exemple se produire lorsque l'un des deux services de pilotage connaît une pénurie temporaire de pilotes, allant ou non de paire avec une augmentation temporaire du trafic maritime. En principe, les prestations fournies en lieu et place de l'autre service de pilotage ne porteront pas atteinte à la clé de répartition visée au paragraphe 1 du dit article. Il en découlera néanmoins que les dites prestations de pilotage seront financées au moyen des recettes provenant de la répartition des droits de pilotage et seront payées au service de pilotage qui a effectué les dites prestations (cf. article 5, paragraphe 2).

Les paragraphes quatre et cinq contiennent des règles complémentaires en matière de répartition des prestations de pilotage. Il ne s'agit pas cependant ici de navires se dirigeant de la pleine mer vers la Belgique ou inversement, de sorte que, par le passé, ces navires ne pouvaient pas formellement être qualifiés de Scheldevaarders. Par ailleurs, ces navires avaient déjà fait l'objet d'accords, lors de la mise en oeuvre du Règlement du service de pilotage de 1966. En conséquence de la nouvelle définition du Scheldevaarder (article 1), les navires visés au paragraphe 4 sont à présent couverts par la définition. Il s'agit en l'occurrence de Scheldevaarders qui naviguent d'un port belge vers un autre port belge et qui par conséquent, même s'ils passent par le territoire néerlandais, seront pilotés par les pilotes du service de pilotage flamand. Quant aux navires visés au paragraphe 5, ce ne sont pas des Scheldevaarders, pas plus que dans le passé. La portée du Règlement de l'Escaut n'est toutefois pas limitée au seul pilotage des Scheldevaarders mais s'étend également au pilotage sur l'Escaut en général. La disposition du paragraphe 5 constitue un complément nécessaire aux règles relatives au pilotage des Scheldevaarders. Les droits de pilotage visés aux paragraphes 4 et 5 ne sont pas pris en compte dans la clé de répartition mais reviennent au service de pilotage qui a assuré la prestation concernée (cf. article 5, paragraphe 3).

Article 5

Pour ce qui concerne les droits de pilotage, le paragraphe 1 de cet article est identique à l'article 2 de l'Arrangement pilotage 1966. On a toutefois ajouté à la répartition traditionnelle des recettes de pilotage une nouvelle catégorie, celle des recettes du pilotage assuré par un pilote se trouvant à terre. Ainsi qu'il a déjà été dit dans le commentaire de l'article 4, un Scheldevaarder piloté par un pilote se trouvant à terre recourt tant aux services de pilotage flamands qu'aux services de pilotage néerlandais. Dès lors, une répartition de ces prestations n'est évidemment pas possible. L'on a donc fixé une clé de répartition des recettes attribuant 80% à la Région flamande et 20% aux Pays-Bas, qui tient compte à la fois de la répartition moyenne des prestations à fournir par navire et du partage entre la Belgique et les Pays-Bas des frais de la chaîne de radar.

Les paragraphes 2 et 3 introduisent deux systèmes de répartition particuliers. Pour les raisons qui ont justifié leur introduction, on se référera aux commentaires relatifs à l'article 4, paragraphes 3, 4 et 5.

Etant donné que les indemnités de pilotage sont destinées à couvrir les frais exposés par le pilote ou le service de pilotage concerné, ces indemnités reviendront, aux termes du paragraphe 4, au pays à l'autorité duquel ressortit le service de pilotage qui a effectivement assuré les prestations de pilotage concernées.

Le paragraphe 5 a été inspiré par l'évolution des services de pilotage dans les deux pays. Aux Pays-Bas, les services de pilotage ont été privatisés en 1988. Ceci créé une situation nouvelle par rapport au passé, quand il s'agissait, dans les deux pays, de services de pilotage officiels. Le règlement de l'Escaut, en effet, est un traité liant deux pays, auquel les services de pilotage, qu'ils soient privatisés ou officiels ne sont pas partie en tant que tels. Par conséquent, le décompte des droits de pilotage et la répartition des indemnités de pilotage est une matière qui doit être réglée dans le Règlement de l'Escaut. On comprendra bien d'autre part qu'un service de pilotage privatisé attache une grande importance à la part du volume de travail disponible et des recettes de pilotage qui lui revient. Etant donné qu'on peut s'attendre à ce que les statuts des services de pilotage flamand et néerlandais ne soient plus désormais réglés de manière identique, il n'était pas possible de reprendre dans le Règlement de l'Escaut un système convenant aux services de pilotage des deux pays. C'est pourquoi on a choisi, pour ce

Het loodsen van de Scheldevaarders is van essentieel belang voor de havens van Antwerpen en Gent. In verband hiermede is het niet meer dan redelijk dat wanneer één van beide loodsdiensten het verplichte percentage loodsprestaties niet kan verzorgen, de andere loodsdienst bijspringt, indien dit o.a. operationeel mogelijk is (zie het derde lid). Een dergelijke situatie kan zich bij voorbeeld voordoen indien er bij één van beide loodsdiensten een tijdelijk tekort aan loodsen ontstaat, al dan niet in samenhang met een tijdelijk verhoogd scheepvaartaanbod. Dergelijke voor de andere loodsdienst verrichte prestaties tasten de in het eerste lid van dit artikel genoemde verdeelsleutel principieel niet aan. Het heeft echter wel tot gevolg dat deze loodsprestaties uit de opbrengst van de verdeling van de loodsgelden worden genomen en worden vergoed aan de loodsdienst die de betreffende prestaties heeft verricht (zie artikel 5, tweede lid).

Het vierde en het vijfde lid bevatten aanvullende regels voor de verdeling van de loodsprestaties. Het gaat hier echter niet om schepen van of naar volle zee, naar of uit België, zodat deze schepen in het verleden formeel niet als Scheldevaarder konden worden aangeduid. Bij de uitvoering van de Regeling loodsdienst 1966 werden overigens al afspraken over deze schepen gemaakt. Als gevolg van de nieuwe definitie van Scheldevaarder (artikel 1) vallen de in het vierde lid bedoelde schepen wel onder de omschrijving. Het gaat hier om Scheldevaarders die van een Belgische haven naar een Belgische haven varen en daarom, ook al varen zij via Nederlands grondgebied, door de Vlaamse loodsdienst worden geloodst. De schepen die in het vijfde lid worden bedoeld zijn evenals vroeger geen Scheldevaarders. De strekking van het Scheldereglement is echter niet beperkt tot het loodsen van Scheldevaarders alleen, maar heeft ook betrekking op de loodsdienst op de Schelde in het algemeen. De regeling van het vijfde lid is een noodzakelijke aanvulling op de regeling voor het loodsen van Scheldevaarders. De loodsgelden van de in het vierde en vijfde lid genoemde schepen worden niet opgenomen in de verdelingsregeling, maar komen toe aan de loodsdienst die de betrokken prestatie heeft verricht (zie artikel 5, derde lid).

Artikel 5

Het eerste lid is voor wat betreft het loodsgeld conform aan artikel 2 van de Regeling loodsdienst 1966. Toegevoegd is echter een afwijkende verdeling van de loodsgeldopbrengsten uit het loodsen vanaf de wal. Zoals in de toelichting op artikel 4 reeds vermeld, ontvangt een Scheldevaarder die geloodst wordt vanaf de wal zowel dienstverlening van de Vlaamse loodsdienst als van de Nederlandse loodsdienst. Een prestatieverdeling is dan uiteraard niet mogelijk. Op grond van een gemiddelde verdeling van de voor een individueel schip te verlenen werkzaamheden, alsook van de verdeling van de kosten tussen België en Nederland van de Schelderadarketen, is een opbrengstverdeling van 80% voor het Vlaams Gewest en 20% voor Nederland vastgelegd.

Het tweede en derde lid geven twee bijzondere regelingen. Voor de redenen die hiertoe geleid hebben, wordt verwezen naar de toelichting op artikel 4, derde, vierde en vijfde lid.

Aangezien de loodsvergoedingen bedoeld zijn als vergoeding van onkosten van de betreffende loods of loodsdienst, worden deze vergoedingen in het vierde lid toegewezen aan het land waartoe de loodsdienst behoort die de loodsprestaties feitelijk heeft verricht.

Het vijfde lid is ingegeven door de ontwikkelingen van de loodsdiensten in beide landen. In Nederland werd de loodsdienst in 1988 verzelfstandigd. Voor het Scheldereglement levert dit een bijzondere situatie op in vergelijking met het verleden, waarin in beide landen sprake was van een ambtelijke loodsdienst. Het Scheldereglement is immers een verdrag tussen landen, waarbij de (verzelfstandigde of ambtelijke) loodsdiensten als zodanig geen partij zijn. De verrekening van de loodsgelden en de verdeling van de loodsvergoedingen is derhalve een materie die in het Scheldereglement geregeld moet worden. Anderzijds is het begrijpelijk dat een verzelfstandigde loodsdienst groot belang hecht aan zijn gedeelte van het werkpakket en de loodsgeldinkomsten. Aangezien te verwachten valt dat de posities van de Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensten nu en in de toekomst niet identiek geregeld zullen zijn, is het niet mogelijk in het Scheldereglement zelf een regeling te treffen die voor beide loodsdiensten geldt. Daarom is in het vijfde lid gekozen voor een verwijzing naar de

paragraphe 5, de se référer aux dispositions légales ad hoc de chacun des deux pays. Celles-ci pourront - selon le statut du service de pilotage - établir les droits que celui-ci est habilité à faire valoir directement sur tout ou partie des droits de pilotage et des indemnités de pilotage.

Afin de réglementer la perception ainsi que le décompte des droits et des indemnités de pilotage, le paragraphe 6 confère aux commissaires la compétence pour arrêter les modalités régissant cette matière. Il est possible que des mécanismes de compensation directe soient mis en place entre services de pilotage.

Article 6

A côté d'un certain nombre d'obligations expressément imposées aux pilotes et reprises au Chapitre IV, on a pu se borner, quant à l'objet de cet article, à reconnaître la réglementation en vigueur dans les deux pays en la matière. En effet, contrairement à ce qui était le cas lors de l'élaboration, en 1843, du Règlement de l'Escaut, des règles très claires existent actuellement dans les deux pays. Pour la Flandre, elles sont reprises dans la Loi du 3 novembre 1967 relative au pilotage des bâtiments de mer (M.B. du 5-1-1968). Aux Pays-Bas, elles sont inscrites dans la Loi de pilotage ou fixées en vertu de celle-ci (Journal officiel des Pays-Bas : Stb. n° 353 de 1988). L'intention n'a jamais été d'introduire dans le règlement de l'Escaut un régime spécifique en cette matière, l'obligation implicite, faite aux deux pays, d'y pourvoir, étant suffisante.

Article 7

Cet article remplace les anciens articles 10 et 11.

Article 8

Le paragraphe 1 de cet article remplace l'ancien article 12

Pour être complet, on a étendu la portée de l'exemption prévue au paragraphe 1 à une catégorie supplémentaire de marchandises se rapportant aux dispositifs mis en place pour promouvoir la sécurité et la fluidité du trafic maritime. Il s'agit principalement de marchandises destinées aux dispositifs visés dans la Convention entre le Royaume des Pays Bas et le Royaume de Belgique relative à la mise en place d'une chaîne de radar le long de l'Escaut occidental et ses embouchures.

CHAPITRE III. — *Le pilotage*

Article 9

Cet article remplace les anciens articles 35 paragraphe 1 point 1, 48 et 49.

Le paragraphe 1 reprend l'obligation générale faite depuis toujours aux Scheldevaarders, de recourir aux services d'un pilote. Cette disposition ne porte pas atteinte, évidemment, aux dispositions contenues dans la Convention de Mannheim (Convention révisée pour la navigation du Rhin), en matière d'obligation de pilotage, pour les bâtiments de navigation intérieure soumis au régime spécial pour le Rhin et qui font route vers la mer (par des eaux relevant du Règlement de l'Escaut ou qui en reviennent. Aux termes de l'article 26 de cette Convention révisée pour la navigation du Rhin, ces bâtiments - s'ils appartiennent à la navigation sur le Rhin - ne pourront être soumis à l'obligation de recourir aux services d'un pilote.

La formulation de "l'obligation de pilotage" a d'ailleurs été choisie de façon à ce qu'il ne soit pas prescrit que les avis du pilote doivent invariablement se donner à bord du navire à piloter. Le Règlement de l'Escaut contenait déjà depuis toujours des dispositions se rapportant au pilotage à partir d'une embarcation précédant le navire ("voorstomen" ou "vóórvaren" (ancien article 43). Il sera donc possible que les avis d'un pilote soient donnés à partir d'un autre navire, navigant à proximité du navire à piloter, pour autant qu'une bonne communication puisse être établie, ainsi que le contact visuel, ou encore, dans les cas où la visibilité est limitée, qu'il y ait un bon contact radar. Les progrès techniques qu'ont connus les systèmes de guidage du trafic, comme, par exemple, la chaîne de radar le long de l'Escaut, qui est opérationnelle depuis 1991, ont en outre rendu possible "le pilotage à distance", c'est-à-dire la transmission des avis nécessaires pour assurer la sécurité et faciliter la marche d'un navire à l'aide d'un système de guidage installé à terre. Voir aussi, à ce sujet, les commentaires relatifs à l'article 10.

Le paragraphe 2 arrête les bases sur lesquelles des exemptions peuvent être accordées (par catégorie). La mise en oeuvre du point (a.) impliquera une révision de l'ancien article 48. En cette matière aussi, c'est pour qu'on puisse réagir de façon adéquate aux progrès en cours, que la définition des catégories à exempter sera laissée aux ministres

toepasselijke wettelijke voorschriften in beide landen. Daarin zal - afhankelijk van de positie van de loodsdienst - de loodsdienst rechtstreeks gerechtigd gemaakt kunnen worden op het loodsgeld en de loodsvergoedingen of een gedeelte daarvan.

Teneinde de inning en de financiële verrekening van het loodsgeld en de loodsvergoedingen te regelen, is in het zesde lid de bevoegdheid van de commissarissen opgenomen om terzake nadere regels vast te stellen. Het is mogelijk dat bij een dergelijke regeling voorzien wordt in een rechtstreekse verrekening tussen beide loodsdiensten.

Artikel 6

Naast een aantal uitdrukkelijke verplichtingen van de loodsen, opgenomen in Hoofdstuk IV, kan voor de in dit artikel genoemde onderwerpen worden volstaan met erkenning van de regels in beide landen terzake. Beide landen hebben immers op dit gebied, anders dan bij de totstandkoming van het Scheldereglement in 1843, duidelijke regels. In Vlaanderen zijn deze opgenomen in de Wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen (B.S. van 5-1-1968). In Nederland zijn deze vastgelegd bij of krachtens de Loodsenwet (Stb. 1988, 353). Het is nooit de bedoeling geweest hiervoor in het Scheldereglement een afzonderlijk regelgevend regime te scheppen. Voldoende is de impliciete verplichting om hierin in beide landen te voorzien.

Artikel 7

De voormalige artikelen 10 en 11 zijn door dit artikel vervangen.

Artikel 8

Het eerste lid van dit artikel is een vervanging van het voormalige artikel 12.

Volledigheidshalve is dit in het tweede lid uitgebreid met betrekking tot andere objecten voor de bevordering van de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Dit is in het bijzonder gericht op de goederen ten behoeve van de objecten als bedoeld in de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België inzake het aanleggen van een walradarketen langs de Westerschelde en haar mondingen (overeenkomst van 29-11-1978 en latere wijzigingen).

HOOFDSTUK III. — *Het loodsen*

Artikel 9

Dit artikel vervangt de voormalige artikelen 35, eerste lid, eerste alinea, 48 en 49.

In het eerste lid is de algemene en van oudsher bestaande loodsplicht voor Scheldevaarders opgenomen. Uiteraard laat deze bepaling onverlet hetgeen de Akte van Mannheim (Herziene Rijnvaartakte) bepaalt ten aanzien van de loodsplicht voor binnenschepen die onder het speciale regiem voor de Rijn vallen en (via de wateren waarvoor het Scheldereglement betekenis heeft) van zee komen of naar zee gaan. Deze schepen kunnen - indien zij tot de Rijnvaart behoren - op grond van artikel 26 van de Herziene Rijnvaartakte niet loodsplichtig gemaakt worden.

Overigens is de formulering van de "loodsplicht" zo gekozen dat niet voorgescreven is dat de adviezen van de loods altijd aan boord van het te loodsen schip gegeven moeten worden. Het Scheldereglement kende vanouds al een regeling voor het zogenaamde "voorstomen" of "vóórvaren" (voormalige artikel 43). Het is derhalve mogelijk dat de adviezen van de loods gegeven worden van op een ander schip, varende in de directe nabijheid van het te loodsen schip, mits een goede communicatie mogelijk is, en visueel contact, of, in geval van beperkt zicht, goed radarcontact bestaat. De technische ontwikkelingen van verkeersbegeleidingssystemen, zoals de sinds t 991 operationele Schelderadarketen, heeft het echter ook mogelijk gemaakt een schip te "loodsen vanaf de wal", dat wil zeggen het verstrekken van de voor een veilige en vlotte vaart benodigde adviezen vanaf de wal, met behulp van een verkeersbegeleidingssysteem. Zie hiervoor ook de toelichting op artikel 10.

In het tweede lid is de basis gelegd voor de vrijstellingen (per categorie). Daarbij zal de invulling van onderdeel a een herziening van het voormalige artikel 48 inhouden. Teneinde ook hier adequaat te kunnen reageren op de zich voordoende ontwikkelingen is de vaststelling van de vrij te stellen categorieën schepen opgedragen aan de

concernés au lieu d'être reprise dans les dispositions mêmes du Règlement de l'Escaut. Pour certaines catégories de bâtiments, les exemptions seront évidemment maintenues : il s'agit notamment de navires ne dépassant pas les 60m, des navires servant à l'extraction et au transport de sable, de boues de dragage et de gravier, pour autant qu'ils naviguent aux services flamands ou néerlandais de pilotage ou naviguant pour le compte de ceux-ci, des navires de guerre ou d'autres navires qui sont la propriété des Autorités belges / flamandes ou néerlandaises ou qui naviguent pour le compte de celles-ci. Toute modification par rapport à l'ancien article 48 sera évidemment précédée de consultations avec les intéressés. Les dispositions du point b. prévoient la possibilité de délivrer des brevets ou des déclarations de dispense en matière de pilotage. Il s'agit donc généraliser une réglementation qui n'existait jusqu'ici que pour le trajet haute mer - Flessingue (voir article 49 de "l'ancien" Règlement de l'Escaut). Les capitaines et autres officiers qui commandent de fait la navigation à bord et qui, grâce à la fréquence des courses qu'ils accomplissent sur un trajet donné (c'est notamment le cas pour les ferry-boats), connaissent à fond la voie navigable concernée, peuvent, en passant un examen, se faire exempter de l'obligation de recourir aux services d'un pilote. A présent que ces dispositions en cette matière ne concernent plus exclusivement les trajets haute mer - Flessingue, mais pourraient, en principe, être appliquées à tous les trajets, le règlement d'application de l'article 9 paragraphe 2 point b. contiendra une modalité aux termes de laquelle ne pourront être exemptés de l'obligation de recourir aux services d'un pilote pour le trajet haute mer - Anvers ou Gand, que les navires à bord desquels la navigation est effectivement dirigée, tant sur le trajet en haute mer que sur le trajet intérieur, par deux détenteurs de la déclaration susmentionnée. La longueur du trajet haute mer - Anvers ou Gand est en effet telle que le risque existe que s'il n'y avait à bord qu'un seul détenteur de déclaration, celui-ci pourrait se trouver astreint à un nombre d'heures de navigation inadmissible du point de vue de la sécurité. D'autant plus que l'on a affaire, à l'heure actuelle, à des navires qui naviguent sur le trajet concerné avec une fréquence telle et dont les temps de chargement et de déchargement sont si courts, que les capitaines ou officiers qui les commandent ne disposent pas d'un temps de repos suffisant, avant de se remettre à la barre. Lorsqu'il n'y a à bord qu'un seul détenteur de la déclaration de dispense, qui serait responsable, en principe, pour la totalité du voyage, il sera exempté, mais pour un seul trajet (au choix : haute mer - Flessingue, Flessingue - Anvers ou Flessingue - Gand). Un autre cas qui reste évidemment possible, c'est qu'un détenteur de la déclaration de dispense ne soit déclaré compétent que pour un seul (bref) trajet; il ne sera donc exempté, dans ce cas, que pour le dit trajet.

La réglementation en cette matière doit tenir compte de deux aspects. Pour garantir que les exigences auxquelles il y a lieu de satisfaire, tant du point de vue de la sécurité que du point de vue de l'accessibilité des ports sur l'Escaut, soient fixées de façon équilibrée, le paragraphe 2, point b. dispose que les critères de l'examen seront déterminés conjointement par les deux ministres concernés. Le paragraphe 3 dispose que les commissaires pourront déterminer les modalités concrètes pour ce qui concerne l'examen à passer par les capitaines et officiers concernés.

Le paragraphe 4 remplace l'ancien article 48 paragraphe 14. Selon le système ici prévu, les commissaires fixent les critères sur la base desquels une dispense (ad hoc) peut être octroyée par l'autorité compétente. C'est la méthode la mieux adaptée aux exigences de la pratique, les décisions de cet ordre devant la plupart du temps être prises dans un délai très court. Il a fallu en outre aménager la possibilité d'assortir la dispense de certaines conditions susceptibles de neutraliser dans toute la mesure du possible l'absence d'un pilote.

Article 10

Cet article contient les règles essentielles régissant l'exercice de la fonction de pilote. Le paragraphe 1 se réfère à la situation normale : le pilote donne ses conseils au capitaine, alors qu'il se trouve à bord du navire. Les tâches du pilote impliquent un certain nombre d'opérations auxquelles il procède avec l'assentiment explicite ou tacite du capitaine. Cet aspect de la mission du pilote correspond à ce qui se passe dans la pratique actuelle et a son importance en ce qui concerne la responsabilité civile du pilote. La définition se réfère à la situation qui, aux termes de la législation néerlandaise décrit le pilote comme "un usager d'une voie de communication" (verkeersdeelnemer).

Les "circonstances" décrites dans l'alinéa d'introduction au paragraphe 2 sont de celles qui font qu'il est impossible pour le pilote de monter à bord. Il en va ainsi, dans la plupart des cas, lorsque les conditions météorologiques ne permettent pas de le faire monter à bord en toute sécurité. Par "liées à la nature ou à l'équipement du navire" on entend, par exemple, le cas de bâtiments n'ayant pas de dispositif pour

betrokken ministers, en niet meer in het Scheldereglement zelf opgenomen. Bepaalde vrijstellingen, zoals die van schepen met een lengte over alles tot en met 60 meter, vaartuigen voor het winnen of vervoeren van zand, baggerspecie of grind, mits werkzaam in opdracht van de vaarweg- of waterbeheerder, schepen in eigendom of beheer van de Vlaamse of Nederlandse loodsdiens, oorlogsschepen en andere schepen in eigendom of beheer van de Belgisch/Vlaamse of de Nederlandse overheid zullen in ieder geval gehandhaafd blijven. Veranderingen ten opzichte van het voormalige artikel 48 zullen uiteraard worden vooraf gegaan door overleg met belanghebbenden. Het gestelde in onderdeel b voorziet in de mogelijkheid voor de zogenaamde verklaring- of loodsbrevethouders. Het gaat daarbij om een algemene regeling van een onderwerp dat tot dusverre alleen geregeld was voor het traject volle zee - Vlissingen (zie artikel 49 van het "oude" Scheldereglement). Gezagvoerders en andere officieren die feitelijk de navigatie leiden, die, meestal dankzij de hoge frequentie waarmee zij op een bepaald traject varen (bijvoorbeeld ferries), zo goed bekend zijn met het desbetreffende vaarwater, kunnen, na het afleggen van een examen, vrijgesteld worden van de verplichting gebruik te maken van de diensten van een loods. Nu de regeling niet langer uitsluitend betrekking heeft op het traject volle zee - Vlissingen, maar in principe op alle trajecten toegepast kan worden, zal in de uitvoeringsregeling van artikel 9, tweede lid, onderdeel b, vastgelegd worden dat alleen vrijstelling van de loodsplicht op het gehele traject volle zee - Antwerpen of Gent verkregen wordt, indien op het zee- onderscheidenlijk het binnentraject minstens twee verschillende verklaringhouders feitelijk de navigatie leiden. De lengte van het traject volle zee - Antwerpen of Gent is immers dusdanig dat het gevaar bestaat dat één verklaringhouder tot vanuit veiligheidsoogpunt niet te aanvaarden lange vaartijden gedwongen zou kunnen worden. Dit geldt te meer nu het hier gaat om schepen die met een dusdanig hoge frequentie het traject bevaren, dat de los- en laadtijden in de haven dermate kort zijn, dat de desbetreffende gezagvoerder of officier onvoldoende rusttijd kan genieten, voordat het traject opnieuw moet worden afgelegd. Indien op het gehele traject slechts één verklaringhouder aan boord is, die in principe voor de volledige reis bevoegd is, wordt hij desalniettemin slechts vrijgesteld voor één traject (naar zijn keuze : volle zee - Vlissingen, Vlissingen Antwerpen of Vlissingen - Gent). Daarnaast blijft het uiteraard mogelijk dat een verklaringhouder slechts bevoegd is op één (kort) traject, en dan ook uiteraard slechts op dat traject vrijstelling heeft.

De regeling van dit onderwerp valt in twee delen uiteen. Om te waarborgen dat de eisen die in deze gevallen gesteld worden zowel vanuit het oogpunt van veiligheid, als vanuit het oogpunt van toegankelijkheid van de Scheldehavens evenwichtig worden vastgesteld, is in het tweede lid, onderdeel b, bepaald dat de exameneisen gezamenlijk worden vastgesteld door beide betrokken ministers. Het derde lid geeft aan dat de commissarissen een praktische uitwerking kunnen geven aan de regels voor de examinering van de betrokken gezagvoerders en officieren.

Het vierde lid is een vervanging van het voormalige artikel 48, 14' Het voorziene systeem hierbij is, dat de commissarissen de criteria vaststellen volgens welke een (ad hoc-)onthefing kan worden verleend door de bevoegde autoriteit. Dit sluit het meeste aan bij de operationele behoefte, waarbij beslissingen meestal in heel korte tijd dienen te worden genomen. Daarbij dient tevens de mogelijkheid te bestaan aan de ontheffing voorwaarden te verbinden die het gemis van de diensten van een loods zoveel mogelijk kunnen neutraliseren.

Artikel 10

Dit artikel bevat de hoofdregels voor de taakuitoefening van de loods. Het eerste lid noemt de normale situatie : de loods adviseert de gezagvoerder aan boord. Bij deze taakuitoefening is inbegrepen het in verband met deze navigatie verrichten van handelingen met uitdrukkelijke of stilzwijgende toestemming van de gezagvoerder. Dit onderdeel van de taak van de loods sluit aan bij de huidige praktijksituatie en is van belang in verband met de regeling van de aansprakelijkheid van de loods. De omschrijving stemt overeen met de situatie die in de Nederlandse wetgeving aangeduid wordt met het optreden van de loods als "verkeersdeelnemer".

In de omstandigheden die in de aanhef van het tweede lid genoemd worden is het niet mogelijk voor de loods aan boord te komen. Daarbij zal het bij weersomstandigheden in het merendeel van de gevallen gaan om het niet meer veilig aan boord kunnen brengen van een loods. Bij de aard of de inrichting van schepen kan gedacht worden aan het ontbreken van voorzieningen om aan boord te komen. Bij bijzondere

monter à bord. L'expression "toute autre circonstance exceptionnelle" se réfère à certains cas de force majeure, par exemple lorsqu'un navire de pilotage tombe en panne. En pareil cas, le capitaine pourra, si cela s'avère possible, recourir aux avis d'un pilote se trouvant à bord d'un autre navire ou aux avis qui lui seront communiqués à partir de la terre. Le paragraphe 3 attribue aux commissaires la compétence pour fixer les modalités appropriées en la matière. Le paragraphe 4 fournit les bases permettant de déterminer à quel service de pilotage devront appartenir les pilotes désignés pour donner leurs avis à partir de certains emplacements à terre. Pour des raisons d'ordre pratique, il est souhaitable que cette disposition prévoie la possibilité, pour les autorités compétentes, de déroger de commun accord à la répartition fixée.

Article 11

L'article 11 donne compétence aux commissaires pour fixer des modalités concrètes dans deux cas :

Le premier cas concerne l'application par l'autorité compétente désignée par les commissaires, d'une obligation de pilotage "ad hoc". Il s'agit ici du cas d'un navire appartenant à une catégorie de navires dispensés de l'obligation de pilotage en vertu de l'article 9, paragraphe 2, navigant sur l'Escaut ou sur le canal de Terneuzen à Gand dans des conditions telles (défaillances du navire ou défauts de la cargaison, cargaison très spéciale, conditions météorologiques exceptionnelles ou autres situations encore sur la voie navigable ou dans le trafic maritime), que l'on estime ne pas pouvoir prendre la responsabilité de se passer des services d'un pilote. Il y a lieu de mentionner tout spécialement à cet égard la situation des navires qui se trouvent à l'ancre en rade de Flessingue. Lorsqu'un Scheldevaarder fait relâche, en vue d'une activité économique, dans un port ou à un point d'ancrage ou de mouillage, la course de pilotage est en général terminée (voir article 19 du Règlement de l'Escaut) et le navire n'est plus soumis à l'obligation de pilotage. L'obligation de pilotage est toutefois maintenue, en principe, lorsque le navire jette l'ancre en cours de route, mais dans la plupart des cas il n'est pas nécessaire de la maintenir pour motifs de sécurité. Les navires se trouvant dans cette situation seront par conséquent soumis au règlement des dispenses fixé sur la base de l'article 9 paragraphe 2 point a., mais il sera toujours possible, si la sécurité l'exige, de leur imposer une obligation de pilotage ad hoc en vertu de cet article, si la mesure est nécessaire pour des motifs de sécurité. Le deuxième cas se réfère à certaines obligations particulières incombant au capitaine. Il s'agit de situations dans lesquelles le recours aux services de plus d'un pilote est imposé ainsi que de certaines obligations spécifiques auxquelles le capitaine est tenu lorsque le pilote ne monte pas à bord du navire, mais que les avis sont donnés à partir d'un autre navire ou à partir de la terre.

CHAPITRE IV. — Obligations des pilotes et des capitaines

Article 12

Les dispositions de cet article sont celles de l'ancien article 15 et imposent en fait aux pilotes et aux capitaines l'obligation de travailler dans un esprit de coopération.

Article 13

Cet article reprend les dispositions de l'ancien article 16 et réglemente les signaux "ETA" (estimated time of arrival).

Article 14

Pour que les services de pilotage puissent fonctionner avec un maximum d'efficacité, il est souhaitable que les capitaines signalent à l'avance leur intention de recourir aux services d'un pilote, non seulement lorsqu'ils entrent dans un port, un poste de mouillage ou un poste d'amarrage, mais aussi lorsqu'ils en sortent. Cet article donne compétence aux commissaires pour fixer en ce qui concerne les signaux "ETD" (estimated time of departure), des règles analogues à celles se rapportant aux signaux "ETA".

On peut d'ailleurs imaginer que, dans l'avenir, le signal ETA (article 13) et le signal ETD seront intégrés dans les signaux imposés sur la base du code de la circulation maritime et fluviale. En pareil cas, il suffira - sur la base des articles 13 et 14 - que soit incluse dans les modalités d'exécution établies par les commissaires, une référence à ces dispositions basées sur les règlements de la navigation.

omstandigheden worden overmachtssituaties bedoeld, zoals bij voorbeeld het uitvallen van een loodsvaarttuig. De gezagvoerder mag dan, indien dat mogelijk is, gebruik maken van de adviezen van een loods van op een ander schip of van adviezen vanaf de wal. Het derde lid geeft de commissarissen de bevoegdheid een en ander nader te regelen. Het vierde lid geeft de basis om te regelen tot welke loodsdienst de loodsen dienen te behoren, die op een bepaalde aangewezen plaats adviezen vanaf de wal geven. Uit operationeel oogpunt is het wenselijk dat daarbij bepaald kan worden dat de bevoegde autoriteiten in onderlinge overeenstemming van die vastgelegde verdeling kunnen afwijken.

Artikel 11

Artikel 11 bevat de bevoegdheid voor de commissarissen om nadere regels te stellen in twee gevallen :

Het eerste geval betreft de oplegging van zogenaamde ad hoc loodsplicht door de door de commissarissen aangewezen bevoegde autoriteit. Het gaat hierbij om een schip dat behoort tot een ingevolge artikel 9, tweede lid, vrijgestelde categorie schepen, maar dat de Schelde of het kanaal van Gent naar Terneuzen bevaart onder zodanige omstandigheden (bepaalde gebreken van het schip of de lading, zeer bijzondere lading, buitengewone weersomstandigheden of omstandigheden op het vaarwater of met betrekking tot het overige scheepvaartverkeer e.d.), dat het niet verantwoord geacht wordt geen gebruik te maken van de diensten van een loods. Bijzondere vermelding in dit verband verdient de positie van de ten anker liggende schepen, meer in het bijzonder op de rede van Vlissingen. Indien een Scheldevaarder een haven, anker- of ligplaats aandoet ten behoeve van het uitoefenen van een economische activiteit, is in het algemeen de loodsreis geëindigd (zie artikel 19 van het Scheldereglement) en is het schip niet langer loodsplichtig. De loodsplicht blijft echter in principe gehandhaafd indien het schip gedurende de reis ankert. In het merendeel van deze gevallen is handhaving van de loodsplicht vanuit veiligheidsoogpunt niet noodzakelijk. Deze gevallen zullen daarom worden opgenomen in de vrijstellingsregeling op grond van artikel 9, tweede lid, onderdeel a. Het is echter mogelijk in gevallen waarin dit uit een oogpunt van veiligheid noodzakelijk is, ook aan deze categorie schepen ad hoc loodsplicht op grond van dit artikel op te leggen. Het tweede geval betreft bijzondere verplichtingen voor de gezagvoerder. Deze betreffen gevallen waarin het gebruik van meer dan één loods opgelegd wordt en speciale verplichtingen van de gezagvoerder als de loods niet aan boord komt, maar er gebruik gemaakt wordt van adviezen van op een ander schip of vanaf de wal.

HOOFDSTUK IV. — Verplichtingen van loodsen en gezagvoerders

Artikel 12

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 15 en legt in feite de wederzijdse verplichting tot een goede samenwerking op.

Artikel 13

Dit artikel is conform aan het voormalige artikel 16, en regelt de zogenaamde "ETA(estimated time of arrival)-melding".

Artikel 14

Voor een zo efficiënt mogelijke uitvoering van de loodsdienst is het wenselijk dat de gezagvoerder niet alleen een loods bestelt invarend, maar ook uitvarend uit een haven of van een anker- of ligplaats. Dit artikel bevat de bevoegdheid van de commissarissen om regels te stellen voor de zogenaamde "ETD (estimated time of departure)-melding", analoog aan de regeling van de ETA-melding.

Het is overigens denkbaar dat de ETA-melding (artikel 13) en de ETD-melding in de toekomst geïntegreerd worden met de meldingsverplichtingen op grond van de scheepvaartverkeersreglementering. In dat geval zal in de uitvoeringsregelingen van de commissarissen op grond van de artikelen 13 en 14 volstaan kunnen worden met een verwijzing naar die op de scheepvaartreglementering gebaseerde voorschriften.

Article 15

S'il remplace les anciens articles 19 et 20, cet article en généralise la portée en associant l'obligation concernée aux principes des bons usages maritimes ainsi qu'aux prescriptions nationales pertinentes, ce qui permet d'éviter une énumération limitative. La possibilité, donnée aux commissaires, de déterminer des règles spécifiques en cette matière permettra de s'adapter plus directement et plus rapidement à tout nouveau développement.

Article 16

Les progrès techniques dans le domaine des communications et de la navigation font qu'il est nécessaire que les pilotes disposent d'un certain équipement pour exercer leurs tâches, par exemple d'un portophone. Compte tenu de la collaboration entre les services de pilotage des deux pays dans le bassin de l'Escaut, il est important que les exigences en matière d'équipement soient coordonnées. C'est dans le but de promouvoir cette coordination que la compétence visée par cet article a été conférée aux commissaires.

Article 17

Cet article remplace les anciens articles 22 et 63. Le nouveau texte comporte l'obligation de procéder à la relève des pilotes sur la passerelle du navire. Cette pratique offrira de meilleures garanties pour la sécurité : chaque fois qu'une relève s'avérera nécessaire, il y aura à tous moments un pilote sur la passerelle.

Article 18

Le pilote est un chaînon important dans tout ce qui peut promouvoir la sécurité et la fluidité du trafic maritime.

L'article impose au pilote l'obligation de signaler, afin que des mesures puissent être prises, toute situation pouvant entraîner des risques. Sur le plan international, une obligation similaire a été, par exemple, reprise dans la Directive 79/116/C.E.E. (Journal officiel des Communautés européennes, n° L. 33), qui régit notamment la liste de contrôle pour navires-citernes. La même obligation incombe au pilote lorsqu'il constate des défaillances dans les dispositifs de signalisation maritime (paragraphe 3). Cette disposition correspond aux termes de l'ancien article 34, paragraphes 2 et 3.

Dans la pratique, l'autorité compétente devrait pouvoir obtenir, concernant certains incidents, des informations autrement plus fournies que celles visées aux paragraphes 2 et 3. Le paragraphe 4 introduit la possibilité, pour les commissaires, d'établir des règles imposant au pilote l'obligation de fournir, concernant certains incidents, un rapport écrit qu'il remettra à l'autorité compétente.

Article 19

Cet article remplace l'ancien article 28.

Article 20

Durant son séjour à bord, le pilote sera, comme le veut l'usage, hébergé et nourri au même titre que l'équipage. Il bénéficiera en outre de toute la coopération nécessaire pour le mettre en mesure d'exécuter au mieux ses tâches. C'est là l'objet de cet article.

Article 21

Cet article remplace l'ancien article 32. Il appartient dorénavant aux commissaires de fixer les modalités d'exécution relatives à l'obligation faite au capitaine de remplir et de signer un certificat de pilotage, aux données à mentionner sur ce certificat de pilotage et l'usage qui en est fait par le service de pilotage concerné. Pour expliquer cette disposition, il faut préciser que l'on ne sait encore aujourd'hui quelle sera dans l'avenir la fonction du certificat de pilotage. Dans le cas du pilotage à distance, par exemple, il ne sera évidemment pas possible que le capitaine signe le certificat de pilotage. C'est dans le but de ménager, même pour l'avenir, un maximum d'options en cette matière, que l'article attribue cette compétence aux commissaires.

Article 22

Puisqu'il existe à présent, tant sur le plan national qu'international, une réglementation exhaustive en matière de prévention des maladies contagieuses, on a pu se borner à imposer l'observation des règles en vigueur. Les anciens articles 52 à 57 sont donc caducs.

Artikel 15

Naast een vervanging van de voormalige artikelen 19 en 20 is dit artikel veralgemeend door de betreffende verplichting te koppelen aan de beginselen van goed zeemanschap en de betreffende nationale voorschriften. Dit voorkomt een limitatieve opsomming. Door de mogelijkheid dat de commissarissen hiervoor nadere regels kunnen vaststellen kan directer en sneller op ontwikkelingen worden ingespeeld.

Artikel 16

De technische ontwikkelingen op het gebied van de communicatie en navigatie maken het noodzakelijk dat de loodsen bij de uitoefening van hun diensten beschikken over bepaalde apparatuur, zoals een portofoon. Gezien de samenwerking tussen de beide loodsdiensten in het Scheldegebied is het belangrijk dat het stellen van dergelijke uitrustings-eisen gecoördineerd geschiedt. De bevoegdheid van de commissarissen, zoals in dit artikel opgenomen, strekt ertoe deze coördinatie mogelijk te maken.

Artikel 17

Dit artikel is een vervanging van de voormalige artikelen 22 en 63. Toegevoegd is de verplichting om de loodswisseling op de brug van het schip te laten plaatsvinden. Dit betekent een grotere waarborg voor de veiligheid, omdat bij een noodzakelijke loodswisseling er dan altijd een loods op de brug aanwezig is.

Artikel 18

De loods is een belangrijke schakel in de bevordering van de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Teneinde maatregelen te kunnen treffen, is hier voor de loods een meldingsplicht ten aanzien van situaties die een risico met zich meebrengen opgenomen. Internationaal is bij voorbeeld een dergelijke verplichting ook tot uitdrukking gebracht in Richtlijn 79/116/E.E.G. (PbEG L 33), die o.a. de tanker-controlelijst regelt. Evenzo geldt deze verplichting indien de loods tekortkomingen vaststelt met betrekking tot maritieme signaleringsobjecten derde lid). Dit is overeenkomstig het voormalige artikel 34, tweede en derde alinea.

In de praktijk heeft de bevoegde autoriteit behoefte aan informatie over bepaalde gebeurtenissen, die verder gaat dan de meldingen ingevolge het tweede en derde lid. Het vierde lid maakt het mogelijk dat de commissarissen regels stellen met betrekking tot de verplichting van de loods van bepaalde gebeurtenissen een schriftelijk verslag te maken en dit aan de bevoegde autoriteit te overhandigen.

Artikel 19

Dit artikel vervangt het voormalige artikel 28.

Artikel 20

Als de loods aan boord is, is het gebruikelijk dat deze, evenals de bemanning, de nodige verzorging geniet. Bovendien dient hem de nodige medewerking te worden verleend om zijn taak zo goed mogelijk uit te kunnen voeren. Dit artikel draagt hiertoe op.

Artikel 21

Dit artikel vervangt het voormalige artikel 32. De verplichting van de gezagvoerder om een loodscertificaat in te vullen en te ondertekenen, de op het loodscertificaat te vermelden gegevens en het gebruik van het loodscertificaat door de loodsdienst, wordt nu echter overgelaten aan een uitvoeringsregeling van de commissarissen. De achtergrond hiervan is dat niet op voorhand duidelijk is wat in de toekomst de functie van het loodscertificaat zal zijn. Bij het loodsen op afstand is het bijvoorbeeld uiteraard al onmogelijk dat de gezagvoerder een loodscertificaat ondertekent. Om op dit punt - ook in de toekomst - de nodige flexibiliteit te hebben, wordt hier derhalve voorzien in een bevoegdheid van de commissarissen.

Artikel 22

Nu zowel internationaal als nationaal uitvoerige regelgeving bestaat met betrekking tot het voorkomen van besmettelijke ziekten, kan worden volstaan met de verplichting tot naleving van de geldende regels terzake. De voormalige artikelen 52 tot en met 57 zijn overbodig geworden.

CHAPITRE V. — *Droits et indemnités de pilotage*

Article 23

Cet article règle l'obligation d'acquitter les droits de pilotage. Tout capitaine soumis à l'obligation de pilotage est tenu de payer les droits de pilotage étant donné qu'il lui est interdit d'entrer dans un port ou à un point de mouillage ou d'amarrage, ou de quitter celui-ci, sans avoir eu recours aux services d'un pilote, soit monté à bord de son navire, soit se trouvant à bord d'un autre navire ou encore à terre. L'interdiction ci-dessus vaut aussi, bien entendu, lorsqu'il n'y a pas de services de pilotage disponibles ni de pilotage à partir de la terre. Le capitaine dispensé en vertu de l'article 9 paragraphe 2 point b. est lui aussi tenu de payer un droit de pilotage (il s'agit, dans la pratique, d'un tarif réduit).

Le paragraphe 3 prévoit l'obligation de payer des indemnités de pilotage.

Le paragraphe 4 dispose que le capitaine qui recourt, sans y être obligé, aux services d'un pilote ou au pilotage à distance, à partir de la terre, paiera les droits de pilotage au tarif ordinaire.

Aux termes du paragraphe 5, les commissaires se voient investis de la compétence pour accorder ou faire accorder dispense de l'obligation de payer les droits de pilotage.

Article 24

Aux termes du paragraphe 1, ce sont les ministres concernés des deux Etats qui ont compétence pour fixer les tarifs des droits et indemnités de pilotage. Les ministres agissent de commun accord et fixent également les critères.

L'élément essentiel pour la fixation et la modification des tarifs est, et reste, l'accord entre les deux ministres, ce qui est conforme au caractère du Règlement de l'Escaut, qui est avant tout un traité d'exécution.

Le paragraphe 2 est plutôt une disposition administrative et sert de fondement à ce qui était auparavant prescrit par l'article 50.

Article 25

Cet article constitue une version révisée de l'ancien article 36.

Il s'était en effet avéré, dans la pratique, qu'il était impossible de satisfaire à l'obligation de faire entrer en vigueur les tarifs révisés, dans les cinq jours suivant une cotation déterminée en Belgique, en raison de la durée de la procédure formelle en la matière, dans ce pays. La nouvelle version de l'article donne de surcroît une description précise du mode de calcul du cours à appliquer et intègre l'élimination du système de la double cotation en Belgique.

Etant donné que les tâches d'exécution relatives à l'adaptation des tarifs des droits de pilotage et des indemnités de pilotage incombent principalement à la Partie flamande, le paragraphe 9 se borne à imposer au ministre flamand concerné un devoir de diligence. Ceci est une conséquence des expériences positives du passé et correspond mieux, aussi, à l'esprit des responsabilités que les Parties assument l'une envers l'autre en vertu d'un traité d'exécution tel que le Règlement de l'Escaut et qui sont en effet principalement axées sur la bonne collaboration entre les deux gouvernements.

Article 26

Cet article correspond à l'ancien article 50 paragraphe 3.

Article 27

Cet article correspond à l'ancien article 51. Cette nouvelle version prévoit un délai de prescription de trois ans, alors que dans l'ancien article 51, ce délai était de cinq ans. En raison des progrès considérables intervenus depuis dans les méthodes de communication et d'information, ainsi que dans les possibilités juridiques, un délai de prescription de trois ans a été estimé largement suffisant.

CHAPITRE VI. — *Dispositions particulières*

Article 28

Ainsi qu'il a été dit dans la partie générale point D. du présent commentaire, le premier paragraphe de cet article introduit le principe de sanctions pénales destinées à réprimer la non-observation de l'obligation de recourir aux services d'un pilote. Chacun des deux pays veillera à prévoir ces sanctions. En Flandre, elles seront incorporées dans le décret flamand sur le pilotage (Vlaamse Loodsendecreet). Aux Pays-Bas, une sanction de cet ordre figure à l'article 31 paragraphe 4 de la loi sur le code de la circulation maritime et fluviale. Les autres paragraphes de l'article fixent essentiellement les règles de compétence judiciaire entre les deux Etats.

HOOFDSTUK V. — *Loodsgeld en loodsvergoedingen*

Artikel 23

Dit artikel regelt de verplichting om loodsgeld te betalen. Iedere gezagvoerder van een loodsplichtig schip dient loodsgeld te betalen aangezien hij niet zonder gebruikmaking van de diensten van een loods aan boord of van adviezen van de loods van op een ander schip of vanaf de wal mag invaren of vertrekken. Een zodanig verbod geldt uiteraard ook indien niet in de loodsdienst is voorzien of geen adviezen vanaf de wal worden gegeven. De gezagvoerder die krachtens artikel 9, tweede lid, onder b, is vrijgesteld is eveneens gehouden een (in de praktijk gereduceerd) loodsgeldtarief te betalen (tweede lid).

Het derde lid bevat de verplichting loodsvergoedingen te betalen.

Het vierde lid bepaalt dat de gezagvoerder die vrijwillig gebruik maakt van de diensten van een loods of van adviezen vanaf de wal het gebruikelijke tarief dient te betalen.

In het vijfde lid worden de commissarissen bevoegd verklaard ontheffing te (doen) verlenen van de verplichting om loodsgeld te betalen.

Artikel 24

In het eerste lid is de bevoegdheid tot de vaststelling van de tarieven voor het loodsgeld en de loodsvergoedingen toegekend aan de bevoegde betrokken ministers van beide landen. Dit gebeurt in overeenstemming tussen beide ministers. Daarbij dienen de criteria te worden vastgesteld.

Kern van de tariefvaststelling en van de wijzigingen daarin is en blijft overeenstemming tussen beide ministers. Dit past ook bij het karakter van het Scheldereglement, dat immers vooral een uitvoeringsverdrag is.

Het tweede lid heeft een meer administratief karakter en geeft de basis voor hetgeen voorheen bepaald was in artikel 50.

Artikel 25

Dit artikel is een herziening van het voormalige artikel 36.

Met name de verplichting om de nieuw berekende tarieven binnen vijf dagen na een bepaalde beursnotering in België van kracht te laten worden, is in de praktijk niet uitvoerbaar gebleken door de langer durende formele procedure daarvoor in België. Tevens is nu een duidelijk omschrijving gegeven van de bepaling van de omrekenkoers en wordt de afschaffing van het systeem van de dubbele wisselkoers in België verwerkt in dit artikel.

Daar het uitvoerend werk voor de aanpassing van de loodsgeldtarieven en de loodsvergoedingen vooral aan Vlaamse zijde dient te gebeuren, is in het negende lid volstaan met een inspanningsverplichting van de betrokken Vlaamse minister. Dit sluit niet alleen aan bij de positieve ervaringen hieromtrent, maar past ook beter in de geest van de wederzijdse verantwoordelijkheden die uit een uitvoeringsverdrag als het Scheldereglement voortvloeien, dat in deze immers vooral is gericht op de goede samenwerking tussen beide regeringen.

Artikel 26

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 50, derde alinea.

Artikel 27

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 51. Thans wordt echter een verjaringstermijn van drie jaar gehanteerd. In het voormalige artikel 51 was dit nog vijf jaar. Door de sterk verbeterde communicatie- en informatiemethoden en juridische mogelijkheden, wordt een verjaringstermijn van drie jaar ruimschoots voldoende geacht.

HOOFDSTUK VI. — *Bijzondere bepalingen*

Artikel 28

Zoals in het algemeen deel van deze toelichting, onder punt D. reeds is opgemerkt, leidt het eerste lid tot het stellen van strafmaatregelen op het niet nakomen van de verplichting om gebruik te maken van de diensten van een loods. Beide landen zullen zorgdragen voor dergelijke strafmaatregelen. In Vlaanderen zullen deze worden opgenomen in het Vlaamse Loodsendecreet. In Nederland is een dergelijke strafmaatregel opgenomen in artikel 31, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet. De overige leden van dit artikel geven vooral een jurisdictieregeling tussen beide staten.

Les paragraphes 2 et 3 se fondent sur le principe de la territorialité. Le trajet de pilotage constitue le plus souvent en effet, surtout pour ce qui concerne le tronçon fluvial, un trajet ininterrompu passant par le territoire des deux États. Ceci signifie, vu en outre que les possibilités de faire monter un pilote à bord sont limitées sur ce trajet, que les infractions vont être commises, la plupart du temps, sur le territoire des deux États.

C'est là le principe régissant les dispositions du paragraphe 4. Les points a. et b. de ce paragraphe 4 disposent expressément que les infractions commises par les navires battant pavillon de l'un des deux États relèvent de la juridiction de l'État sous le pavillon duquel ils naviguent. Le point c. traite des navires battant pavillon étranger : pour ceux-ci, la compétence première, ou prioritaire, appartient à l'autorité belge. Cette disposition se justifie notamment pour des raisons pratiques : il n'est pas toujours possible en effet d'empêcher les infractions, surtout pour ce qui concerne la navigation entrante. Par ailleurs, les Scheldevaarders accosteront, pour ainsi dire, par définition dans un port belge, de sorte que c'est là qu'une intervention aura le plus de chances d'être efficace. En outre, les autorités belges, de par la nature même de la navigation sur l'Escaut, ont des responsabilités évidentes en la matière. Cela n'empêche que, compte tenu du fait que l'Escaut coule pour la plus grande partie de son cours sur le territoire néerlandais, certains intérêts néerlandais, tels que visés à l'article 18, doivent pouvoir être protégés contre d'éventuelles atteintes. C'est à cet effet qu'une compétence néerlandaise complémentaire a été prévue au point c.

Il existe donc suffisamment de possibilités et de garanties pour que, le cas échéant, des poursuites puissent d'une façon ou d'une autre être entamées. L'on ne s'attend pas d'ailleurs à ce que les infractions soient fréquentes. Tout au plus quelques cas, vraisemblablement.

Le paragraphe 6 garantit un bon échange d'informations entre les parties au sujet des infractions éventuelles, en complément des articles 22 et suiv. du Traité Benelux d'extradition et d'entraide judiciaire en matière pénale (Tractatenblad/Recueil des Traités du Royaume des Pays-Bas 1962/97).

Le paragraphe 7 prévoit l'obligation de réduire, dans toute la mesure du possible, le retard que pourrait entraîner pour un navire toute procédure, telle que visée par cet article.

Article 29

Cet article introduit la révision des dispositions de l'ancien article 62. Celui-ci était toujours basé sur le principe que lorsque aucun pilote n'est en vue, d'autres personnes (pêcheurs et autres gens de mer) pouvaient être considérées compétentes. Dans la pratique toutefois cette situation est complètement dépassée et, de surcroît, tout à fait inadmissible. Le trafic maritime moderne requiert des pilotes qualifiés. C'est d'ailleurs le principe sur lequel se fondent les législations des deux pays.

En outre, le système actuel de signaux à donner dans certains délais et d'obligations réciproques à respecter, fait qu'il est possible de disposer d'un pilote en temps utile. On ne connaît d'ailleurs plus de cas où on ait encore eu recours à cette pratique désuète.

Article 30

Cet article correspond à l'ancien article 66bis.

CHAPITRE VII. — Surveillance commune

Article 31

Le paragraphe 1 de cet article correspond à l'ancien article 67. Celui-ci contenait encore les termes "tant à ce qui existe qu'à ce qui sera établi ultérieurement". La nouvelle version, conformément à l'esprit de l'ancien texte, précise et concrétise ce qui est soumis à la surveillance commune : "tous les dispositifs destinés à promouvoir la sécurité et la fluidité du trafic maritime, le fonctionnement de ces dispositifs ainsi que les services de pilotage";

Ainsi se trouvent inclus, parmi les objets de la surveillance commune, non seulement les traditionnelles bouées et balises, mais aussi, manifestement, les dispositifs installés de plus en plus souvent à terre, parmi lesquels notamment la chaîne de radar de l'Escaut, officiellement mise en service en 1991, le long de l'Escaut occidental et de ses embouchures, qui fait l'objet de la Convention du 29 novembre 1978.

Le paragraphe 2 prévoit, conformément à une pratique éprouvée, que le Gouvernement flamand et le Gouvernement néerlandais désigneront chacun deux commissaires.

Het tweede en derde lid gaan uit van het territorialiteitsbeginsel. Het loodstraject, met name het riviertraject, is veelal een ononderbroken traject dat zich uitstrekt over het grondgebied van beide staten. Dit betekent, mede gezien de mogelijkheid om maar op een beperkt aantal plaatsen een loods aan boord te brengen, dat de overtredingen zich doorgaans op het grondgebied van beide staten zullen voordoen.

Dit is het uitgangspunt voor het bepaalde in het vierde lid. De onderdelen a en b van het vierde lid geven uitdrukkelijk aan dat overtredingen van "eigen vlag-schepen" van beide staten onder de jurisdictie van de vlaggestaat vallen. In onderdeel c is voor "vreemde vlag-schepen" een voorrang in jurisdictie toegekend aan de Belgische overheid. Dit is vooral om praktische redenen, omdat overtredingen vooral bij inkomende vaart niet altijd kunnen worden verhinderd en Scheldevaarders vrijwel per definitie in een Belgische haven zullen afmeten, waardoor aldaar het meest doelmatig kan worden opgetreden. Bovendien heeft de Belgische overheid, vanwege het karakter van de Scheldevaart, hierin ook een duidelijke verantwoordelijkheid. Dat neemt niet weg dat, gezien het feit dat de Schelde voor het grootste gedeelte over Nederlands grondgebied loopt, ook de bescherming van allerlei Nederlandse belangen, zoals genoemd in artikel 18, kunnen worden geschonden. In verband hiermee is in onderdeel c een aanvullende Nederlandse jurisdictie opgenomen.

Een en ander geeft voldoende mogelijkheden en waarborgen dat in voorkomende gevallen in ieder geval vervolging kan plaatsvinden. Overigens wordt niet verwacht dat overtredingen terzake zich frequent zullen voordoen. Het zal zich vermoedelijk tot enkele gevallen beperken.

Het zesde lid waarborgt een goede wederzijdse informatie met betrekking tot de zich eventueel voordoende overtredingen, naast de artikelen 22 e.v. van het Benelux-verdrag aangaande de uitlevering en de rechtshulp in strafzaken (Trb. 1962, 97).

In het zevende lid is de verplichting opgenomen om een en ander tot zo min mogelijk vertraging voor het betrokken schip te laten leiden.

Artikel 29

Dit artikel is een herziening van het voormalige artikel 62. Dit laatstgenoemde artikel ging er van uit dat in het geval (zichtbaar) niet in de loodsdienst was voorzien, ook anderen (vissers en andere zeelieden) bevoegd zouden zijn. Dit is echter door de praktijk volledig achterhaald en bovendien volstrekt ontoelaatbaar. Het moderne scheepvaartverkeer eist vakbekwame loodsen. Ook de wetgeving in beide landen gaat daar van uit.

Daarnaast maakt het systeem van tijdige meldingen en wederzijdse verplichtingen het mogelijk dat loodsen tijdig beschikbaar kunnen worden gesteld. Voorts zijn geen gevallen bekend waarin nog van deze voormalige mogelijkheid gebruik wordt gemaakt.

Artikel 30

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 66bis.

HOOFDSTUK VII Gemeenschappelijk toezicht

Artikel 31

Het eerste lid van dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 67. Daar werd echter nog gesproken van "zowel op het bestaande als op hetgeen later zal worden daargesteld". Thans is dit, overeenkomstig de geest van de toenmalige tekst, verduidelijkt en geconcretiseerd door te spreken over "alle objecten en het functioneren daarvan voor de bevordering van de veiligheid en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer, alsmede de loodsdiensten".

Hierdoor worden niet alleen de traditionele "tonnen en bakens" onder het gemeenschappelijk toezicht gerekend, maar ook duidelijk de voorzieningen die steeds meer op de wal worden aangebracht, in het bijzonder ook de in 1991 officieel in gebruik genomen Schelderadarkeken langs de Westerschelde en haar mondingen, zoals bedoeld in de Overeenkomst van 29 november 1978.

In het tweede lid is nu, overeenkomstig de van oudsher bestaande praktijk, bepaald dat de Vlaamse Regering en de Nederlandse regering ieder twee commissarissen benoemen.

Article 32

Cet article correspond à l'ancien article 68. La pratique a montré qu'il n'y a plus de raisons pour que les réunions des commissaires se tiennent obligatoirement à Anvers ou à Flessingue. Il suffisait de stipuler qu'elles se tiendront alternativement en Belgique et aux Pays-Bas.

Le paragraphe 4 prévoit une obligation générale, pour les commissaires, d'informer les services de pilotage de toutes les décisions prises les concernant. Cette disposition a surtout son importance dans un système où les services de pilotage sont privatisés et n'ont plus de liens administratifs avec les commissaires. Le cas échéant, les commissaires consulteront évidemment, ou feront consulter, les représentants des services de pilotage avant toute décision les concernant.

Article 33

Cet article reprend les dispositions précédemment contenues dans l'ancien article 34 paragraphe 1 et dans l'ancien article 69.

Article 34

Cet article reprend les dispositions de l'ancien article 71 et se rapporte aux responsabilités réciproques des deux Etats en ce qui concerne la présence, la qualité et les obligations des pilotes et des services de pilotage.

Article 35

Cet article correspond à l'ancien article 72. Il est toutefois de pratique constante en cas d'accident maritime de remettre l'enquête entre les mains de tiers, selon le cas, le "Raad voor de Scheepvaart", ou le Conseil d'enquête maritime.

Articles 36 et 37

Ces articles reprennent les dispositions de l'ancien article 73.

TRADUCTION

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)

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 1 et 2 du Traité du 5 novembre 1842, modifiés, relatif au pilotage et à la surveillance commune;

sont convenus de ce qui suit :

Article 1er

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.

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

Artikel 32

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 68. Er is, overeenkomstig de praktijk, geen behoefte meer om de bijeenkomsten van de commissarissen verplicht te laten houden in Antwerpen of Vlissingen. Voldoende is te bepalen dat dit beurtelings in België en Nederland plaatsvindt.

In het vierde lid is een algemene verplichting opgenomen voor de commissarissen om de loodsdiensten te informeren over alle besluiten die de loodsdiensten aangaan. Dit is vooral van belang in de situatie waarin de loodsdiensten verzelfstandigd zijn en niet langer in een ambtelijke verhouding tot de commissarissen staan. In daartoe geëigende gevallen zullen de commissarissen uiteraard voorafgaand aan het nemen van besluiten die van belang zijn voor de loodsdiensten, overleg (laten) plegen met vertegenwoordigers van de loodsdiensten.

Artikel 33

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 34, eerste alinea, en het artikel 69.

Artikel 34

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 71 en sluit aan bij de wederzijdse verantwoordelijkheid van beide landen voor de aanwezigheid, de kwaliteit en de verplichtingen van loodsen en loodsdienst.

Artikel 35

Dit artikel is overeenkomstig het voormalige artikel 72. Het sluit echter meer aan bij de praktijk van het onderzoek naar scheepsrompen om dit door derden, in casu de Raad voor de Scheepvaart c.q. de Onderzoeksraad, te laten onderzoeken.

Artikelen 36 en 37

Deze artikelen zijn overeenkomstig het voormalige artikel 73.

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 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 scheepvaartverkeer 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 11, 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 11, 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.

Gedaan te Middelburg, op 11 januari 1995, in drie originele exemplaren,

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 1re et 2 du Traité du 5 novembre 1842, modifiés, relatif au pilotage et à la surveillance commune

REGLEMENT DE L'ESCAUT

CHAPITRE Ier. — Définitions.

Article 1er

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 les commissaires chargés de la surveillance commune 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.

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 gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk 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 fels 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 loodsdienst 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 loodsdiensten 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 loodsdiensten verdeeld dat van het totaal der loodsprestaties 72,5 % door loodsen van de Vlaamse loodsdienst en 27,5 % door loodsen van de Nederlandse loodsdienst wordt verricht. Deze verdeling is niet van toepassing op loodsprestaties die uitsluitend betrekking hebben op het loodsen vanaf de wal.

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'Etat 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'Etat 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 différents composants 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^{er}, point 1.).

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

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 de 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 reders 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 beklagde bij of krachtens dit reglement, gelden voor de toelating tot de functie van loods, zijn bevoegdheden en de verplichtingen met 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 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.

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.

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.

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 flamand et néerlandais tiendront 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 prescrite, 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.

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 liet 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 loodssenen 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 loonden 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. 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 marifone.

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. 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 marifone.

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 bevoelde 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 loodscertificaat 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. 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;

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 loodsgeldtarieven 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 officiële 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 publicatie daarvan in het *Belgisch Staatsblad* is geschied.

9. De betrokken Vlaamse minister draagt er zorg voor dat deze publicatie 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 Strafmaterieel 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. 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.

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 schade 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 wederzijdse 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. 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 être annexé au Traité

2. Van de bijeenkomsten als bedoeld in artikel 32 wordt procesverbaal 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 voorstellend 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,

F. 1999 — 4113

[99/15172]

9 JUIJN 1999. — Loi portant assentiment à la Convention relative à l'aide alimentaire de 1995, conclue à Londres le 5 décembre 1994 (1)

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2. La Convention relative à l'aide alimentaire de 1995, faite à Londres le 5 décembre 1994, sortira son plein et entier effet.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 9 juin 1999.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,

J.L. DEHAENE

Le Ministre des Affaires étrangères,

E. DERYCKE

Le Ministre du Budget,

H. VAN ROMPUY

Le Secrétaire d'Etat à la Coopération au Développement,

R. MOREELS

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,

T. VAN PARIJS

N. 1999 — 4113

[99/15172]

9 JUNI 1999. — Wet houdende instemming met het Voedselhulpverdrag 1995, gesloten te Londen op 5 december 1994 (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. Het Voedselhulpverdrag 1995, opgemaakt te Londen op 5 december 1994, zal volkomen gevolg hebben.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 9 juni 1999.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,

J.L. DEHAENE

De Minister van Buitenlandse Zaken,

E. DERYCKE

De Minister van Begroting,

H. VAN ROMPUY

De Staatssecretaris voor Ontwikkelingssamenwerking,

R. MOREELS

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,

T. VAN PARIJS