

Chambre des Représentants

SESSION 1963-1964.

13 FÉVRIER 1964.

PROJET DE LOI

portant approbation du Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas, au sujet de la liaison entre l'Escaut et le Rhin, et des Annexes I, II et III, signés à La Haye, le 13 mai 1963.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation le Traité relatif à l'amélioration de la liaison entre l'Escaut et le Rhin qu'il a signé avec le Gouvernement néerlandais le 13 mai 1963, à La Haye.

Ce Traité met fin à un différend qui a divisé la Belgique et les Pays-Bas pendant plus d'un siècle. En effet, à peine les deux pays avaient-ils conclu les Traités de 1839 et de 1842 et la Convention de 1843 réglant l'exécution de ces Traités, que surgissait l'affaire du barrage du Kreekrak, et ce n'est qu'aujourd'hui qu'avec votre approbation cette affaire pourra être enfin réglée.

Pour relier par chemin de fer Middelbourg à Roosendaal, les Pays-Bas décidèrent, vers le milieu du siècle dernier, de construire une digue au travers du Kreekrak, le chenal qui de temps immémoriaux faisait communiquer l'Escaut occidental avec l'Escaut oriental et était emprunté par la navigation entre Anvers et le Rhin.

La Belgique protesta en vain près de vingt ans. En 1867, la voie naturelle du Kreekrak fut fermée et les Pays-Bas assignèrent le canal de Zuid-Beveland à la navigation entre la Belgique et le Rhin. En ouvrant une voie de remplacement, les Pays-Bas se conformaient certes à la première stipulation du paragraphe 8 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839, mais, au sens de la Belgique, la voie nouvelle était moins sûre, moins bonne et moins

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1963-1964.

13 FEBRUARI 1964.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn, en van de Bijlagen I, II en III, ondertekend op 13 mei 1963, te 's-Gravenhage.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De Regering heeft de eer aan uw goedkeuring het Verdrag ter verbetering van de Schelde-Rijnverbinding voor te leggen dat zij met de Nederlandse Regering op 13 mei 1963 te 's-Gravenhage ondertekend heeft.

Dit Verdrag maakt een einde aan een geschil dat België en Nederland gedurende meer dan een eeuw verdeeld heeft. Inderdaad, beide landen hadden nauwelijks de Verdragen van 1839 en 1842 en de Conventie van 1843 die de uitvoering van deze Verdragen regelt, afgesloten of daar rees de zaak van de Kreekrakdam; het is pas nu dat deze aangelegenheid met uw goedkeuring eindelijk zal kunnen geregeld worden.

Om Middelburg per spoor met Roosendaal te kunnen verbinden besloot Nederland, in het midden der vorige eeuw, een dijk te bouwen doorheen de Kreekrak, de vaargeul die sedert onheuglijke tijden de Westerschelde met de Oosterschelde verbond en gebruikt werd door de scheepvaart tussen Antwerpen en de Rijn.

België protesteerde vergeefs gedurende bijna twintig jaar. In 1867 werd de natuurlijke weg van de Kreekrak gesloten en Nederland wees voor de scheepvaart tussen België en de Rijn het Zuid-Bevelandkanaal aan. Zeker, door een vervangingsweg te openen schikte Nederland zich naar de eerste bepaling van paragraaf 8 van artikel 9 van het verdrag van 19 april 1839, doch, naar Belgische opvatting, was de nieuwe vaarweg minder veilig, minder

commode que la voie supprimée et les Pays-Bas méconnaissaient dès lors la seconde stipulation dudit paragraphe (1).

A plusieurs reprises les Gouvernements belge et néerlandais se sont efforcés de régler le différend né en 1867. Il peut suffire, à cet égard, de rappeler les tentatives des années 1919-1927 et 1948-1954.

En 1919, des négociations furent entreprises en vue d'une révision générale du Traité du 19 avril 1839. Une des principales exigences de la Belgique était la création d'une nouvelle liaison entre l'Escaut et le Rhin. Les négociations, interrompues de 1920 à 1924, aboutirent, le 3 avril 1925, à la signature d'un Traité qui accordait à la Belgique la liaison souhaitée. Ce Traité fut rejeté par la Première Chambre des États généraux en 1927.

En 1949, à la faveur du rapprochement que l'Union douanière avait provoqué entre la Belgique et les Pays-Bas, on essaya à nouveau de résoudre les problèmes se posant, dans les relations entre les deux pays, en ce qui concerne les voies d'eau. Une commission présidée, du côté belge, par M. Fr. Van Cauwelaert et, du côté néerlandais, par M. M. P. L. Steenberghe étudia :

- 1° l'établissement d'une liaison pour bateaux de 2 000 tonnes entre le canal Albert et le canal Juliana;
- 2° la construction d'une nouvelle écluse maritime à Terneuzen et l'amélioration du canal de Gand à Terneuzen;
- 3° l'amélioration de la liaison entre le Rhin et l'Escaut.

Cette commission d'étude déposa son rapport le 25 novembre 1950 et, l'année suivante, MM. Van Cauwelaert et Steenberghe furent chargés d'entreprendre des négociations en vue de fixer les grandes lignes d'un accord au sujet des trois problèmes qu'ils avaient étudiés.

Les négociations de MM. Van Cauwelaert et Steenberghe aboutirent à l'avis du 11 mars 1954, dans lequel une solution était proposée aussi bien pour le problème de la liaison entre l'Escaut et le Rhin que pour les problèmes relatifs à la liaison entre Gand et l'Escaut occidental et à la liaison entre le canal Albert et le canal Juliana.

Sur la base des propositions de MM. Van Cauwelaert et Steenberghe, il fut possible, après de nouveaux pourparlers, de résoudre enfin deux des trois problèmes que l'on avait jusqu'alors maintenus liés. Le 20 juin 1960 fut signé le Traité relatif à l'amélioration du canal de Gand à Terneuzen et le 24 février 1961, le Traité relatif à l'amélioration de la liaison entre le canal Albert et le canal Juliana. Le premier de ces Traités a permis d'entreprendre l'aménagement d'une voie maritime appelée à jouer un rôle déterminant dans le développement industriel de la région gantoise. Le second concerne des travaux qui, par la suppression du « bouchon de Lanaye », ne peuvent qu'augmenter considérablement, au profit d'abord de la région liégeoise, la valeur de la Meuse comme voie de trafic international.

Quant au problème de la liaison entre l'Escaut et le Rhin, il fallut en reprendre l'examen à partir de données entièrement nouvelles. En effet, tout règlement de ce problème devait tenir compte de deux faits importants survenus après

goed en minder gemakkelijk en miskende Nederland dus de tweede bepaling van voornoemde paragraaf (1).

Herhaaldelijk trachtten de Belgische en Nederlandse Regeringen het in 1867 ontstane geschil bij te leggen. Het kan ter zake volstaan de pogingen der jaren 1919-1927 en 1948-1954 in herinnering te brengen.

In 1919 werden onderhandelingen aangevat met het oog op een algemene herziening van het Verdrag van 19 april 1839. Eén der voornaamste eisen van België was de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de Schelde en de Rijn. De onderhandelingen, die van 1920 tot 1924 onderbroken werden, leidden op 3 april 1925 tot de ondertekening van een Verdrag dat België de gewenste verbinding toestond. Dit Verdrag werd in 1927 door de Eerste Kamer der Staten-generaal verworpen.

In 1949, dank zij de toenadering die de Douaneunie tussen België en Nederland had tot stand gebracht, trachtte men de problemen die inzake de waterwegen tussen beide landen bestonden andermaal op te lossen. Een commissie, die van Belgische zijde door de heer Fr. Van Cauwelaert en van de Nederlandse zijde door de heer M. P. L. Steenberghe werd voorgezeten, bestudeerde :

- 1° de aanleg van een verbinding voor schepen van 2 000 ton tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal;
- 2° de bouw van een nieuwe zeelsluis te Terneuzen en de verbetering van het kanaal Gent-Terneuzen;
- 3° de verbetering van de verbinding tussen de Schelde en de Rijn.

Deze studiegcommissie legde haar rapport neer op 25 november 1950. Het jaar daarna werden de heren Van Cauwelaert en Steenberghe ermede belast onderhandelingen aan te vatten teneinde de grote lijnen vast te leggen voor een akkoord over de drie problemen die ze bestudeerd hadden.

De onderhandelingen tussen de heren Van Cauwelaert en Steenberghe liepen uit op het advies van 11 maart 1954, waarin een oplossing werd voorgesteld zowel voor de verbinding tussen de Schelde en de Rijn als voor de verbinding tussen Gent en de Westerschelde en de verbinding tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal.

Op grond van de voorstellen van de heren Van Cauwelaert en Steenberghe was het mogelijk, na nieuwe besprekingen, twee van de drie problemen, die tot dan toe samengevoegd gehouden waren, op te lossen. Op 20 juni 1960 werd het Verdrag ter verbetering van het kanaal van Gent naar Terneuzen ondertekend en op 24 februari 1961 het Verdrag ter verbetering van de verbinding tussen het Albertkanaal en het Julianakanaal. Het eerste Verdrag heeft het mogelijk gemaakt over te gaan tot de aanpassing van een zeeweg die geroepen is een doorslaggevende rol te spelen in de industriële ontwikkeling van de streek van Gent. Het tweede betreft werken die, door het wegnemen van de « stop van Ternaaien », de waarde van de Maas als internationale verkeersweg, in eerste instantie ten voordele van de streek van Luik, slechts aanzienlijk kunnen doen stijgen.

Wat de verbinding tussen de Schelde en de Rijn aangaat, was het nodig het onderzoek ervan te hernemen op grond van totaal nieuwe gegevens. Inderdaad, bij iedere regeling van dit probleem moest rekening worden gehouden met

(1) Le paragraphe 8 de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 est libellé comme suit : « Si des événements naturels ou des travaux d'art venaient, par la suite, à rendre impraticables les voies de navigation indiquées au présent article, le Gouvernement des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodées, en remplacement desdites voies de navigation devenues impraticables ».

(1) Paragraaf 8 van artikel 9 van het Verdrag van 19 april 1839 luidt als volgt : « Indien natuurlijke gebeurtenissen of werken van kunst de in het tegenwoordig artikel aangewezen wegen voor de scheepvaart voor het vervolg onbruikbaar mogen maken, zal de Nederlandse Regering aan de Belgische scheepvaart ter vervanging der gezegde onbruikbaar geworden wegen voor de scheepvaart, andere zodanige wegen, die even veilig en even goed en gemakkelijk zijn, aanwijzen ».

que MM. Van Cauwelaert et Steenberghe eussent remis leur avis aux Gouvernements : la décision des Pays-Bas de fermer les bras de mer de Zélande et de Hollande méridionale et les besoins nouveaux nés de l'évolution du trafic.

Ces éléments, qui changeaient complètement les aspects traditionnels du problème, rendaient aussi la solution de celui-ci plus nécessaire et urgente que jamais. C'est pourquoï les deux Gouvernements rouvrirent les négociations en 1960 et les menèrent sans désespérer pendant trois ans. Ce sont ces négociations qui ont conduit au Traité que le Gouvernement soumet à votre approbation.

*
**

Les desiderata d'Anvers en ce qui concerne la liaison avec le Rhin sont bien connus.

Ce qu'Anvers souhaite, c'est une voie moderne, de grande capacité, répondant aux trois conditions suivantes :

- 1° elle doit permettre d'éviter le détour par le canal de Zuid-Beveland;
- 2° elle doit permettre aux bateaux de navigation intérieure de gagner les ports néerlandais et rhénans sans devoir se mêler, sur l'Escaut, aux navires de mer;
- 3° elle doit permettre aux convois poussés de gagner Anvers.

Le Traité signé le 13 mai 1963 vise la réalisation d'une voie qui répondra pleinement à ces trois conditions.

1. La voie nouvelle sera plus courte que la voie actuelle et réduira dans une mesure appréciable la durée de navigation entre Anvers et le Rhin.

Ainsi que l'indique l'article 2 du Traité et le plan formant l'Annexe II du Traité, la voie nouvelle se rattachera au bassin de virement à construire à l'extrémité nord du port d'Anvers, à l'est de l'écluse de Zandvliet. A partir de là elle se dirigera en direction générale du nord et rejoindra le Krammer en suivant le tracé de chenaux que la navigation entre Anvers et le Rhin a emprunté pendant des siècles.

Ce rétablissement de la voie naturelle supprimée en 1867 raccourcira le parcours entre le port d'Anvers, d'une part, et les ports hollandais et rhénans, d'autre part, d'environ 35 km. Il y aura, en outre, une diminution du nombre des éclusages. Aujourd'hui, entre les bassins d'Anvers et le Rhin, les bateaux sont éclusés trois fois (à la sortie des bassins, à Hansweert et à Wemeldinge). Après la mise en service de la voie nouvelle, ils ne devront plus être éclusés que deux fois (aux futures écluses de Woensdrecht, là où la voie nouvelle débouchera dans l'Escaut oriental, et aux écluses du Volkerak, qui sont en construction dans le cadre du plan Delta). Cette double amélioration, qui réduira aussi bien la distance à parcourir que le nombre des éclusages, diminuera la durée de navigation d'au moins quatre heures pour les bateaux automoteurs et d'au moins cinq heures et demie pour les trains de chalands.

2. En suivant la voie nouvelle, la navigation intérieure entre Anvers et les ports hollandais et rhénans évitera l'Escaut et l'Escaut occidental.

Sans doute la voie nouvelle sera-t-elle construite en partie dans les schorres de l'Escaut, mais elle n'en sera

deux belangrijke feiten die zich voordeden nadat de heren Van Cauwelaert en Steenberghe hun advies aan de Regeringen hadden uitgebracht : de beslissing van Nederland om de zeearmen van Zeeland en Zuid-Holland af te sluiten en de nieuwe uit de ontwikkeling van het verkeer voortvloeiende behoeften.

Deze elementen, die volledig de traditionele aspecten van het probleem veranderden, maakten eveneens de oplossing ervan noodzakelijker en dringender dan ooit. Daarom openden de beide regeringen in 1960 de onderhandelingen opnieuw en zetten deze gedurende drie jaar zonder onderbreking voort. Het zijn deze onderhandelingen die geleid hebben tot het Verdrag dat de Regering aan uw goedkeuring onderwerpt.

*
**

De desiderata van Antwerpen op het stuk van de verbinding met de Rijn zijn goed gekend.

Wat Antwerpen wenst is een moderne vaarweg met grote capaciteit die aan de volgende drie voorwaarden beantwoordt :

- 1° de omweg langs het Zuid-Bevelandkanaal vermijden;
- 2° het de binnenschepen mogelijk maken de Nederlandse en Rijnhavens te bereiken zonder verplicht te zijn zich, op de Schelde, tussen de zeeschepen te mengen;
- 3° het de duwkonvooien mogelijk maken Antwerpen te bereiken.

Het op 13 mei 1963 ondertekend Verdrag beoogt de verwezenlijking van een vaarweg die volledig aan deze drie voorwaarden zal voldoen.

1. De nieuwe vaarweg zal korter zijn en zal de vaartijd tussen Antwerpen en de Rijn aanmerkelijk verminderen.

Zoals in artikel 2 van het Verdrag en op het als Bijlage II bij het Verdrag gevoegde plan wordt aangegeven, zal de nieuwe vaarweg aansluiten op de zwaairom die zal gebouwd worden aan het noordelijk uiteinde van de haven van Antwerpen, ten oosten van de sluis van Zandvliet. Vandaar zal hij grosso modo in noordelijke richting lopen en in de Krammer uitmonden, hierbij de weg van vaargeulen volgend die de scheepvaart tussen Antwerpen en de Rijn gedurende eeuwen heeft gebruikt.

Door dit opnieuw in dienst stellen van de in 1867 afgeschafte natuurlijke weg zal het traject tussen de haven van Antwerpen enerzijds en de Hollandse en Rijnhavens anderzijds ongeveer 35 km korter zijn. Bovendien zal er minder moeten geschut worden. Thans worden de schepen, tussen de dokken van Antwerpen en de Rijn, driemaal geschut (bij het verlaten der dokken, te Hansweert en te Wemeldinge). Na het openstellen van de nieuwe vaarweg zullen ze nog slechts tweemaal moeten geschut worden (in de toekomstige sluizen van Woensdrecht, daar waar de nieuwe vaarweg in de Oosterschelde zal uitmonden, en in de sluizen van het Volkerak, die in aanbouw zijn in uitvoering van het Deltaplan). Door deze dubbele verbetering, waardoor zowel de afstand als het aantal schuttingen verminderd wordt, zal de vaartijd minstens vier uur korter zijn voor de motorschepen en minstens vijf en een half uur voor de sleeptreinen.

2. Door de nieuwe vaarweg te volgen zal de binnenscheepvaart tussen Antwerpen en de Hollandse en Rijnhavens de Schelde en de Westerschelde vermijden.

Weliswaar zal de nieuwe vaarweg gedeeltelijk aangelegd worden in de schorren van de Schelde, maar hij zal

pas moins complètement indépendante du fleuve. Une digue continue la séparera des eaux de l'Escaut et sa flottaison sera, jusqu'aux écluses de Woensdrecht, la flottaison des bassins d'Anvers.

La voie nouvelle « allégera » l'Escaut entre Anvers et Hansweert de presque toute la navigation intérieure, soit de quelque 45 000 bateaux par an ou, en moyenne, de 125 bateaux par jour. Il en résultera une plus grande liberté de manœuvre pour les navires de mer, tandis que, sur la voie nouvelle, les bateaux de navigation intérieure pourront naviguer en toute sécurité. Ceux-ci n'auront plus à emprunter les chenaux suivis par les bateaux de mer. Cette séparation de la navigation maritime et de la navigation intérieure diminuera considérablement les risques d'accident sur l'Escaut maritime.

3. La voie nouvelle sera accessible aux convois poussés.

Le profil transversal et les courbes de la voie nouvelle ainsi que les dimensions des écluses ont été étudiés en fonction de la technique du poussage. Les convois poussés des types en usage sur le Rhin pourront trémater et se croiser sans encombre.

La voie nouvelle permettra l'écoulement aisé d'un trafic bien plus considérable que le trafic empruntant actuellement le canal de Zuid-Beveland. Les écluses de Woensdrecht auront, en effet, les mêmes dimensions que les écluses du Volkerak et leurs deux sas couvriront trois fois la superficie des trois sas actuels d'Hansweert et de Wemeldinge. Le Traité prévoit, en outre, la possibilité de construire une troisième écluse aussi bien à côté des écluses de Woensdrecht qu'à côté des écluses du Volkerak.

**

Les négociateurs du Traité du 13 mai 1963 n'ont pas seulement voulu mettre fin à de vieux griefs; ils ont voulu également que les relations entre la Belgique et les Pays-Bas n'aient plus à pâtir de différends sans issue à propos du statut des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin. C'est ainsi qu'ils ont élaboré un ensemble de stipulations définissant, avec toute la précision souhaitable, les droits et les obligations des deux pays en ce qui concerne la liaison entre l'Escaut et le Rhin et qu'ils ont prévu une commission arbitrale qui aurait à connaître de toute contestation relative à l'interprétation ou à l'application des dispositions techniques du Traité ou des clauses concernant le statut de la liaison entre l'Escaut et le Rhin.

Il est notamment spécifié dans ce statut que, entre le débouché nord de la voie nouvelle et le Waal, la navigation devra disposer constamment d'une liaison convenant aux bateaux et convois naviguant sur le Waal.

**

La voie nouvelle entre le port d'Anvers et le Krammer et le statut précis de la liaison entre l'Escaut et le Rhin n'ont pas été obtenus sans d'importantes concessions.

1. Au moment de la mise en service de la voie nouvelle, la Belgique devra supprimer toutes les subventions qu'elle accorde au trafic rhénan de ces ports. C'est là une exigence des Pays-Bas à laquelle on ne pouvait échapper dès l'instant où on leur demandait la réalisation sur leur territoire d'une voie nouvelle devant servir avant tout les intérêts de la Belgique.

niettemin volledig onafhankelijk zijn van de stroom. Een leidam zal hem van de Scheldestroom scheiden en, tot aan de sluizen van Woensdrecht, zal zijn waterpeil gelijk zijn aan dit van de dokken van Antwerpen.

De nieuwe vaarweg zal de Schelde tussen Antwerpen en Hansweert « ontlasten » van vrijwel alle binnenscheepvaart, hetzij ongeveer 45 000 schepen per jaar of gemiddeld 125 schepen per dag. Het gevolg daarvan zal zijn een grotere bewegingsvrijheid voor de zeeschepen, terwijl de binnenschepen, op de nieuwe vaarweg, in alle veiligheid zullen kunnen varen. Deze laatsten zullen niet langer meer de vaargeulen die door de zeeschepen gevolgd worden moeten gebruiken. De scheiding van de zee- en binnenvaart zal het risico van ongevallen op de Zeeschelde gevoelig verminderen.

3. De nieuwe vaarweg zal toegankelijk zijn voor de duwkonvooien.

Het dwarsprofiel en de bochten van de nieuwe vaarweg evenals de afmetingen van de sluizen werden bestudeerd in functie van de duwvaarttechniek. De duwkonvooien zoals die op de Rijn in gebruik zijn zullen elkaar zonder hinder kunnen voorbijsteven en kruisen.

De nieuwe vaarweg zal het mogelijk maken met gemak een verkeer te verwerken dat heel wat aanzienlijker is dan het verkeer dat thans het Zuid-Bevelandkanaal gebruikt. De sluizen van Woensdrecht zullen inderdaad dezelfde afmetingen hebben als deze van het Volkerak en hun twee sluiskolken zullen driemaal de oppervlakte beslaan van de drie huidige sluiskolken van Hansweert en Wemeldinge. Het Verdrag voorziet bovendien de mogelijkheid een derde sluis te bouwen zowel naast de sluizen van Woensdrecht als naast de sluizen van het Volkerak.

**

De onderhandelaars van het Verdrag van 13 mei 1963 hebben niet alleen een einde willen maken aan oude grieven; ze hebben eveneens gewild dat de betrekkingen tussen België en Nederland niet langer meer te lijden zouden hebben van geschillen zonder uitkomst in verband met het statuut van de tussenwateren tussen de Schelde en de Rijn. Zij hebben bepalingen uitgewerkt die duidelijk de rechten en plichten omschrijven van beide landen wat betreft de verbinding tussen de Schelde en de Rijn en hebben een arbitrale commissie voorzien die kennis zal nemen van elke betwisting aangaande de interpretatie of de toepassing van de technische beschikkingen van het Verdrag of van de clausules betreffende het statuut van de Schelde-Rijnverbinding.

In dit statuut werd namelijk bepaald dat tussen de noordelijke uitmonding van de nieuwe vaarweg en de Waal de scheepvaart blijvend zal moeten beschikken over een verbinding welke geschikt is voor schepen en konvooien die de Waal bevaren.

**

De nieuwe vaarweg tussen de haven van Antwerpen en de Krammer en het nauwkeuriger statuut van de verbinding tussen de Schelde en de Rijn werden niet zonder belangrijke toegevingen bekomen.

1. Op het ogenblik dat de nieuwe vaarweg in gebruik zal gesteld worden zal België alle toelagen moeten afschaffen die het aan het Rijnverkeer van zijne havens verleent. Dit is een eis van Nederland waaraan niet kon ontkomen worden zodra aan dit land gevraagd werd op zijn grondgebied een nieuwe waterweg te verwezenlijken die in hoofdzaak de belangen van België moet dienen.

On ne peut se cacher que la suppression des subventions exigera de la part des ports belges un nouvel effort d'organisation et de technique. Comme la mise en service de la voie nouvelle et, dès lors, la suppression des subventions n'auront lieu que huit ou neuf ans après la mise en vigueur du Traité, les intéressés ont cependant suffisamment de temps pour préparer leur adaptation à la situation nouvelle.

2. La Belgique devra payer la plus grande part des frais relatifs à la voie nouvelle. Ces frais se répartiront, en effet, comme suit entre la Belgique et les Pays-Bas :

— pour la Belgique :

100 % des frais de construction, d'entretien et d'exploitation en territoire belge (3 km);

85 % des frais de construction de la section frontière-Escaut oriental (15 km et l'ensemble d'écluses) ⁽¹⁾;

100 % des frais de construction de la section Escaut oriental-Krammer (17 km);

— pour les Pays-Bas :

15 % des frais de construction de la section frontière-Escaut oriental (15 km et l'ensemble d'écluses);

100 % des frais d'entretien et d'exploitation en territoire néerlandais (32 km et l'ensemble d'écluses).

*
**

Le port d'Anvers ne pourra garder son rang parmi les grands ports du monde que si les chenaux qui le relient à la mer et les voies diverses par lesquelles il communique avec son hinterland répondent constamment aux exigences du trafic. En approuvant le Traité que les Gouvernements belge et néerlandais ont signé le 13 mai 1963, vous contribuerez dans une large mesure à la réalisation de ces conditions.

Le Traité du 13 mai 1963 ne peut être isolé des autres efforts entrepris par le Gouvernement en vue de valoriser la situation géographique particulièrement favorable que la Belgique occupe dans la Communauté économique européenne. A cet égard, le Gouvernement a prêté, ces dernières années, une attention toute spéciale à l'amélioration de l'infrastructure hydraulique. Le Traité relatif à l'amélioration de la liaison entre l'Escaut et le Rhin s'ajoute ainsi à ceux qui ont été conclus avec les Pays-Bas le 20 juin 1960 en vue de l'amélioration du canal de Gand à Terneuzen et le 24 février 1961 au sujet de l'amélioration de la voie reliant le canal Albert au canal Juliana.

Les divers ouvrages faisant l'objet de ces trois Traités contribueront puissamment à la prospérité de la Belgique. Ils n'auront pas uniquement pour effet de favoriser, dans les principales zones portuaires du pays, le développement des activités industrielles comme des activités proprement portuaires. Ils favoriseront également les autres régions économiques belges en permettant aux grandes entreprises qui y sont établies de recevoir leurs matières premières et d'écouler leurs produits dans de meilleures conditions.

(1) Cette section de 15 km comprend le chenal de 7 km dans l'Escaut oriental; la digue à construire le long de ce chenal sera payée par la Belgique seule.

Men kan zich niet ontveinzen dat de afschaffing der toelagen van de Belgische havens een nieuwe inspanning zal vergen op het gebied van de organisatie en van de techniek. Aangezien nochtans het in gebruik stellen van de nieuwe vaarweg en dus ook de afschaffing der toelagen slechts acht of negen jaar na het van kracht worden van het Verdrag zullen plaats hebben, hebben de belanghebbenden voldoende de tijd om zich aan te passen en zich op de nieuwe toestand voor te bereiden.

2. België zal het grootste gedeelte van de kosten van de nieuwe vaarweg moeten betalen. Deze kosten zullen inderdaad als volgt tussen België en Nederland verdeeld worden :

— voor België :

100 % van de kosten van aanleg, onderhoud en bediening op Belgisch grondgebied (3 km);

85 % van de kosten van aanleg van het pand grens-Oosterschelde (15 km en het sluizencomplex) ⁽¹⁾;

100 % van de kosten van aanleg van het pand Oosterschelde-Krammer (17 km);

— voor Nederland :

15 % van de kosten van aanleg van het pand grens-Oosterschelde (15 km en het sluizencomplex);

100 % van de kosten van onderhoud en bediening op Nederlands grondgebied (32 km en het sluizencomplex).

*
**

De haven van Antwerpen zal slechts dan haar plaats onder de grote havens van de wereld kunnen behouden wanneer de vaargeulen die haar met de zee verbinden en de verschillende wegen waarmee ze met haar hinterland in verbinding staat voortdurend aan de vereisten van het verkeer beantwoorden. Door de goedkeuring van het Verdrag dat de Belgische en de Nederlandse Regering op 13 mei 1963 ondertekend hebben, zult U in belangrijke mate bijdragen tot het verwezenlijken van deze voorwaarden.

Het Verdrag van 13 mei 1963 mag niet gescheiden worden van de andere inspanningen van de Regering om de bijzonder voordelige geografische ligging van België in de Europese Economische Gemeenschap meer tot haar recht te laten komen. In dit verband heeft de Regering de laatste jaren gans bijzonder aandacht geschonken aan de verbetering van de infrastructuur op het gebied der waterwegen. Het Verdrag betreffende de verbetering van de verbinding tussen de Scheldt en de Rijn sluit aldus aan bij die welke met Nederland werden afgesloten op 20 juni 1960 ter verbetering van het kanaal Gent-Terneuzen en op 24 februari 1961 ter verbetering van de vaarweg die het Albertkanaal met het Julianakanaal verbindt.

De verschillende werken die het voorwerp van deze drie Verdragen zijn zullen krachtig bijdragen tot de welvaart van België. Niet alleen zullen ze in de voornaamste havengebieden van het land de ontwikkeling, zowel van de industriële als van de eigenlijke havenactiviteit, in de hand werken. Ze zullen eveneens voordeel brengen aan de overige Belgische economische gebieden doordat ze het de grote ondernemingen die er gevestigd zijn mogelijk zullen maken in betere voorwaarden hun grondstoffen aan te voeren en hun producten te verschepen.

(1) In dat pand van 15 km is begrepen de vaargeul van 7 km in de Oosterschelde; de leidam langs die vaargeul zal uitsluitend door België worden betaald.

Les clauses du Traité du 13 mai 1963 forment un ensemble équilibré. Elles résultent de concessions mutuelles, faites dans le souci d'éliminer de vieux griefs et de resserrer ainsi les liens entre la Belgique et les Pays-Bas, appelés, avec leur partenaire luxembourgeois, à coopérer de la manière la plus étroite à la réalisation de la Communauté européenne. Par votre approbation du Traité du 13 mai 1963, vous accomplirez également une œuvre de grande portée politique. Vous renforcerez, en effet, la coopération entre la Belgique et les Pays-Bas en mettant fin à des controverses restées sans solution pendant plus de cent ans.

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Affaires étrangères,*

De clausules van het Verdrag van 13 mei 1963 vormen een evenwichtig geheel. Ze zijn het resultaat van wederzijdse toegevingen, ingegeven door de bezorgdheid oude grieven uit de weg te ruimen en aldus de banden tussen België en Nederland die, samen met hun Luxemburgse partner, geroepen zijn om in krachtige samenwerking bij te dragen tot de verwezenlijking van de Europese Gemeenschap, nauwer toe te halen. Door uw goedkeuring te hechten aan het Verdrag van 13 mei 1963 zult U tevens een daad van grote politieke betekenis stellen. U zult inderdaad de samenwerking tussen België en Nederland verstevigen door een einde te maken aan betwistingen die meer dan honderd jaar zonder oplossing zijn gebleven.

*De Vice-Eerste Minister
en Minister van Buitenlandse Zaken,*

P.-H. SPAAK.

Le Ministre, Adjoint aux Affaires étrangères,

De Minister, Adjunct voor Buitenlandse Zaken,

H. FAYAT.

Le Ministre des Travaux publics,

De Minister van Openbare Werken,

G. BOHY.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre des vacations, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, le 19 août 1963, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation du Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas au sujet de la liaison entre l'Escaut et le Rhin, et des Annexes I, II et III, signés à La Haye, le 13 mai 1963 », a donné le 27 août 1963 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de
MM. :

J. SUETENS, *premier président*;
M. SOMERHAUSEN, *conseiller d'Etat*;
G. HOLOYE, *conseiller d'Etat*;
J. LIMPENS, *assesseur de la section de législation*;
R. de RYKE, *assesseur de la section de législation*;
G. de LEUZE, *greffier adjoint, greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. SUETENS.
Le rapport a été présenté par M. W. LAHAYE, auditeur général adjoint.

*Le Greffier,
(s.) G. DE LEUZE.*

*Le Président,
(s.) J. SUETENS.*

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste vacatiekamer, de 19^{de} augustus 1963 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn, en van de Bijlagen I, II en III, ondertekend op 13 mei 1963, te 's-Gravenhage », heeft de 27^{ste} augustus 1963 het volgende advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit
de HH. :

J. SUETENS, *eerste voorzitter*;
M. SOMERHAUSEN, *raadsheer van State*;
G. HOLOYE, *raadsheer van State*;
J. LIMPENS, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
R. de RYKE, *bijzitter van de afdeling wetgeving*;
G. DE LEUZE, *adjunct-greffier, greffier*.

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. LAHAYE, adjunct-auditeur-generaal.

*De Griffier,
(get.) G. DE LEUZE.*

*De Voorzitter,
(get.) J. SUETENS.*

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre, Adjoint aux Affaires étrangères, de Notre Ministre des Travaux publics et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article unique.

Le Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas au sujet de la liaison entre l'Escaut et le Rhin, et les Annexes I, II et III, signés à La Haye, le 13 mai 1963, sortiront leurs pleins et entiers effets.

Donné à Bruxelles, le 21 décembre 1963.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN.

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

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister, Adjunct voor Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Openbare Werken en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister, Adjunct voor Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Openbare Werken en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

Het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn, en de Bijlagen I, II en III, ondertekend op 13 mei 1963, te 's-Gravenhage, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 21 december 1963.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Vice-Premier Ministre
et Ministre des Affaires étrangères,*

VAN KONINGSWEGE :

*De Vice-Eerste Minister
en Minister van Buitenlandse Zaken,*

P.-H. SPAAK.

*Le Ministre, Adjoint aux Affaires étrangères,**De Minister, Adjunct voor Buitenlandse Zaken,*

H. FAYAT.

*Le Ministre des Travaux publics,**De Minister van Openbare Werken.*

G. BOHY.

*Le Ministre des Communications,**De Minister van Verkeerswezen.*

A. BERTRAND.

**TRAITE ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE
ET LE ROYAUME DES PAYS-BAS AU SUJET DE LA LIAISON
ENTRE L'ESCAUT ET LE RHIN.**

Sa Majesté le Roi des Belges et
Sa Majesté la Reine des Pays-Bas,

Désirant, eu égard au Traité instituant l'Union économique Benelux, apporter une nouvelle contribution au développement de la coopération amicale entre Leurs deux pays,

Souhaitant, dans cet esprit, améliorer la liaison en faveur de la navigation entre l'Escaut et le Rhin et régler un certain nombre de questions y relatives,

Confirmant qu'au sujet des transports et des ports de mer Ils visent à la réalisation des principes du Traité instituant l'Union économique Benelux,

Ont décidé de conclure un Traité à cet effet et ont désigné pour Leurs plénipotentiaires, à savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges :

Son Excellence M. Th. Lefèvre, Premier Ministre, et
Son Excellence M. H. Fayat, Ministre, Adjoint aux Affaires étrangères,

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas :

Son Excellence M. J.E. de Quay, Premier Ministre, Ministre des Affaires générales, et
Son Excellence M. J.M.A.H. Luns, Ministre des Affaires étrangères,

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

CHAPITRE A.

Définitions.

Article 1.

Aux termes du présent Traité, il faut entendre :

a) par « Traité d'Union » : le Traité instituant l'Union économique Benelux, signé à La Haye le 3 février 1958 entre le Royaume de Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas;

b) par « Comité de ministres » : le Comité de ministres institué par l'article 15 du Traité d'Union;

c) par « ministres » : le ministre néerlandais et le ministre belge visés à l'article 7 du présent Traité;

d) par « fonctionnaires » : le fonctionnaire néerlandais et le fonctionnaire belge désignés conformément à l'article 7 du présent Traité;

e) par « Commission arbitrale » : la Commission arbitrale visée à l'article 42 du présent Traité.

CHAPITRE B.

Amélioration de la liaison entre l'Escaut et le Rhin.

TITRE I. — Travaux à exécuter.

Article 2.

En vue d'améliorer la liaison entre l'Escaut et le Rhin, il sera créé une voie navigable qui sera reliée, près de Zandvliet, au port d'Anvers, se dirigera vers l'Escaut oriental, traversera celui-ci à peu près en direction du nord, passera par l'Eendracht, coupera ensuite le Slaakdam et le Prins Hendrikpolder, à l'est de Sint Philipsland, et débouchera dans le Krammer.

Article 3.

1. Pour réaliser la voie navigable visée à l'article 2, les travaux suivants seront exécutés :

- a) le creusement d'un canal depuis le port d'Anvers jusqu'à l'Escaut oriental;
- b) l'établissement d'un chenal traversant l'Escaut oriental;

**VERDRAG TUSSEN HET KONINKRIJK BELGIE
EN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN BETREFFENDE
DE VERBINDING TUSSEN DE SCHELDE EN DE RIJN.**

Zijne Majesteit de Koning der Belgen en

Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden,

Verlangend, met het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie voor ogen een nieuwe bijdrage te leveren ter bevordering van de vriendschappelijke samenwerking tussen Hun beider landen,

Wensende, in die geest de verbinding voor de scheepvaart tussen de Schelde en de Rijn te verbeteren en voor een aantal daarmede verband houdende aangelegenheden regelingen te treffen,

Bevestigend dat Zij ten aanzien van het vervoer en van de zeehavens de verwezenlijking nastreven van de beginselen van het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie,

Hebben besloten te dien einde een Verdrag te sluiten en hebben tot Hun Gevolmachtigden benoemd, te weten :

Zijne Majesteit de Koning der Belgen :

Zijne Excellentie de heer Th. Lefèvre, Eerste Minister, en

Zijne Excellentie de heer H. Fayat, Minister, Adjunct voor Buitenlands Zaken,

Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden :

Zijne Excellentie de heer J.E. de Quay, Minister-President, Minister van Algemene Zaken, en

Zijne Excellentie de heer J.M.A.H. Luns, Minister van Buitenlandse Zaken,

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

HOOFDSTUK A.

Definities.

Artikel 1.

In dit Verdrag wordt verstaan onder :

a) « Unieverdrag » het op 3 februari 1958 te 's-Gravenhage onder tekende Verdrag tussen het Koninkrijk België, het Groothertogdom Luxemburg en het Koninkrijk der Nederlanden tot instelling van de Benelux Economische Unie;

b) « Comité van Ministers » : het Comité van Ministers, ingesteld bij artikel 15 van het Unieverdrag;

c) « Ministers » : de Nederlandse en de Belgische Minister, bedoeld in artikel 7 van het onderhavige Verdrag;

d) « ambtenaren » : de Nederlandse en de Belgische ambtenaar, aangewezen overeenkomstig artikel 7 van het onderhavige Verdrag;

e) « Arbitrale Commissie » : de Arbitrale Commissie, bedoeld in artikel 42 van het onderhavige Verdrag.

HOOFDSTUK B.

Verbetering van de verbinding tussen de Schelde en de Rijn.

TITEL I. — Uit te voeren werken.

Artikel 2.

Ter verbetering van de verbinding tussen de Schelde en de Rijn wordt een vaarweg aangelegd, welke bij Zandvliet aansluit op het Antwerpse zeehavencomplex, vervolgens naar de Oosterschelde loopt, deze laatste ongeveer in noordelijke richting doorkruist, zich voortzet door de Eendracht, vervolgens de Slaakdam en de Prins Hendrikpolder ten Oosten van Sint Philipsland doorsnijdt en uitmondt in de Krammer.

Artikel 3.

1. Ten einde de in artikel 2 bedoelde vaarweg tot stand te brengen, worden de volgende werken uitgevoerd :

- a) het graven van een kanaal van de haven van Antwerpen naar de Oosterschelde;
- b) de aanleg van een vaargeul door de Oosterschelde;

c) l'élargissement de l'Eendracht et l'amélioration du tracé de cette voie navigable;

d) le creusement d'un canal traversant le Slaakdam et le Prins Hendrikpolder et le raccordement de ce canal à l'Eendracht d'une part, et au Krammer d'autre part;

e) la construction d'un ensemble d'écluses entre le canal mentionné sous a) et l'Escaut oriental, y compris la construction d'avant-ports;

f) la construction de ponts-route et de ponts-rails sur les voies navigables mentionnées sous a), c) et d) et sur l'ensemble d'écluses visé sous e), y compris la construction des rampes d'accès et des raccordements routiers;

g) l'amélioration des digues principales existantes et la construction de nouvelles digues;

h) la prise de dispositions en vue d'assurer le régime hydraulique, y compris celles qui visent à combattre la salinisation et la pollution des eaux;

i) tous travaux et dispositions de caractère provisoire ou définitif qui s'avéreraient nécessaires ou souhaitables, en rapport avec l'exécution des travaux précités ou par suite de cette exécution, en vue d'un entretien, d'une utilisation et d'une manœuvre efficaces des ouvrages et de l'adaptation de l'état actuel aux nouveaux ouvrages et au nouveau régime des eaux.

2. Les travaux visés au paragraphe précédent seront entrepris le plus tôt possible après l'entrée en vigueur du présent Traité.

Article 4.

De plus, en fonction de l'avancement des travaux de fermeture des bras de mer de Zélande et de Hollande méridionale, et au plus tard deux ans après que le mouvement des marées dans l'Escaut oriental sera devenu insignifiant, les travaux suivants seront exécutés :

a) la construction d'une digue le long du chenal traversant l'Escaut oriental;

b) la poursuite des travaux d'élargissement de l'Eendracht et l'aménagement définitif de ses berges;

c) la prise de dispositions complémentaires en vue d'assurer le régime hydraulique;

d) tous travaux et dispositions de caractère provisoire ou définitif qui s'avéreraient nécessaires ou souhaitables, en rapport avec l'exécution des travaux précités ou par suite de cette exécution, en vue d'un entretien, d'une utilisation et d'une manœuvre efficaces des ouvrages et de l'adaptation de l'état actuel aux nouveaux ouvrages et au nouveau régime des eaux.

Article 5.

Les travaux visés aux articles 3 et 4 seront exécutés conformément aux indications fournies par la description des travaux et le plan faisant partie du présent Traité (Annexes I et II). Il ne pourra être dérogé à ces indications que conformément aux dispositions des articles 8, 10 et 11.

TITRE II. — Préparation et exécution des travaux.

Article 6.

Les Hautes Parties Contractantes se chargeront, chacune pour son territoire, de la préparation et de l'exécution des travaux visés aux articles 3 et 4, y compris l'établissement des plans et des documents d'adjudication, l'acquisition d'immeubles, le dépôt de terres de déblai, l'achat de matériaux et l'adjudication des travaux. Elles observeront, à cet égard, les modalités en vigueur dans leur pays pour des travaux similaires exécutés pour le compte de l'Etat.

Article 7.

Le ministre néerlandais chargé des questions relevant du Waterstaat et le ministre belge qui a, dans ses attributions, l'Administration des Ponts et Chaussées (Administration des Voies hydrauliques) chargeront chacun un fonctionnaire de diriger et de surveiller la préparation et l'exécution des travaux respectivement en territoire néerlandais et en territoire belge. Ces fonctionnaires se consulteront régulièrement au sujet de toutes les questions d'intérêt commun qui pourraient se poser à l'occasion de la préparation et de l'exécution des travaux. Ils recevront les pouvoirs nécessaires pour assurer un progrès satisfaisant des travaux.

Article 8.

Les projets de cahiers des charges et les contrats relatifs à l'exécution des travaux requerront l'approbation préalable des deux ministres. Dans ces documents, il pourra être dérogé aux indications des Anne-

c) het verruimen van de Eendracht en het verbeteren van het tracé van deze vaarweg;

d) het graven van een kanaal door de Slaakdam en de Prins Hendrikpolder en het aansluiten daarvan aan de Eendracht enerzijds en de Krammer anderzijds;

e) de bouw van een sluisencomplex tussen het onder a) genoemde kanaal en de Oosterschelde, met inbegrip van de aanleg van voorhavens;

f) de bouw van bruggen voor weg- en spoorwegverkeer over de onder a), c) en d) genoemde vaarwegen en over het onder e) bedoelde sluisencomplex, een en ander met inbegrip van de bijbehorende opritten en wegaansluitingen;

g) het verbeteren van bestaande en de aanleg van nieuwe waterkeringen;

h) het maken van voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, daaronder begrepen de bestrijding van de verzilting en de waterverontreiniging;

i) alle werken en voorzieningen van tijdelijke of blijvende aard, welke noodzakelijk of wenselijk blijken in verband met of als gevolg van de uitvoering van de bovenbedoelde werken ten behoeve van een doelmatig onderhoud en gebruik en een doelmatige bediening van deze werken, alsmede ter aanpassing van de bestaande toestand aan de nieuwe werken en de nieuwe waterstaatkundige toestand.

2. De werken, bedoeld in het vorige lid, worden zo spoedig mogelijk na de inwerkingtreding van dit Verdrag tot uitvoering gebracht.

Artikel 4.

Voorts worden, afhankelijk van de vordering der werkzaamheden tot afsluiting van de Zeeuwse en de Zuid-Hollandse zeegaten uiterlijk twee jaar nadat de getijbeweging op de Oosterschelde van geen wezenlijke betekenis meer is geworden, de volgende werken tot uitvoering gebracht :

a) de aanleg van een leidam langs de vaargeul door de Oosterschelde;

b) de verdere verruiming van de Eendracht en het aanbrengen van de definitieve oevervoorzieningen;

c) het treffen van verdere voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding;

d) alle werken en voorzieningen van tijdelijke of blijvende aard, welke noodzakelijk of wenselijk blijken in verband met of als gevolg van de uitvoering van de bovenbedoelde werken ten behoeve van een doelmatig onderhoud en gebruik en van een doelmatige bediening van deze werken, alsmede ter aanpassing van de bestaande toestand aan de nieuwe werken en de nieuwe waterstaatkundige toestand.

Artikel 5.

De in de artikelen 3 en 4 bedoelde werken worden uitgevoerd met inachtneming van de gegevens, vermeld in de bij dit Verdrag behorende beschrijving van de werken (Bijlage I) en de daarbij behorende tekening (Bijlage II). Afwijking van deze gegevens kan slechts geschieden overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 8, 10 en 11.

TITEL II. — Voorbereiding en uitvoering der werken.

Artikel 6.

De Hoge Verdragsluitende Partijen dragen, elk voor haar gebied en op de in haar land voor overeenkomstige Rijkswerken gebruikelijke wijze, zorg voor de voorbereiding en de uitvoering van de in de artikelen 3 en 4 bedoelde werken, daaronder begrepen het opmaken van plannen en aanbestedingsbescheiden, het verkrijgen in eigendom van onroerende goederen, het bergen van vrijkomende grond, de aankoop van materialen en de aanbesteding.

Artikel 7.

De Nederlandse Minister belast met de zaken van de Waterstaat en de Belgische Minister onder wiens bevoegdheid het Bestuur van Bruggen en Wegen (Bestuur der Waterwegen) valt, belasten elk een ambtenaar met de leiding van en het toezicht op de voorbereiding en de uitvoering van de werken respectievelijk op Nederlands en op Belgisch gebied. Deze ambtenaren plegen regelmatig overleg over alle vraagstukken van gemeenschappelijk belang, welke zich bij de voorbereiding en de uitvoering mochten voordoen. Ter verzekering van een goede voortgang van de werken ontvangen bedoelde ambtenaren de nodige machtigingen.

Artikel 8.

De bestekken en de overeenkomsten tot uitvoering van werken behoeven de voorafgaande goedkeuring van beide Ministers. In deze stukken kan worden afgeweken van de in de Bijlagen I en II opgenomen gege-

xes I et II et aux délais visés aux articles 3 et 4. Les deux ministres se transmettront copie des contrats d'entreprise qui auront été conclus.

Article 9.

1. La fourniture de matériaux et l'exécution de travaux seront attribués à la suite d'une adjudication publique, effectuée conformément aux règles en vigueur dans le pays où elle aura lieu. Les adjudications seront annoncées dans les deux pays conformément aux règles en vigueur dans chacun d'eux.

2. Dans les cas où il sera impossible ou peu souhaitable de procéder à une adjudication publique, il pourra être décidé de recourir pour la fourniture de matériaux et pour l'exécution de travaux, à un autre mode d'adjudication, à condition de respecter les règles qui le régissent.

3. La décision visée au paragraphe précédent requerra l'accord des deux ministres, sauf en cas de fournitures ou de travaux dont l'évaluation ne dépasse pas 75 000 florins ou 1 000 000 de francs belges. Cet accord portera également sur le choix des fournisseurs ou des entrepreneurs auxquels il sera fait appel.

Article 10.

1. Lorsqu'au cours de l'exécution de travaux il paraîtra nécessaire ou souhaitable d'apporter des modifications, des dérogations ou des additions aux documents approuvés conformément à l'article 8, le fonctionnaire compétent soumettra ces modifications, dérogations ou additions à l'approbation du fonctionnaire de l'autre pays.

2. Si les modifications, dérogations ou additions visées au paragraphe 1 entraînent :

a) soit une dérogation aux indications des Annexes I et II,

b) soit une augmentation de plus de 10 % du montant de l'adjudication,

l'approbation des deux ministres sera requise, étant entendu qu'elle ne sera pas pour des dérogations de moins de 50 000 florins ou 750 000 francs belges et qu'elle le sera toujours pour des dérogations de plus de 500 000 florins ou 7 500 000 francs belges.

Article 11.

Si des travaux ou des mesures imprévus, ayant un caractère d'urgence, s'avèrent nécessaires, ces travaux pourront être réalisés et ces mesures pourront être prises sans que l'approbation visée à l'article 10 ait été obtenue. Dans ces cas, le fonctionnaire compétent en informera au plus tôt le fonctionnaire de l'autre pays.

Article 12.

Les travaux exécutés ne seront réceptionnés qu'après consultation entre les fonctionnaires.

TITRE III. — *Entretien, renouvellement et manœuvre des ouvrages.*

Article 13.

1. Les Hautes Parties Contractantes assureront, chacune pour son territoire, l'entretien et le renouvellement de la voie navigable visée à l'article 2 ainsi que de ses ouvrages d'art, au moins conformément à la description à laquelle, aux termes du présent Traité, ladite voie navigable devra répondre. Elles se chargeront également de la manœuvre des ouvrages d'art de la voie navigable.

2. Si l'une des Hautes Parties Contractantes décide de construire sur la voie navigable d'autres ponts que ceux qui sont visés à l'article 3, paragraphe 1, f), et qui sont indiqués à l'Annexe II, la largeur de la passe et la hauteur libre sous ces nouveaux ponts seront au moins égales à celles qui sont prévues pour les ponts fixes décrits à l'Annexe I. Les ponts ne devront pas gêner la visibilité requise pour la navigation intérieure.

3. De même, la hauteur des lignes à haute tension et d'autres lignes qui pourront franchir ultérieurement la voie navigable ainsi que la profondeur d'enfouissement des câbles, canalisations, siphons et autres ouvrages d'art qui pourront passer ultérieurement sous la voie navigable, seront au moins égales à celles qui sont prévues à l'Annexe I pour les lignes, câbles, canalisations, siphons et autres ouvrages d'art à aménager dès la construction de la voie navigable.

4. La section courante de la voie navigable sera entièrement réservée à la navigation poursuivant sa route. Les bassins de virement éventuels seront aménagés en dehors de la section courante de la voie navigable.

5. Le règlement spécial de navigation à arrêter par chacune des Hautes Parties Contractantes pour la partie de la voie navigable située sur son territoire portera des dispositions accordant la priorité à la navigation poursuivant sa route et réduisant au minimum les entraves que des ports et des canaux d'embranchement ou de jonction pourraient constituer pour cette navigation.

vens en van de in de artikelen 3 en 4 bedoelde termijnen. Beide Ministers zenden elkaar afschriften toe van de gesloten aannemings-overeenkomsten.

Artikel 9.

1. De levering van materialen en de uitvoering van werken worden na openbare aanbesteding opgedragen volgens de in het betrokken land gebruikelijke regelen. De aanbestedingen worden in beide landen aangekondigd volgens de aldaar gebruikelijke regelen.

2. In gevallen waarin een openbare aanbesteding niet mogelijk of niet wenselijk is, kan worden besloten, met inachtneming van de daarvoor geldende regelen, op een andere wijze in de aanbesteding van de levering van materialen en de uitvoering van werken te voorzien.

3. Een besluit als bedoeld in het vorige lid wordt niet genomen dan met instemming van beide Ministers, behoudens wanneer het leveringen of werken betreft, waarvan de raming een bedrag van f. 75 000 of 1 000 000 BF niet overschrijdt. De keuze der uit te nodigen leveranciers dan wel aannemers wordt mede in bedoelde instemming betrokken.

Artikel 10.

1. Tijdens de uitvoering noodzakelijk of wenselijk blijken wijzigingen, afwijkingen of aanvullingen van de overeenkomstig artikel 8 goedgekeurde stukken worden door de betrokken ambtenaar aan de ambtenaar van het andere land ter goedkeuring voorgelegd.

2. Indien de in het eerste lid bedoelde wijzigingen, afwijkingen of aanvullingen tot gevolg zouden hebben, dat

a) wordt afgeweken van de in de Bijlagen I en II opgenomen gegevens, of dat

b) de kosten worden verhoogd met meer dan 10 % van de aannemingsom,

is de goedkeuring van beide Ministers vereist, zulks echter met dien verstande dat deze goedkeuring bij afwijkingen beneden de f. 50 000 of 750 000 BF niet, en boven de f. 500 000 of 7 500 000 BF steeds is vereist.

Artikel 11.

Indien onvoorziene werken of maatregelen nodig zijn, welke een spoedeisend karakter hebben, kunnen deze worden uitgevoerd of getroffen zonder dat de in artikel 10 bedoelde goedkeuring is verkregen. In deze gevallen stelt de betrokken ambtenaar de ambtenaar van het andere land hiervan zo spoedig mogelijk in kennis.

Artikel 12.

De goedkeuring van de door de aannemers opgeleverde werken geschiedt niet dan na overleg tussen de ambtenaren.

TITEL III. — *Onderhoud, vernieuwing en bediening der werken.*

Artikel 13.

1. De Hoge Verdragsluitende Partijen onderhouden en vernieuwen, elk voor haar gebied, de in artikel 2 bedoelde vaarweg en de daartoe behorende kunstwerken ten minste overeenkomstig de omschrijving waaraan die vaarweg krachtens dit Verdrag dient te beantwoorden. Insgelijks dragen zij zorg voor de bediening van de tot de vaarweg behorende kunstwerken.

2. Indien één van de Hoge Verdragsluitende Partijen besluit om behalve de in artikel 3, eerste lid, onder f), bedoelde en in Bijlage II aangeduide bruggen nog andere bruggen over de vaarweg aan te leggen, bieden deze ten minste dezelfde doorvaartwijldte en -hoogte als de in Bijlage I beschreven vaste bruggen. De bruggen mogen het uitzicht voor de binnenvaart niet benadineren.

3. Evenzo verkrijgen eventueel in de toekomst over de vaarweg aan te leggen hoogspannings- of andere leidingen, respectievelijk door de vaarweg aan te leggen kabels, leidingen, duikers en andere kunstwerken, dezelfde minimum-hoogte, respectievelijk dezelfde minimum-gronddekking, als is vastgesteld in Bijlage I voor direct bij de aanleg van de vaarweg aan te brengen leidingen, kabels, duikers en andere kunstwerken.

4. Het normale profiel van de vaarweg blijft volledig voor de doorgaande vaart beschikbaar. Eventuele zwaalkommen dienen buiten het normale profiel van de vaarweg te worden aangelegd.

5. In het door elk van de Hoge Verdragsluitende Partijen voor het op haar gebied gelegen gedeelte van de vaarweg vast te stellen bijzondere scheepvaartreglement worden bepalingen opgenomen, waarbij aan de doorgaande vaart voorrang wordt verleend en de hinder voor de doorgaande vaart als gevolg van havens en zijkanalen tot een minimum wordt beperkt.

**TITRE IV. — Amélioration de la voie navigable
et de ses ouvrages d'art.**

Article 14.

1. Si l'une des Hautes Parties Contractantes fait savoir qu'elle estime souhaitable l'exécution, sur le territoire de l'autre Partie, de travaux d'amélioration de la voie navigable visée à l'article 2 ou de ses ouvrages d'art, les deux gouvernements se consulteront à ce sujet.

2. Si les consultations visées ci-dessus portent sur des travaux ne nécessitant pas d'autres terrains que ceux qui sont déjà utilisés ou réservés en vertu du présent Traité, chacune des Hautes Parties Contractantes pourra, si les consultations n'aboutissent pas à un accord, soumettre les questions litigieuses à la Commission arbitrale. La Commission statuera en tenant compte des intérêts de la navigation et de tous les autres intérêts en cause. Elle n'est pas compétente pour se prononcer au sujet d'un partage éventuel des frais.

3. Les consultations visées aux paragraphes précédents porteront également sur la façon dont les frais relatifs aux travaux à exécuter devront être partagés entre les deux Parties en fonction de leurs intérêts respectifs. Cependant, si la Partie sur le territoire de laquelle les travaux visés au deuxième paragraphe doivent être exécutés le demande, tous les frais relatifs à ces travaux seront à la charge de l'autre Partie.

**TITRE V. — Mesures relatives au régime hydraulique,
y compris les mesures qui visent à combattre la salinisation
et la pollution des eaux.**

Article 15.

1. Les Hautes Parties Contractantes prendront, chacune sur son territoire, les mesures nécessaires pour maintenir, autant que possible, le niveau des eaux du canal visé à l'article 3, paragraphe 1, a), à 1,60 m + N.A.P. ou (+4,00 m) E.M. A cet effet, les services techniques des deux pays maintiendront des contacts réguliers et ne prendront des mesures susceptibles d'avoir une répercussion sur le niveau qu'après s'être consultés. Dès que les eaux du canal atteignent le niveau de 1,95 m + N.A.P. ou (+4,35 m) E.M., le service belge, à la première requête du service néerlandais, arrêtera complètement et jusqu'à nouvel ordre l'apport d'eau au canal.

2. Les Pays-Bas veilleront à ce que, après la fermeture de l'Escaut oriental, le niveau des eaux dans les parties de la voie navigable visées à l'article 3, paragraphe 1, b), c) et d), ne descende pas au-dessous de 1,00 m — N.A.P. ou (+1,40 m) E.M. et ne monte pas au-dessus de 0,50 m + N.A.P. ou (+2,90 m) E.M., sous réserve de conditions de vent particulières.

Article 16.

1. Etant donné l'intérêt que le bassin d'eau douce à former dans les eaux de Zélande et de Hollande méridionale présentera pour la fourniture d'eau potable et la consommation d'eau à des fins agricoles et industrielles, la salinisation de ce bassin par suite de l'utilisation de la voie navigable visée à l'article 2 — notamment de l'ensemble d'écluses visé à l'article 3, paragraphe 1, e) — sera combattue autant que possible. A cet effet, des installations seront aménagées dans ces écluses et aux abords de celles-ci et les Pays-Bas prendront toutes les mesures requises pour l'entretien et la manœuvre de ces installations.

2. Les Hautes Parties Contractantes s'accordent à reconnaître, d'une part, que la sauvegarde des intérêts mentionnés au paragraphe précédent ne rend pas souhaitable une diminution du volume d'eau douce du bassin visé ci-dessus par suite d'un prélèvement dans le cadre des mesures contre la salinisation visée au paragraphe précédent et, d'autre part, qu'il importe de tenir compte tout autant des intérêts belges liés à la fourniture d'eau potable et à la consommation d'eau à des fins agricoles et industrielles. En raison desdits intérêts néerlandais, la Belgique veillera à ce qu'une quantité d'eau douce égale au volume prélevé du bassin d'eau douce en vue de combattre cette salinisation, soit fournie dans la mesure où une gestion raisonnable desdits intérêts belges le permettra et pour autant que les Pays-Bas ne déclarent pas pouvoir se contenter d'une quantité moindre.

3. Dans le délai de cinq ans après la signature du présent Traité, les deux ministres arrêteront un règlement au sujet de l'exécution des deux paragraphes précédents. Ce règlement portera notamment sur le volume et la qualité de l'eau douce que la Belgique devra fournir aux Pays-Bas. Il fixera en outre les conditions et les modalités de fourniture de cette eau ainsi que les endroits à la frontière belgo-néerlandaise où se fera la fourniture.

4. Si les deux ministres n'arrivent pas à un accord dans le délai fixé au paragraphe précédent, chacune des Hautes Parties Contractantes pourra demander à la Commission arbitrale d'arrêter, au sujet des questions controversées, le règlement visé à ce paragraphe.

**TITEL IV. — Verbetering van de vaarweg
en van de daartoe behorende kunstwerken.**

Artikel 14.

1. Indien een van de Hoge Verdragsluitende Partijen te kennen geeft, de uitvoering van werken tot verbetering van de in artikel 2 bedoelde vaarweg of van de daartoe behorende kunstwerken op het gebied van de andere Partij wenselijk te achten, maakt deze aangelegenheid onderwerp van overleg tussen beide Regeringen uit.

2. Indien bovenbedoeld overleg werken betreft, waarvoor geen andere gronden benodigd zijn dan die welke reeds krachtens dit Verdrag in gebruik of gereserveerd zijn, kan elk van de Hoge Verdragsluitende Partijen, ingeval het overleg niet tot overeenstemming leidt, de geschillenpunten voorleggen aan de Arbitrale Commissie. De Commissie beslist met inachtneming van de belangen van de scheepvaart en van alle overige betrokken belangen. Zij is niet bevoegd uitspraak te doen inzake een eventuele verdeling van de kosten.

3. Het bij de voorgaande leden bedoelde overleg heeft mede betrekking op de wijze waarop de kosten van de uit te voeren werken overeenkomstig de wederzijdse belangen tussen beide Partijen dienen te worden verdeeld. Indien evenwel de Partij op wier gebied werken als bedoeld in het tweede lid dienen te worden uitgevoerd, zulks verlangt, worden de totale kosten van die werken door de andere Partij gedragen.

**TITEL V. — Maatregelen in verband met de waterhuishouding,
daaronder begrepen de bestrijding van verzilting
en waterverontreiniging.**

Artikel 15.

1. De Hoge Verdragsluitende Partijen treffen, elk op haar gebied, de nodige maatregelen opdat het peil van het in artikel 3, eerste lid, onder a), genoemde kanaal zoveel mogelijk blijft gehandhaafd op 1,60 m + N.A.P. of (+4,00) Staf. Daartoe staan de wederzijdse technische diensten regelmatig met elkaar in verbinding; maatregelen die op het peil van invloed kunnen zijn, worden door hen niet dan na overleg genomen. Zodra het kanaal een waterstand van 1,95 m + N.A.P. of (+4,35) Staf heeft bereikt, doet de Belgische dienst op het eerste verzoek van de Nederlandse dienst de waterafvoer naar het kanaal tot nader bericht volledig ophouden.

2. Nederland draagt zorg, dat de waterstand op het in artikel 3, eerste lid, onder b), c) en d), bedoelde gedeelte van de vaarweg na de afsluiting van de Oosterschelde, bijzondere omstandigheden van wind voorbehouden, niet daalt beneden 1,00 m — N.A.P. of (+1,40) Staf en niet stijgt boven 0,50 m + N.A.P. of (+2,90) Staf.

Artikel 16.

1. Gelet op de belangen van de drinkwatervoorziening en het watergebruik voor agrarische en industriële doeleinden, welke bij het in de Zuidhollandse en Zeeuwse wateren te vormen zoetwaterbekken zijn betrokken, wordt verzilting van dit bekken als gevolg van het gebruik van de in artikel 2 bedoelde vaarweg — met name van het in artikel 3, eerste lid, onder e), bedoelde sluiscomplex — zoveel mogelijk tegengegaan. Te dien einde worden in en nabij dit sluiscomplex voorzieningen getroffen en neemt Nederland alle voor het onderhoud en de bediening daarvan vereiste maatregelen.

2. De Hoge Verdragsluitende Partijen zijn het erover eens, enerzijds dat het teneinde de in het vorige lid vermelde belangen veilig te stellen ongewenst is, dat een vermindering optreedt van de hoeveelheid zoet water in het bovenbedoelde bekken als gevolg van onttrekking daaraan van water in het kader van de maatregelen tegen de in het vorige lid bedoelde verzilting, en anderzijds dat evenzeer rekening dient te worden gehouden met de Belgische belangen van de drinkwatervoorziening en het watergebruik voor agrarische en industriële doeleinden. In verband met genoemde Nederlandse belangen draagt België zorg, dat een hoeveelheid zoet water wordt geleverd, welke gelijk is aan de hoeveelheid van het ter bestrijding van deze verzilting aan het zoetwaterbekken onttrokken water, voor zoveel dit bij een redelijke behartiging van genoemde Belgische belangen mogelijk is en voor zover Nederland niet verklaart dat met minder kan worden volstaan.

3. Beide Ministers treffen binnen vijf jaar na de datum van ondertekening van dit Verdrag een regeling inzake de uitvoering van de beide voorgaande leden. Deze regeling heeft onder meer betrekking op de hoeveelheid en de kwaliteit van het door België aan Nederland te leveren zoet water, alsmede op de omstandigheden waaronder, de wijze waarop en de plaatsen aan de Nederlands-Belgische grens waar dit water ter beschikking wordt gesteld.

4. Indien de Ministers niet binnen de in het voorgaande lid genoemde termijn tot overeenstemming komen, kan elk van de Hoge Verdragsluitende Partijen de Arbitrale Commissie verzoeken, ten aanzien van de omstreden punten de in dat lid bedoelde regeling vast te stellen.

Article 17.

1. Les deux ministres prendront des dispositions et des mesures afin d'empêcher que des ordures, des huiles ou d'autres matières flottantes n'atteignent, par la partie de la voie navigable visée à l'article 3, paragraphe 1, a), l'ensemble d'écluses visé sous e) du même paragraphe.

2. Sans préjudice des obligations découlant pour les Hautes Parties Contractantes de conventions multilatérales, les deux ministres veilleront à ce que les eaux du canal répondent aux normes qualitatives qu'ils auront fixées dans le délai de cinq ans après la signature du présent Traité, dans un règlement en relation avec celui qui est visé à l'article 16, paragraphe 3. Ce règlement comprendra notamment des dispositions au sujet des constatations auxquelles les services techniques des deux pays devront procéder régulièrement de concert afin de déterminer la qualité des eaux du canal.

3. Si un accord n'est pas obtenu au sujet du règlement à arrêter en vertu du paragraphe précédent ou au sujet d'une modification de ce règlement, chacune des Hautes Parties Contractantes pourra, en ce qui concerne les questions controversées, demander à la Commission arbitrale d'arrêter le règlement visé ci-dessus ou de le modifier.

4. Les deux ministres se communiqueront tous les renseignements nécessaires pour déterminer le degré de radio-activité des eaux du canal à la suite du déversement, dans la section du canal située dans leur pays, de déchets radio-actifs liquides et/ou solides par les installations existantes ou les installations encore à créer. Ces renseignements comprendront notamment l'indication détaillée de la nature et de la quantité des matières radio-actives déversées ou à déverser, ainsi que le lieu et les conditions du déversement.

5. Si les normes fixées pour les cours d'eau internationaux, sur la base du Traité instituant la Communauté européenne de l'Energie atomique (Euratom), signé à Rome le 25 mars 1957, ou de toute autre convention liant les Hautes Parties Contractantes, ou si les résultats des analyses le requièrent, les deux ministres procéderont à la révision des normes qualitatives imposées en matière de radio-activité.

TITRE VI. — *Digues principales.*

Article 18.

1. Les Hautes Parties Contractantes veilleront, chacune pour son territoire, à ce que les travaux visés à l'article 3, paragraphe 1, g), et relatifs à l'amélioration des digues principales, soient achevés avant le canal visé à l'article 3, paragraphe 1, a), pour autant qu'ils concernent ce canal.

2. Elles veilleront, chacune pour son territoire, à maintenir constamment en bon état d'entretien les digues principales et ouvrages d'art qui séparent des eaux extérieurs le canal visé à l'article 3, paragraphe 1, a), et les bassins portuaires et autres eaux communiquant librement avec lui.

TITRE VII. — *Répartition des frais.*

Article 19.

Compte tenu des dispositions des articles 20 à 23 inclus, les frais relatifs aux travaux visés aux articles 3 et 4 se répartiront comme suit :

1. Travaux en territoire belge :

les frais relatifs à la préparation et à l'exécution des travaux ainsi que les frais d'entretien, de renouvellement et de manœuvre des ouvrages seront entièrement supportés par la Belgique.

2. Travaux en territoire néerlandais :

a) les frais relatifs à la préparation et à l'exécution des travaux visés à l'article 3, paragraphe 1, a), b) et e), ainsi que des travaux visés à l'article 3, paragraphe 1, f), g), h) et i), pour autant qu'ils soient liés aux travaux visés ci-dessus, seront supportés par la Belgique à raison de 85 % et par les Pays-Bas à raison de 15 %;

b) les frais relatifs à la préparation et à l'exécution de tous les autres travaux seront entièrement supportés par la Belgique;

c) les frais relatifs à l'entretien, au renouvellement et à la manœuvre des ouvrages seront entièrement supportés par les Pays-Bas.

Article 20.

Les frais visés à l'article 19 et relatifs à la préparation et à l'exécution de travaux en territoire néerlandais comprennent entre autres :

a) les prix et indemnités à payer à des tiers pour l'achat ou l'expropriation d'immeubles ainsi que les autres frais d'achat et d'expropriation, étant entendu que les Pays-Bas rembourseront la part payée par la Belgique dans la valeur vénale nette des terrains acquis en vue du

Artikel 17.

1. Beide Ministers treffen voorzieningen en maatregelen opdat geen drijvend vuil, olie of andere drijvende stoffen over het in artikel 3, eerste lid, onder a), bedoelde gedeelte van de vaarweg het in dat lid onder e) bedoelde sluiscomplex kunnen bereiken.

2. Onverminderd de verplichtingen welke voor de Hoge Verdragsluitende Partijen voortvloeien uit multilaterale verdragen, dragen beide Ministers zorg, dat het kanaalwater beantwoordt aan kwaliteitsnormen welke zij — in samenhang met de in artikel 16, lid 3, bedoelde regeling — in een binnen vijf jaar na de datum van ondertekening van dit Verdrag te treffen regeling vaststellen. Deze regeling dient onder meer voorzieningen te behelzen betreffende regelmatig door de wederzijdse technische diensten te verrichten gemeenschappelijke waarnemingen tot vaststelling van de kwaliteit van het kanaalwater.

3. Indien geen overeenstemming wordt bereikt inzake de krachtens het voorgaande lid te treffen regeling of inzake een wijziging daarvan, kan elk van de Hoge Verdragsluitende Partijen de Arbitrale Commissie verzoeken, ten aanzien van de omstreden punten de bedoelde regeling of een wijziging daarvan vast te stellen.

4. Beide Ministers verschaffen elkaar terzake van bestaande of nog op te richten installaties welke vloeibare en/of vaste radio-actieve afval afstoten in het in hun land gelegen kanaaldeelte, alle gegevens welke noodzakelijk zijn om de radio-actieve besmetting van het kanaalwater ten gevolge van deze afvoer vast te stellen. Deze gegevens omvatten onder meer een gedetailleerde opgave van de aard en de hoeveelheid van de geloosde of te lozen radio-actieve stoffen, alsmede de plaats en de omstandigheden van de lozing.

5. Indien normen voor grensoverschrijdende wateren, vastgesteld op grond van het op 25 maart 1957 te Rome ondertekende Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (Euratom) of van enig ander de Hoge Verdragsluitende Partijen bindend verdrag, dan wel de analyseresultaten, daartoe aanleiding geven, herzien beide Ministers de kwaliteitsnormen betreffende de radio-activiteit.

TITEL VI. — *Waterkeringen.*

Artikel 18.

1. De Hoge Verdragsluitende Partijen dragen, elk voor haar gebied, zorg, dat de in artikel 3, eerste lid, onder g), bedoelde werken tot verbetering van de waterkeringen, voor zover deze betrokken zijn bij het in artikel 3, eerste lid, onder a), bedoelde kanaal, voltooid zijn vóór het gereedkomen van dit kanaal.

2. Zij dragen, elk voor haar gebied, zorg voor een voortdurende goede onderhoudstoestand van de waterkeringen welke het in artikel 3, eerste lid, onder a) bedoelde kanaal en de daarmee in open verbinding staande havenbekkens en andere wateren scheiden van het buitenwater.

TITEL VII. — *Kostenverdeling.*

Artikel 19.

Met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 20 tot en met 23 vindt de verdeling van de kosten, verbonden aan de in de artikelen 3 en 4 bedoelde werken, als volgt plaats :

1. Werken op Belgisch gebied :

de kosten van voorbereiding, uitvoering, onderhoud, vernieuwing en bediening der werken komen geheel ten laste van België.

2. Werken op Nederlands gebied :

a) de kosten van voorbereiding en uitvoering van de werken, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder a), b) en e), alsmede van de werken, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onder f), g), h) en i), voor zover bij eerstgenoemde werken behorende, komen voor 85 % ten laste van België en voor 15 % ten laste van Nederland;

b) de kosten van voorbereiding en uitvoering van alle overige werken komen geheel ten laste van België;

c) de kosten van onderhoud, vernieuwing en bediening der werken komen geheel ten laste van Nederland.

Artikel 20.

Onder de in artikel 19 bedoelde kosten van voorbereiding en uitvoering van werken op Nederlands gebied dienen mede te worden begrepen :

a) de aan derden te betalen koopsommen en vergoedingen voor de aankoop of de onteigening van onroerende goederen, alsmede de overige kosten van aankoop en onteigening, met dien verstande dat Nederland het door België betaalde aandeel in de zuivere verkoopwaarde van

dépôt de terres, dès que ces terrains auront été revendus ou remis à la disposition de tiers;

b) le remboursement des frais que l'occupation des terrains appartenant à l'Etat néerlandais au 1^{er} janvier 1963 aurait causés à celui-ci ou à des tiers du fait de la résiliation d'une emphytéose ou d'un bail, en raison de droits de superficie, de la moins-value des parties non occupées d'une parcelle, de dommages de coupe, de dommages à des bâtiments, de la perte de revenus, de l'aménagement en cas de remplacement d'immeubles, du fait de remploi, etc., étant entendu que la valeur vénale nette de ces terrains ne donnera pas lieu à décompte;

c) le remboursement des frais découlant pour l'Etat néerlandais ou pour des tiers de l'exécution des travaux en territoire néerlandais visés aux articles 3 et 4, en vue de l'enlèvement, de la pose, de la réparation, du remplacement ou du déplacement de câbles, de siphons et d'autres ouvrages se trouvant dans la voie navigable visée à l'article 2 ou à proximité de celle-ci;

d) le remboursement des frais de traction supplémentaires que la « N.V. Nederlandsche Spoorwegen » porte en compte dans des cas analogues, en raison de changements apportés à la voie ferrée existante, à cause du pont-rails à construire sur l'ensemble d'écluses visé à l'article 3, paragraphe 1, e);

e) la réparation que l'Etat néerlandais est tenu d'accorder à des tiers pour tous autres dommages qui résultent de l'exécution des travaux visés aux articles 3 et 4;

f) les frais relatifs aux avis, aux essais de laboratoire et à toute autre collaboration fournie par des personnes ou des services ne relevant pas du Rijkswaterstaat néerlandais;

g) les frais accessoires d'administration, d'établissement des plans et des documents d'adjudication, de surveillance des travaux, etc.

Article 21.

A la demande de l'un des fonctionnaires, ceux-ci se consulteront au sujet des prix d'acquisition et des indemnités dont il est question à l'article 20, a), b), c), d) et e).

Article 22.

Pour autant que les indemnités visées à l'article 20, b) et c), soient destinées à l'Etat néerlandais ou à des tiers que l'Etat néerlandais n'est pas obligé d'indemniser, ces indemnités seront, compte tenu des dispositions de l'article 21, fixées par le ministre néerlandais suivant des critères d'équité et de bonne administration.

Article 23.

En vue de la fixation de la part d'intervention de la Belgique, les frais visés à l'article 20, g), seront estimés s'élever, pour autant qu'ils soient faits par le Rijkswaterstaat néerlandais, à 2 ½ % de tous les autres frais relatifs à la préparation et à l'exécution des travaux.

Article 24.

1. Les dispositions des articles 6 à 12 inclus et 19 à 23 inclus s'appliquent également:

a) aux travaux et aux dispositions accessoires visés aux articles 3, paragraphe 1, h) et i), et 4, c) et d), dont la nécessité ou l'opportunité n'apparaîtrait qu'après l'achèvement ou la mise en service des autres ouvrages;

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

2. Les dispositions du premier paragraphe ne seront applicables que dans la mesure où les travaux en question sont jugés nécessaires ou souhaitables au cours de la période de trois ans suivant la première réception des travaux dont ils sont considérés comme la suite ou le complément.

Article 25.

La Belgique ne pourra faire valoir aucun titre ni à la propriété des ouvrages exécutés dans le passé ou exécutés conformément aux dispositions du présent Traité, ni à la propriété des biens meubles ou immeubles que le gouvernement néerlandais aura achetés, expropriés ou mis à disposition en vue de l'exécution des travaux.

TITRE VIII. — Règlement des paiements.

Article 26.

Le gouvernement néerlandais avancera et, dans la mesure du nécessaire, payera directement aux tiers le montant des frais visés aux articles 19, 20 et 24 pour la préparation et l'exécution de travaux en territoire néerlandais.

de voor grondberging verworven terreinen zal terugbetalen zodra die terreinen weer aan derden worden verkocht of in gebruik gegeven;

b) de vergoeding van de kosten welke voor de Staat der Nederlanden of derden uit de ingebruikneming van de op 1 januari 1963 aan de Staat der Nederlanden toebehorende gronden voortvloeiën wegens beëindiging van erfpacht of pacht, terzake van opstallen, wegens waardevermindering van niet benodigde perceelsgedeelten, snij schade, gebouwen schade, inkomens schade, aanpassing bij vervanging van gebouwen, kosten van wederbelegging en dergelijke, met dien verstande dat voor de zuivere verkoopwaarde van deze gronden geen verrekening zal plaats vinden;

c) de vergoeding van de kosten welke door de Staat der Nederlanden of derden als gevolg van de uitvoering van de in de artikelen 3 en 4 bedoelde werken op Nederlands gebied worden gemaakt teneinde in of in de nabijheid van de in artikel 2 bedoelde vaarweg kabels, duikers en andere werken weg te nemen, aan te brengen, te herstellen, te vervangen of te verplaatsen;

d) de vergoeding wegens hogere tractiekosten, zoals die in soortgelijke gevallen door de N.V. Nederlandsche Spoorwegen in rekening worden gebracht, in verband met wijzigingen aan de bestaande spoorweg als gevolg van de over het in artikel 3, eerste lid, onder e), bedoelde sluizencomplex aan te leggen spoorbrug;

e) de vergoeding van alle overige schade als gevolg van de uitvoering van de in de artikelen 3 en 4 bedoelde werken, welke de Staat der Nederlanden gehouden is aan derden uit te keren;

f) de kosten van adviezen, laboratoriumproeven en andere medewerking van anderen dan de diensten van de Nederlandse Rijkswaterstaat;

g) de bijkomende kosten van administratie, opstelling der plannen en aanbestedingsstukken, toezicht op de uitvoering en dergelijke.

Artikel 21.

Indien een van beide ambtenaren daartoe de wens te kennen geeft, plegen deze ambtenaren overleg over de in artikel 20, onder a), b), c), d) en e), bedoelde koopsommen en vergoedingen.

Artikel 22.

De in artikel 20, onder b) en c), bedoelde vergoedingen worden, voor zover zij geschieden ten behoeve van de Staat der Nederlanden of derden jegens wie de Staat der Nederlanden niet tot het verlenen van deze vergoedingen is gehouden, met inachtneming van het bepaalde in artikel 21, door de Nederlandse Minister overeenkomstig maatstaven van billijkheid en goed bestuur vastgesteld.

Artikel 23.

De in artikel 20, onder g), bedoelde kosten worden voor zover zij door de Nederlandse Rijkswaterstaat worden gemaakt, voor de vaststelling van het Belgische aandeel in die kosten geacht 2 ½ % van alle overige kosten van voorbereiding en uitvoering te bedragen.

Artikel 24.

1. Het bepaalde in de artikelen 6 tot en met 12 en 19 tot en met 23 is eveneens van toepassing op:

a) de bijkomende werken en voorzieningen, bedoeld in de artikelen 3, eerste lid, onder h) en i), en 4, onder c) en d), waarvan de noodzaak of wenselijkheid eerst na voltooiing of ingebruikneming der overige werken blijkt;

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

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

Artikel 25.

België kan generlei aanspraak maken op de eigendom van de in het verleden of overeenkomstig het bepaalde in dit Verdrag uitgevoerde werken, noch op de ten behoeve van de uitvoering daarvan door de Nederlandse Regering aangekochte, onteigende of ter beschikking gestelde roerende of onroerende goederen.

TITEL VIII. — Regeling der betalingen.

Artikel 26.

De in de artikelen 19, 20 en 24 bedoelde kosten van voorbereiding en uitvoering van werken op Nederlands gebied worden door de Nederlandse Regering voorgeschoten en voor zoveel nodig door haar rechtstreeks aan derden voldaan.

Article 27.

1. A l'expiration de chaque mois civil, le ministre néerlandais fera parvenir au ministre belge une déclaration de créance relative à la part de la Belgique dans les paiements effectués au cours du mois.

2. Les indemnités dues pour l'occupation de terrains mis à disposition par le gouvernement néerlandais ou pour l'emploi de matériaux mis à disposition par ce gouvernement seront, dans la mesure où elles ne sont pas payées à des tiers, déclarées à l'expiration du mois au cours duquel ces terrains ou matériaux auront été mis à disposition en vue de l'exécution des travaux.

Article 28.

Les frais visés à l'article 20, g), seront portés en compte par majoration des déclarations de créance mensuelles conformément aux dispositions de l'article 23.

Article 29.

La Belgique s'engage à faire les paiements dans les six semaines de la réception des déclarations de créance visées à l'article 28. Les paiements se feront en florins.

Article 30.

1. Si le ministre belge soulève des objections au sujet des montants figurant dans une déclaration, il en avisera le ministre néerlandais avant l'expiration du délai fixé à l'article 29. En ce cas, les fonctionnaires et, au besoin, les ministres se consulteront le plus tôt possible au sujet de ces montants.

2. La Belgique s'engage à payer les montants fixés au cours de cette consultation le plus tôt possible après qu'un accord sera intervenu.

3. Les dispositions de l'article 29 s'appliqueront sans réserve aux montants qui n'auront pas fait l'objet d'objections dans les délais prévus.

Article 31.

1. Si le délai fixé à l'article 29 n'est pas respecté, la Belgique devra, pour la période s'étendant au-delà de ce délai, un intérêt simple calculé au taux de 6 % par an.

2. Quant aux montants au sujet desquels des objections auront été formulées conformément à l'article 30, paragraphe 1, ledit intérêt sur les montants fixés au cours de la consultation prévue au même paragraphe, sera également calculé pour la période s'étendant au-delà du délai qui, aux termes de l'article 29, est de six semaines à compter de la réception de la déclaration initiale.

CHAPITRE C.

Statut de la liaison entre l'Escaut et le Rhin.

Article 32.

Les Hautes Parties Contractantes déclarent que la liberté de navigation et le droit de jouir, en matière de transports, au moins du traitement national, qui sont garantis par les conventions en vigueur au moment de la signature du présent Traité, s'appliquent également à la voie navigable visée à l'article 2.

Article 33.

1. La Belgique renonce à tout droit qu'elle pourrait invoquer en vertu des conventions en vigueur au moment de la signature du présent Traité, en ce qui concerne le maintien ou la qualité, en territoire néerlandais, des voies navigables reliant l'Escaut au Rhin.

2. Etant donné toutefois que, même après la mise en service de la voie navigable visée à l'article 2, la liaison que la navigation emprunte actuellement par le canal de Zuid-Beveland, l'Escaut oriental, le Keeten, le Mastgat, le Zijpe et le Krammer, ne sera pas exclusivement utilisée par la navigation intérieure néerlandaise, mais restera également importante pour le trafic sur le territoire de l'Union économique Benelux, les Pays-Bas, si à un moment quelconque ils envisagent de mettre hors service cette liaison pour la navigation ou d'apporter des modifications importantes quant à sa qualité, n'y procéderont pas sans discussion préalable avec la Belgique.

Article 34.

1. Les Hautes Parties Contractantes partent du principe que la navigation doit continuer de disposer, entre le débouché nord de la voie navigable visée à l'article 2 et le Waal, d'une liaison qui convienne aux bateaux et convois naviguant sur le Waal et qui soit à courant libre entre le barrage du Volkerak, en construction, et le Waal.

2. A cette fin, les Pays-Bas veilleront à ce que, dans cette liaison, au moins une voie navigable réponde aux conditions stipulées au

Artikel 27.

1. Na afloop van iedere kalendermaand doet de Nederlandse Minister aan de Belgische Minister een declaratie toekomen voor het Belgische aandeel in de in die maand gedane betalingen.

2. Vergoedingen wegens de ingebruikneming van door de Nederlandse Regering ter beschikking gestelde gronden of materialen worden, voor zover zij niet aan derden worden betaald, gedeclareerd na afloop van de maand waarin deze gronden of materialen voor de werken ter beschikking zijn gesteld.

Artikel 28.

De in artikel 20, onder g), bedoelde kosten worden in rekening gebracht door verhoging van de maandelijksse declaraties, overeenkomstig het bepaalde in artikel 23.

Artikel 29.

België verplicht zich tot betaling binnen zes weken na ontvangst van de in artikel 28 bedoelde declaraties. De betaling geschiedt in guldens.

Artikel 30.

1. Indien de Belgische Minister bezwaar maakt tegen in een declaratie voorkomende bedragen, stelt hij de Nederlandse Minister hiervan vóór het verstrijken van de in artikel 29 genoemde termijn in kennis. In dat geval plegen de ambtenaren en zo nodig de Ministers over deze bedragen zo spoedig mogelijk overleg.

2. België verplicht zich, de in dit overleg vastgestelde bedragen te betalen zo spoedig mogelijk na het bereiken van overeenstemming.

3. Ten aanzien van de bedragen waartegen niet tijdig bezwaren zijn kenbaar gemaakt, is het bepaalde in artikel 29 onverminderd van toepassing.

Artikel 31.

1. Bij overschrijding van de in artikel 29 genoemde termijn is België voor de duur van de overschrijding een enkelvoudige rentevergoeding verschuldigd, berekend tegen 6 % per jaar.

2. Ten aanzien van de bedragen waartegen overeenkomstig artikel 30, eerste lid, bezwaar is gemaakt, wordt deze rentevergoeding over de in het daarbedoelde overleg vastgestelde bedragen eveneens voor de duur van de overschrijding van de in artikel 29 genoemde termijn van zes weken na ontvangst van de oorspronkelijke declaratie berekend.

HOOFDSTUK C.

Statuut van de verbinding tussen de Schelde en de Rijn.

Artikel 32.

De Hoge Verdragsluitende Partijen bevestigen, dat de vrijheid van scheepvaart en het recht ten minste de nationale behandeling te genieten terzake van het vervoer, welke zijn gewaarborgd in de op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag van kracht zijnde verdragen, eveneens gelden voor de in artikel 2 bedoelde vaarweg.

Artikel 33.

1. België ziet af van alle aanspraken welke, met betrekking tot de instandhouding of de hoedanigheid van Schelde en Rijn verbindende vaarwegen op Nederlands gebied, zouden kunnen worden ontleend aan de op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag van kracht zijnde verdragen.

2. Aangezien evenwel de thans in gebruik zijnde vaarverbinding door het kanaal van Zuidbeveland, de Oosterschelde, het Keeten, het Mastgat, het Zijpe en de Krammer ook na ingebruikstelling van de in artikel 2 bedoelde vaarweg niet uitsluitend door de interne Nederlandse scheepvaart zal worden gebruikt doch mede van belang blijft voor het verkeer op het gebied van de Benelux Economische Unie gaat Nederland indien het te eniger tijd zou overwegen deze vaarverbinding buiten gebruik te stellen of in haar hoedanigheid belangrijke wijzigingen aan te brengen, daartoe niet over dan na overleg met België.

Artikel 34.

1. De Hoge Verdragsluitende Partijen gaan er van uit, dat de scheepvaart dient te blijven beschikken over een vaarverbinding tussen de noordelijke uitmonding van de in artikel 2 bedoelde vaarweg en de Waal, welke geschikt is voor schepen en konvooien die de Waal bevaren en welke tussen de in aanbouw zijnde Volkerakdam en de Waal vrijstromend is.

2. Te dien einde draagt Nederland zorg, dat ten minste één vaarweg in deze vaarverbinding aan de in het vorige lid gestelde eisen beant-

paragraphe précédent, étant entendu que le choix de la voie navigable à prendre en considération à cet effet restera toujours réservé aux Pays-Bas.

Article 35.

Les Hautes Parties Contractantes s'accordent à reconnaître que l'état actuel de la liaison visée à l'article 34, paragraphe 1, répond aux conditions qui y sont stipulées, de sorte que cette disposition ne saurait impliquer pour les Pays-Bas l'obligation de modifier l'état actuel des voies navigables formant cette liaison et de leurs ouvrages d'art.

Article 36.

La Belgique déclare qu'elle a pris connaissance des plans néerlandais relatifs à la construction d'un barrage avec écluses dans le Volkerak et que, eu égard aux arrangements prévus dans le présent Traité, elle ne fera pas valoir d'objections contre l'exécution de ces travaux. Les Hautes Parties Contractantes s'accordent à reconnaître que les caractéristiques du barrage avec écluses à construire dans le Volkerak conformément aux plans néerlandais répondent aux conditions fixées à l'article 34, paragraphe 1.

Article 37.

1. Si, vu les dispositions de l'article 34, paragraphe 2, les Pays-Bas désignent le Dordtse Kil, ils veilleront à aménager dans le pont-rails sur l'Oude Maas près de Dordrecht une partie mobile offrant une passe dont la largeur correspondra autant que possible aux normes généralement admises, sur le plan international, pour les ponts mobiles franchissant des voies similaires.

2. Si, dans le cas visé au paragraphe précédent, la Belgique fait part de son désir de voir augmenter la hauteur libre sous une partie fixe dudit pont-rails, les deux gouvernements se consulteront à ce sujet. Les consultations porteront notamment sur le moment et sur les modalités de l'exécution des travaux faisant l'objet de la demande, ainsi que sur le partage des frais relatifs à l'ensemble des travaux à exécuter. Si ces consultations n'aboutissent pas à un accord, chacune des Hautes Parties Contractantes pourra demander à la Commission arbitrale de se prononcer sur le bien-fondé de la modification de hauteur libre souhaitée par la Belgique, eu égard notamment au coût des travaux exigés par cette modification. Si la Commission arbitrale reconnaît ce bien-fondé, elle statuera également, à la requête de l'une des Hautes Parties Contractantes, sur toutes les questions litigieuses en rapport avec la modification en question. Elle statuera en prenant en considération tous les intérêts en cause de part et d'autre.

Article 38.

Si les Pays-Bas entreprennent la construction d'ouvrages de nature à faire perdre à une voie navigable faisant partie de la liaison visée à l'article 34, paragraphe 1, son caractère de voie à courant libre, alors qu'aucune autre voie existante répondant aux conditions stipulées à ce paragraphe ne peut être désignée, les Pays-Bas veilleront à ce qu'il y ait dans ces ouvrages des possibilités de passage au moins égales à celles qu'offriront les écluses du Volkerak.

CHAPITRE D.

Dispositions complémentaires relatives à la liaison entre l'Escaut et le Rhin.

TITRE I. — Dispositions diverses.

Article 39.

1. Si les Pays-Bas décident de construire un canal de jonction entre le bief situé au sud de l'ensemble d'écluses visé à l'article 3, paragraphe 1, e), et l'Escaut occidental, la Belgique pourra demander que ce canal de jonction et ses ouvrages d'art soient adaptés aux exigences de la navigation par poussage.

2. Au cours de la période comprise entre l'entrée en vigueur du présent Traité et la date de la mise en service de la voie navigable visée à l'article 2 — ou une date plus éloignée à fixer de commun accord par les Hautes Parties Contractantes — la Belgique pourra demander que, en liaison avec les travaux visés aux articles 3 et 4, la construction d'un canal de jonction approprié à la navigation par poussage soit entreprise entre le bief situé au sud de l'ensemble d'écluses visé à l'article 3, paragraphe 1, e), et l'Escaut occidental, y compris la construction d'une écluse à sas, ainsi que d'avant-ports et de ponts.

3. Après réception par les Pays-Bas d'une requête telle que celles qui sont visées aux paragraphes 1 et 2, les deux gouvernements se consulteront au sujet des travaux à exécuter ainsi qu'au sujet du moment et des modalités de l'exécution.

woordt, met dien verstande dat het steeds aan Nederland blijft voorbehouden de hiervoor in aanmerking komende vaarweg aan te wijzen.

Artikel 35.

De Hoge Verdragsluitende Partijen zijn het er over eens, dat de huidige toestand van de in artikel 34, eerste lid, bedoelde vaarverbinding beantwoordt aan de in dat lid gestelde eisen, zodat uit die bepaling voor Nederland niet de verplichting kan worden afgeleid tot het wijzigen van de bestaande toestand van de vaarwegen in die verbinding en van de daarin aanwezige kunstwerken.

Artikel 36.

België verklaart kennis te hebben genomen van de Nederlandse plannen tot aanleg van een dam met sluizen in het Volkerak en, in het licht van de in dit Verdrag voorziene regelingen, tegen de uitvoering van deze werken geen bezwaren te zullen doen gelden. De Hoge Verdragsluitende Partijen zijn het erover eens, dat de karakteristieken van de overeenkomstig de Nederlandse plannen aan te leggen dam met sluizen in het Volkerak voldoen aan de vereisten van artikel 34, eerste lid.

Artikel 37.

1. Indien Nederland, gelet op het bepaalde in artikel 34, lid 2, mocht overgaan tot aanwijzing van de Dordtse Kil, draagt het zorg dat in de spoorbrug over de Oude Maas bij Dordrecht een beweegbaar gedeelte aanwezig is met een doorvaartwijdte welke zo veel mogelijk beantwoordt aan de in het internationaal verkeer gangbare normen betreffende beweegbare bruggen over overeenkomstige vaarwegen.

2. Indien België, in het geval bedoeld in het voorgaande lid, het verzoek zou kenbaar maken, dat de vrije vaarhoogte onder een vast gedeelte van de genoemde spoorbrug wordt vergroot, plegen beide Regeringen daarover overleg. Dit overleg heeft onder meer betrekking op het tijdstip en de modaliteiten van uitvoering van de aan het verzoek verbonden werken, alsmede op de verdeling van de kosten van het geheel der uit te voeren werken. Indien dit overleg niet tot overeenstemming leidt, kan elk van de Hoge Verdragsluitende Partijen aan de Arbitrale Commissie de vraag voorleggen, of de door België gewenste wijziging van de vrije vaarhoogte, mede gezien in verband met de kosten van de daarmee samenhangende werken, redelijk is. Indien de Commissie deze vraag bevestigend beantwoordt, geeft zij op verzoek van een van de Hoge Verdragsluitende Partijen eveneens een beslissing inzake alle hiermede verband houdende geschilpunten. De Commissie beslist met inachtneming van alle betrokken wederzijdse belangen.

Artikel 38.

Indien Nederland overgaat tot de aanleg van werken waardoor een vaarweg behorende tot de in artikel 34, eerste lid, bedoelde vaarverbinding zou ophouden vrijstromend te zijn, terwijl geen andere bestaande vaarweg welke voldoet aan de in dat lid gestelde vereisten kan worden aangewezen, draagt Nederland zorg, dat deze werken worden voorzien van een doorvaartmogelijkheid ten minste gelijk aan die van de Volkeraksluizen.

HOOFDSTUK D.

Nadere bepalingen betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn.

TITEL I. — Diversen.

Artikel 39.

1. Indien Nederland besluit tot de aanleg van een zijkanaal tussen het kanaalpand ten zuiden van het in artikel 3, eerste lid, onder e), bedoelde sluizencomplex en de Westerschelde, kan België verzoeken, dat dit zijkanaal en zijn kunstwerken worden aangepast aan de vereisten van de duwvaart.

2. In de periode tussen de inwerkingtreding van dit Verdrag en de ingebruikstelling van de in artikel 2 bedoelde vaarweg — of zoveel langer als de Hoge Verdragsluitende Partijen nader zouden overeenkomen — kan België verzoeken, dat in aansluiting op de in de artikelen 3 en 4 bedoelde werken wordt overgegaan tot de aanleg van een voor duwvaart geschikt zijkanaal tussen het kanaalpand ten zuiden van het in artikel 3, eerste lid, onder e), bedoelde sluizencomplex en de Westerschelde, daaronder begrepen de bouw van een schutsluis alsmede de aanleg van voorhavens en bruggen.

3. Na ontvangst door Nederland van een verzoek als bedoeld in het eerste of het tweede lid, plegen beide Regeringen overleg omtrent de uit te voeren werken, alsmede omtrent het tijdstip en de modaliteiten van uitvoering.

4. Si la consultation visée au paragraphe précédent ne conduit pas à un accord, chacune des Hautes Parties Contractantes pourra soumettre les questions litigieuses — pour autant qu'elles ne concernent pas la répartition des frais — à la Commission arbitrale. La Commission décidera en tenant compte de tous les intérêts liés au canal de jonction.

5. Si les Pays-Bas le demandent, la Belgique remboursera tous les frais relatifs aux travaux exécutés à la suite d'une requête telle que celles qui sont visées aux paragraphes 1 et 2.

Article 40.

Les Pays-Bas s'engagent à réserver, à côté de l'ensemble d'écluses en construction dans le barrage du Volkerak, les terrains nécessaires pour une éventuelle troisième écluse à sas avec chenaux d'accès.

Article 41.

Dans le cadre des dispositions générales pour la lutte contre les effets du gel, les Pays-Bas prendront des mesures pour réduire, autant que possible, les inconvénients de ces effets sur la voie navigable visée à l'article 2 et sur son prolongement jusqu'au Waal.

TITRE II. — Litiges.

Article 42.

1. Il est institué une Commission arbitrale qui, à l'exclusion de toute autre juridiction, a pour mission de statuer dans tous les litiges qui pourraient s'élever entre les Hautes Parties Contractantes en ce qui concerne l'interprétation ou l'application des chapitres B, C et D.

2. La Commission arbitrale statue sur la base des dispositions du présent Traité et des principes généraux du droit international public. Elle statue, au besoin, *ex aequo et bono* dans les cas visés à l'article 14, paragraphe 2, à l'article 16, paragraphe 4, à l'article 17, paragraphe 3, à l'article 37, paragraphe 2, et à l'article 39, paragraphe 4, du présent Traité.

3. La composition, la procédure et le détail des attributions de la Commission arbitrale sont réglés à l'Annexe III du présent Traité.

CHAPITRE E.

Règlement de questions d'ordre économique.

Article 43.

Les Hautes Parties Contractantes s'accordent à reconnaître que les dispositions du Traité d'Union s'appliquent aux questions réglées au présent chapitre et que ces questions relèvent de la compétence des institutions de l'Union économique Benelux.

Article 44.

1. Toutes primes de compensation et autres mesures de soutien en faveur de la navigation sur les voies navigables entre l'Escaut et le Rhin, tendant à promouvoir les transports à destination et en provenance des ports maritimes de l'une des Hautes Parties Contractantes, seront abolies à la date de mise en service de la voie navigable visée à l'article 2.

2. Les Hautes Parties Contractantes ne pourront en aucune façon remplacer les primes de compensation et les autres mesures de soutien, abolies en vertu du paragraphe 1, par d'autres mesures à effet similaire.

Article 45.

Sans préjudice des dispositions de l'article 44, les Hautes Parties Contractantes s'accordent à reconnaître que les subventions ou les autres mesures de soutien consenties par les pouvoirs publics en vue de promouvoir l'aménagement ou l'exploitation de ports de mer, ne doivent pas fausser les conditions de concurrence entre leurs ports de mer.

Article 46.

Les deux gouvernements échangeront périodiquement, dans les limites de leurs possibilités, des données relatives à l'application des deux articles précédents ou à leurs effets.

Article 47.

A la requête de l'une des Hautes Parties Contractantes, le Comité de ministres procédera à l'examen :

- a) des conséquences économiques de l'application de l'article 44;
- b) des conditions de concurrence faussées, visées à l'article 45,

4. Ingeval het overleg, bedoeld in het vorige lid, niet tot overeenstemming leidt, kan elk van de Hoge Verdragsluitende Partijen de geschilpunten — voor zover niet de verdeling van de kosten betreffende — voorleggen aan de Arbitrale Commissie. De Commissie beslist met inachtneming van alle bij het zijkanaal betrokken belangen.

5. Indien Nederland zulks verlangt, worden de totale kosten, verbonden aan de werken welke als gevolg van een verzoek als bedoeld in het eerste of tweede lid worden uitgevoerd, door België vergoed.

Artikel 40.

Nederland verbindt zich, voor een eventuele derde schutsluis met toegangseuilen naast het in aanbouw zijnde sluisencomplex in de dam in het Volkerak de nodige gronden te reserveren.

Artikel 41.

In het kader van de algemene ijsbestrijding treft Nederland maatregelen om op de in artikel 2 bedoelde vaarweg en de aansluitende vaarverbinding met de Waal zoveel mogelijk het ijsbezwaar te bestrijden.

TITEL II. — Geschillen.

Artikel 42.

1. Een Arbitrale Commissie wordt ingesteld welke, met uitsluiting van iedere andere rechtsmacht, tot taak heeft uitspraak te doen inzake alle geschillen die tussen de Hoge Verdragsluitende Partijen zouden rijzen met betrekking tot de uitlegging of de toepassing van de hoofdstukken B, C en D.

2. De Arbitrale Commissie doet uitspraak op grond van de bepalingen van dit Verdrag en de algemene regels van het volkenrecht. In de gevallen, bedoeld in artikel 14, lid 2, in artikel 16, lid 4, in artikel 17, lid 3, in artikel 37, lid 2, en in artikel 39, lid 4, beslist de Arbitrale Commissie voor zover nodig *ex aequo et bono*.

3. De samenstelling, de procedure en de nadere bevoegdheden van de Arbitrale Commissie worden geregeld in de bij dit Verdrag behorende Bijlage III.

HOOFDSTUK E.

Regeling van aangelegenheden van economische aard.

Artikel 43.

De Hoge Verdragsluitende Partijen zijn het erover eens, dat de bepalingen van het Unieverdrag van toepassing zijn op de aangelegenheden welke in het onderhavige Hoofdstuk worden geregeld en dat ten aanzien van deze aangelegenheden de instellingen van de Benelux Economische Unie bevoegd zijn.

Artikel 44.

1. Alle compensatiepremies en andere steunmaatregelen ten gunste van de scheepvaart op de vaarwegen tussen de Schelde en de Rijn, welke ertoe dienen het vervoer naar en van de zeehavens van een der Hoge Verdragsluitende Partijen te bevorderen, worden afgeschaft met ingang van de datum waarop de in artikel 2 bedoelde vaarweg in gebruik wordt gesteld.

2. De Hoge Verdragsluitende Partijen mogen de krachtens het eerste lid afgeschaft compensatiepremies en andere steunmaatregelen op generlei wijze vervangen door maatregelen met een overeenkomstige werking.

Artikel 45.

Onverminderd het bepaalde in artikel 44, zijn de Hoge Verdragsluitende Partijen het er over eens, dat bijdragen of andere steunmaatregelen, verleend door de overheid ter bevordering van de aanleg of de exploitatie van zeehavens, niet mogen leiden tot een verstoring van de mededingingsvoorwaarden tussen hun zeehavens.

Artikel 46.

Beide Regeringen wisselen, binnen de grenzen van hun mogelijkheden, periodieke gegevens uit, welke verband houden met de toepassing van beide voorgaande artikelen of hun gevolgen.

Artikel 47.

Indien een van de Hoge Verdragsluitende Partijen zulks verzoekt, stelt het Comité van Ministers een onderzoek in naar :

- a) de economische gevolgen van de toepassing van artikel 44;
- b) verstoring van de mededingingsvoorwaarden als bedoeld in artikel 45,

et, sur la base des résultats de cet examen, il fixera au besoin les mesures à prendre. Des mesures dérogeant aux articles 44 et 45 du présent Traité ne pourront être prises qu'en application de l'article 14 du Traité d'Union.

Article 48.

1. A partir de la date d'entrée en vigueur du présent Traité, les primes de compensation et autres mesures de soutien visées à l'article 44 ne seront plus relevées et il ne sera plus instauré de nouvelles primes de compensation ou autres mesures de soutien comme celles visées audit article.

2. Si toutefois, au cours de la période comprise entre la mise en vigueur du présent Traité et la mise en service de la voie navigable visée à l'article 2, la navigation rencontre de sérieuses difficultés du fait du barrage avec écluses du Volkerak ou des modifications qui en résulteraient pour le régime hydrographique des voies navigables entre l'Escaut et le Rhin, le Comité de ministres examinera s'il faut prendre des mesures pour y remédier et, dans l'affirmative, quelles mesures doivent être prises.

CHAPITRE F.

Dispositions finales.

Article 49.

Le présent Traité sera ratifié et les instruments de ratification seront échangés à Bruxelles.

Article 50.

Le présent Traité entrera en vigueur un mois après la date de l'échange des instruments de ratification. Les dispositions de l'article 33 n'entreront cependant en vigueur qu'à la date de mise en service de la voie navigable visée à l'article 2.

Article 51.

A partir de la date d'entrée en vigueur du présent Traité sera abrogé l'accord conclu le 3 février 1958, par échange de lettres entre les gouvernements néerlandais et belge, au sujet des mesures prises en ce qui concerne les primes accordées à la navigation rhénane des ports de mer belges.

En foi de quoi les plénipotentiaires désignés ci-dessus ont signé le présent Traité et l'ont revêtu de leurs sceaux.

Fait en double exemplaire à La Haye, le 13 mai 1963, en langues française et néerlandaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Royaume de Belgique :

Théo LEFEVRE.
H. FAYAT.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

J.E. de QUAY.
J.M.A.H. LUNS.

en stelt het op grond van de resultaten van dit onderzoek zo nodig vast, welke maatregelen dienen te worden genomen. Maatregelen in afwijking van de artikelen 44 en 45 kunnen slechts worden genomen met toepassing van artikel 14 van het Unieverdrag.

Artikel 48.

1. Met ingang van de datum van inwerkingtreding van het onderhavige Verdrag worden de compensatiepremies en andere steunmaatregelen, bedoeld in artikel 44, niet meer verhoogd, noch nieuwe compensatiepremies of andere steunmaatregelen als daar bedoeld ingesteld.

2. Indien evenwel in de periode tussen de inwerkingtreding van dit Verdrag en de ingebruikstelling van de in artikel 2 bedoelde vaarweg de scheepvaart ernstige belemmeringen ondervindt van de dam met sluizen in het Volkerak of van daaruit voortvloeiende veranderingen in het waterloopkundig regiem van de vaarwegen tussen de Schelde en de Rijn, overweegt het Comité van Ministers of en zo ja welke maatregelen dienen te worden genomen om hieraan tegemoet te komen.

HOOFDSTUK F.

Slotbepalingen.

Artikel 49.

Dit Verdrag zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen te Brussel worden uitgewisseld.

Artikel 50.

Dit Verdrag zal in werking treden een maand na de dag der uitwisseling van de akten van bekrachtiging, met dien verstande dat de bepalingen van artikel 33 eerst in werking zullen treden met ingang van de datum waarop de in artikel 2 bedoelde vaarweg in gebruik wordt gesteld.

Artikel 51.

Met ingang van de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag zal de overeenkomst welke bij briefwisseling van 3 februari 1958 werd aangegaan tussen de Nederlandse en de Belgische Regering inzake het vraagstuk der maatregelen, genomen ten behoeve van de bestaande Rijvaartpremies van de Belgische zeehavens, buiten werking treden.

Ten blijke waarvan de hierboven genoemde Gevolmachtigden dit Verdrag hebben ondertekend en van hun zegels hebben voorzien.

Gedaan te 's-Gravenhage, op 13 mei 1963, in tweevoud in de Nederlandse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

Voor het Koninkrijk België :

Théo LEFEVRE.
H. FAYAT.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden :

J.E. de QUAY.
J.M.A.H. LUNS.

ANNEXE I.

DESCRIPTION DETAILLEE D'OUVRAGES
VISES AUX ARTICLES 3 ET 4.

Ouvrages visés à l'article 3, paragraphe 1.

a) Le canal allant du port d'Anvers à l'Escaut oriental.

Le tracé sera réalisé conformément au plan annexé au présent Traité (Annexe II).

Le plafond se trouvera au moins à la cote 3,40 m — N.A.P. ou (—1,00 m) E.M. et aura une largeur de 90 m. Les talus auront une pente de 1:3. Dans les courbes, la largeur au plafond sera augmentée de 20 000 m.

de $\frac{R}{20\,000}$, R étant le rayon de la courbe de l'axe du canal, exprimé en mètres. Du côté est du canal sera établie une berme d'une largeur de 40 m. Le long du canal seront construites des digues dont la crête se trouvera au moins au niveau de 4,50 m + N.A.P. ou (+6,90 m) E.M. et des chemins d'exploitation comportant une chaussée de 4,50 m de largeur.

b) Le chenal dans l'Escaut oriental.

Le tracé sera réalisé conformément au plan annexé au présent Traité (Annexe II).

Le plafond se trouvera au moins à la cote 7 m — N.A.P. ou (—4,60 m) E.M. et aura une largeur de 150 m.

c) L'Eendracht.

Le tracé de l'Eendracht sera corrigé conformément aux indications du plan annexé au présent Traité (Annexe II). La forme exacte à donner au raccordement à l'Escaut oriental sera précisée ultérieurement.

Au cours de la première phase, les dimensions du profil seront augmentées de façon que le plafond se trouve au moins à la cote 6 m — N.A.P. ou (—3,60 m) E.M. et que la largeur au plafond atteigne au moins 54 m.

Dans les courbes, la largeur au plafond sera augmentée de 20 000 m.

de $\frac{R}{20\,000}$, R étant le rayon de la courbe dans l'axe de la voie navigable, exprimé en mètres. En général, les talus ne seront pas dragués à une pente supérieure à 1:7. A certains endroits, le profil recevra cependant immédiatement sa forme définitive; à ces endroits, les talus auront une pente de 1:4.

d) La percée du Slaak et du Prins Hendrikpolder.

Le tracé sera réalisé conformément au plan annexé au présent Traité (Annexe II). La forme exacte à donner à la bifurcation Krabbenkreek-Eendracht et au raccordement au Krammer sera précisée ultérieurement.

Le plafond se trouvera au moins à la cote 6 m — N.A.P. ou (—3,60 m) E.M. et aura une largeur de 90 m. Les talus auront une pente de 1:7; dans les atterrissements devant le Prins Hendrikpolder, le profil du chenal sera identique à celui du chenal traversant l'Escaut oriental.

e) L'ensemble d'écluses à l'entrée de l'Escaut oriental.

L'ensemble comportera deux écluses à sas identiques, qui auront les dimensions suivantes:

longueur utile du sas entier	320 m
(Les sas seront divisés en deux parties égales par des têtes intermédiaires.)	
largeur de la passe dans les sas et aux têtes	24 m
niveau du busc extérieur	6,25 m — N.A.P. ou (—3,85 m) E.M.
niveau du busc intermédiaire	6,25 m — N.A.P. ou (—3,85 m) E.M.
niveau du busc intérieur	3,40 m — N.A.P. ou (—1,00 m) E.M.
niveau de retenue de la tête extérieure	6,00 m + N.A.P. ou (+8,40 m) E.M.
niveau de retenue des têtes intermédiaire et intérieure	4,00 m + N.A.P. ou (+6,40 m) E.M.

BIJLAGE I.

NADERE BESCHRIJVING VAN WERKEN
BEDOELD IN DE ARTIKELEN 3 EN 4.

Ad artikel 3, eerste lid.

a) Het kanaal van de haven van Antwerpen naar de Oosterschelde.

Het tracé wordt gemaakt volgens de bij dit Verdrag behorende tekening (Bijlage II).

De bodemdiepte bedraagt ten minste 3,40 m — N.A.P. of (—1,00) Staf en de bodembreedte 90 m. De taluds hellen onder 1:3. In de bochten

wordt de bodembreedte vermeerderd met $\frac{R}{20\,000}$, waarin R de straal

van de boog van de kanaalas voorstelt, uitgedrukt in meters. Aan de oostzijde van het kanaal wordt een berm gemaakt met een breedte van 40 m. Langs het kanaal worden dijken gelegd met een kruinhoogte van ten minste 4,50 m + N.A.P. of (+6,90) Staf en bedieningswegen met een rijwegbreedte van 4,50 m.

20 000 m

b) De vaargeul in de Oosterschelde.

Het tracé wordt gemaakt volgens de bij dit Verdrag behorende tekening (Bijlage II).

De bodemdiepte bedraagt ten minste 7 m — N.A.P. of (—4,60) Staf en de bodembreedte 150 m.

c) De Eendracht.

Het tracé van de Eendracht wordt gecorrigeerd als aangegeven op de bij dit Verdrag behorende tekening (Bijlage II). De juiste vormgeving van de aansluiting aan de Oosterschelde wordt nader vastgesteld.

Het profiel wordt in eerste instantie vervuimd tot de bodemdiepte ten minste 6 m — N.A.P. of (—3,60) Staf en de bodembreedte ten minste 54 m bedraagt.

In de bochten wordt de bodembreedte vermeerderd met $\frac{R}{20\,000}$, waarin R

de straal van de boog in de as van de vaarweg voorstelt, uitgedrukt in meters. De taluds worden in het algemeen niet steiler dan 1:7 gebaggerd. Op enkele plaatsen verkrijgt evenwel het profiel reeds direct zijn definitieve vorm; hier worden de taluds onder 1:4 gemaakt.

d) De doorsnijding van Slaak en Prins Hendrikpolder.

Het tracé wordt gemaakt volgens de bij dit Verdrag behorende tekening (Bijlage II). De juiste vormgeving van het splitsingspunt Krabbenkreek-Eendracht en van de aansluiting aan de Krammer wordt nader vastgesteld.

De bodemdiepte bedraagt ten minste 6 m — N.A.P. of (—3,60) Staf en de bodembreedte 90 m. De taluds worden gemaakt onder 1:7. De vaargeul in de schorren voor de Prins Hendrikpolder krijgt hetzelfde profiel als de vaargeul door de Oosterschelde.

e) Het sluisencomplex aan de Oosterschelde.

Het complex bestaat uit twee gelijke schutsluizen van de volgende afmetingen:

nuttige lengte volledige sluisolk	320 m
(De schutkolken worden door tussenhoofden in twee gelijke delen verdeeld.)	
doorvaartwijdte van kolk en hoofden	24 m
buitendrempeldiepte	6,25 m — N.A.P. of (—3,85) Staf
tussendrempeldiepte	6,25 m — N.A.P. of (—3,85) Staf
binnendrempeldiepte	3,40 m — N.A.P. of (—1,00) Staf
waterkerende hoogte buitenhoofd	6,00 m + N.A.P. of (+8,40) Staf
waterkerende hoogte tussen- en binnenhoofd	4,00 m + N.A.P. of (+6,40) Staf

Les dispositions en plan de l'ensemble d'écluses tiendront compte de la construction éventuelle d'une troisième écluse.

Des avant-ports comportant des postes d'attente seront aménagés de part et d'autre des écluses. Lesdits ouvrages ainsi que les estacades de guidage des écluses seront conçus en vue de la navigation par poussage.

f) Les ponts.

1. les ponts sur la partie belge de la voie navigable.

Sur la partie belge du canal visé sous a) seront construits un pont-route et un pont-rails; leur emplacement exact sera fixé ultérieurement.

Ces ponts seront fixes et auront notamment les dimensions suivantes :

largeur de la passe	110,00 m
hauteur libre	9,10 m

2. les ponts sur la partie néerlandaise de la voie navigable.

Sur la partie néerlandaise du canal visé sous a) ainsi que sur chacun des tronçons de la voie navigable visés sous c) et d), il sera construit un pont-route à un emplacement à fixer ultérieurement. Ces ponts seront fixes et auront les dimensions suivantes :

largeur de la passe	110,00 m
hauteur libre	9,10 m
largeur de la chaussée	7,50 m
largeur des zones de sécurité	2×0,75 m
largeur des pistes cyclables	2×2,50 m
largeur des trottoirs	2×1,50 m

En outre, en remplacement du passage d'eau public existant entre Oud-Vossemeer et Nieuw-Vossemeer, il sera construit, sur le tronçon de la voie navigable visé sous c), un pont fixe à circulation mixte. Ce pont aura les dimensions suivantes :

largeur de la passe	110,00 m
hauteur libre	9,10 m
largeur de la chaussée	7,50 m
largeur des trottoirs	2×1,50 m

Les rampes d'accès des ponts visés ci-dessus auront une pente de 1 : 50 et de grands rayons de courbure de profil en long. Le réseau routier existant sera raccordé aux ponts. Dans les rampes d'accès seront aménagés les passages inférieurs nécessaires.

Un pont-rails et un pont-route seront construits sur l'ensemble d'écluses visés sous e). Ces ponts seront fixes et auront une hauteur libre de 9,10 m au-dessus de la flottaison normale du canal visé sous a).

Le pont-rails sera à double voie.

Le pont-route aura les dimensions suivantes :

largeur des chaussées	2×7,25 m
largeur des accotements	2×3,00 m
largeur de la voie pour circulation lente	5,00 m
largeur des séparateurs, y compris les zones de sécurité, au total	7,50 m
largeur des trottoirs	2×1,50 m

Les rampes d'accès des ponts auront une pente de 1 : 200 (pont-rails) et de 1 : 50 (pont-route) et de grands rayons de courbure de profil en long.

Dans les rampes d'accès seront aménagés les passages inférieurs nécessaires.

g) Les digues principales.

1. les digues principales en territoire belge.

Les mesures suivantes seront prises en territoire belge en vue d'améliorer les digues principales existantes :

A partir de la frontière belgo-néerlandaise jusqu'à 500 m au nord de l'écluse à sas de Zandvliet, la hauteur en crête de la digue existante sera portée au niveau de 9 m + N.A.P. ou (+11,40 m) E.M. et sa largeur en crête, à 2,50 m;

La hauteur en crête de la digue visée ci-dessus descendra aux abords de l'écluse de Zandvliet, sur une distance de 500 m, au niveau de 6,60 m + N.A.P. ou (+9,00 m) E.M.;

A partir de l'écluse de Zandvliet jusqu'aux abords de l'écluse Rovers, les terrains situés entre l'Escaut et les bassins portuaires seront exhaussés, sur une largeur d'au moins 67 m le long de la rive de l'Escaut, jusqu'à la cote minimale de 6,60 + N.A.P. ou (+9,00 m) E.M. Sur ce remblai sera construite une digue de couronnement d'une largeur en crête de 3 m atteignant au moins la cote 7,10 m + N.A.P. ou (+9,50 m) E.M.

Bij de vormgeving van de plattegrond van het sluisencomplex wordt gerekend op de bouw van een derde sluis.

Ter weerszijden van de sluisen worden voorhavens met wachtplaatsen gemaakt. Bij de vormgeving daarvan en van de geleidingswerken naar de sluisen wordt rekening gehouden met de vaart van duwkonvoelen.

f) De bruggen.

1. de bruggen over het Belgische gedeelte van de vaarweg.

Over het Belgische gedeelte van het onder a) bedoelde kanaal worden op nader vast te stellen plaatsen een verkeersbrug en een spoorbrug gebouwd. Deze bruggen zijn vast en hebben onder meer de volgende afmetingen :

doorvaartwijdte	110,00 m
vrije doorvaarthoogte	9,10 m

2. de bruggen over het Nederlandse gedeelte van de vaarweg.

Over het Nederlandse gedeelte van het onder a) bedoelde kanaal, alsmede over elk van de onder c) en onder d) genoemde vaarweggedeelten, wordt op een nader vast te stellen plaats een verkeersbrug gebouwd. Deze bruggen zijn vast en hebben de volgende afmetingen :

doorvaartwijdte	110,00 m
vrije doorvaarthoogte	9,10 m
breedte van de rijweg	7,50 m
breedte van de veiligheidsstroken	2×0,75 m
breedte van de rijwielpaden	2×2,50 m
breedte van de voetpaden	2×1,50 m

Voorts wordt ter vervanging van het pontveer bij Oud- en Nieuw-Vossemeer over het onder c) genoemde gedeelte van de vaarweg een vaste brug voor gemengd verkeer gebouwd met de volgende afmetingen :

doorvaartwijdte	110,00 m
vrije doorvaarthoogte	9,10 m
breedte van de rijweg	7,50 m
breedte van de voetpaden	2×1,50 m

De opritten van de bovengenoemde bruggen krijgen een helling van 1 : 50 met ruime verticale afrondingsstralen. Het bestaande wegennet wordt op de bruggen aangesloten. In de opritten worden de nodige onderdoorgangen gemaakt.

Over het onder e) bedoelde sluisencomplex worden een spoorbrug en een verkeersbrug gebouwd. Deze bruggen zijn vast en hebben een vrije doorvaarthoogte van 9,10 m boven het normale peil van het onder a) bedoelde kanaal.

De spoorbrug is een brug voor dubbel spoor.

De indeling van de verkeersbrug is als volgt :

breedte van de autoweg	2×7,25 m
breedte van de vluchtbermen	2×3,00 m
breedte van de weg voor langzaam verkeer	5,00 m
breedte van de tussenbermen met inbegrip van veiligheidsstroken, totaal	7,50 m
breedte van de voetpaden	2×1,50 m

De opritten naar de bruggen krijgen een helling van 1 : 200 (spoorbrug) en 1 : 50 (verkeersbrug), met ruime verticale afrondingsstralen.

In de opritten worden de nodige onderdoorgangen gemaakt.

g) De waterkeringen.

1. de waterkeringen op Belgisch gebied.

Op Belgisch gebied worden ter verbetering van de bestaande waterkeringen de volgende maatregelen genomen :

Van de Nederlands-Belgische grens tot 500 m ten noorden van de schutsluis te Zandvliet wordt de kruinhoogte van de bestaande waterkering op 9 m + N.A.P. of (+11,40) Staf gebracht en de kruinbreedte op 2,50 m.

De kruinhoogte van vorenbedoelde waterkering verloopt nabij de Zandvlietluis over een lengte van 500 m naar 6,60 m + N.A.P. of (+9,00) Staf.

Van de Zandvlietluis tot nabij de Roversluis worden de terreinen gelegen tussen de Schelde en de havendokken opgehoogd tot ten minste 6,60 m + N.A.P. of (+9,00) Staf over een breedte van ten minste 67 m langs de Scheldeoever. Deze ophoging wordt voorzien van een tuimeldijk met kruinbreedte van 3 m, reikende tot ten minste 7,10 m + N.A.P. of (+9,50) Staf.

2. les digues principales en territoire néerlandais.

Une nouvelle digue principale (hautes eaux) sera construite le long de l'Escaut occidental suivant le tracé indiqué au plan annexé au présent Traité (Annexe II). Cette digue aura les dimensions suivantes :

hauteur en crête : 9 m + N.A.P. ou (+11,40 m) E.M.
 largeur en crête : 2,50 m
 talus extérieur : 1 : 4 avec une berme de 10 m de largeur au niveau moyen de 6,25 m + N.A.P. ou (+8,65 m) E.M.
 talus intérieur : 1 : 3

De nouvelles digues seront construites le long de l'Eendracht aux endroits où l'exigeront les corrections à apporter au tracé. Ces tronçons de digue auront les dimensions suivantes :

hauteur en crête : 6 m + N.A.P. ou (+8,40 m) E.M.
 largeur en crête : 2 m
 talus extérieur : 1 : 3
 talus intérieur : 1 : 3

Le long de la percée du Slaakdam et du Prins Hendrikpolder seront construites des digues principales (hautes eaux) ayant les dimensions suivantes :

hauteur en crête : 6 m + N.A.P. ou (+8,40 m) E.M.
 largeur en crête : 2 m
 talus extérieur : 1 : 3
 talus intérieur : 1 : 3

h) Le régime hydraulique, y compris la salinisation et la pollution des eaux.

Afin d'assurer l'évacuation des eaux des polders, qui serait perturbée par le creusement de la voie navigable visée à l'article 2, seront notamment réalisés les ouvrages suivants :

Le long du côté est du canal visé sous a), sera construit un canal de collature qui passera par un siphon sous le canal et se prolongera jusqu'à une écluse d'évacuation à construire sur l'Escaut occidental.

Du côté est de, la voie navigable passant par l'Eendracht, il sera procédé, dans le cadre des corrections à apporter au tracé, au remplacement d'une écluse d'évacuation par un nouveau dispositif de décharge équivalent.

De part et d'autre de la percée du Prins Hendrikpolder seront construits des canaux de collature, reliés entre eux par un siphon, à moins que l'évacuation des eaux ne soit assurée d'une autre façon.

Dans la mesure des besoins, des dispositions seront prises dans l'ensemble d'écluses visé sous e) et à ses abords en vue de combattre la salinisation et la pollution du bassin d'eau douce qui sera formé à la suite de la fermeture des bras de mer de Hollande méridionale et de Zélande.

1) Autres travaux.

1. Ces travaux comporteront notamment :

l'éclairage, la signalisation et le balisage de la voie navigable et des ouvrages d'art;

les plantations à effectuer sur les bermes, rives et terrains;

les mesures à prendre en vue de parer aux interruptions que l'exécution des travaux causera dans les liaisons routières, les canalisations d'eau, les câbles et conduites, les lignes aériennes et les raccordements; la construction de maisons de service, de cabines de manœuvre, de magasins et d'autres bâtiments indispensables pour assurer une bonne gestion ainsi que l'aménagement de dépôts et de chantiers, notamment d'une remise servant de dépôt aux portes d'écluse de réserve;

l'adaptation de systèmes de chenaux dans les eaux soumises à marée voisines de la voie navigable et l'aménagement d'ouvrages de défense des berges le long de ces eaux, pour autant que, en fonction de la construction de la voie navigable ou à la suite de cette construction, cela soit estimé nécessaire ou souhaitable pour assurer un bon régime des eaux.

2. Une hauteur libre d'au moins 33 m au-dessus de la flottaison du canal visé sous a) ou du niveau moyen des hautes eaux de l'Escaut oriental et de l'Eendracht sera ménagée sous les lignes à haute tension et autres lignes franchissant la voie navigable.

3. La profondeur d'enfouissement des câbles, des canalisations et des siphons passant sous la voie navigable sera d'au moins 2 m.

2. de waterkeringen op Nederlands gebied.

Langs de Westerschelde wordt een nieuwe hoogwaterkerende dijk aangelegd, waarvan het tracé is aangegeven op de bij dit Verdrag behorende tekening (Bijlage II) en die de volgende afmetingen krijgt :

kruinhoogte : 9 m + N.A.P. of (+11,40) Staf
 kruinbreedte : 2,50 m
 buitentalud : 1 : 4 met een berm van 10 m breedte op gemiddeld 6,25 m + N.A.P. of (+8,65) Staf
 binnentalud : 1 : 3

Langs de Eendracht worden nieuwe dijken gemaakt op de plaatsen waar de te maken tracécorrecties dit vereisen. Deze dijkgedeelten krijgen de volgende afmetingen :

kruinhoogte : 6 m + N.A.P. of (+8,40) Staf
 kruinbreedte : 2 m
 buitentalud : 1 : 3
 binnentalud : 1 : 3

Langs de doorsnijding van de Slaakdam en de Prins Hendrikpolder worden hoogwaterkerende dijken aangelegd met de volgende afmetingen :

kruinhoogte : 6 m + N.A.P. of (+8,40) Staf
 kruinbreedte : 2 m
 buitentalud : 1 : 3
 binnentalud : 1 : 3

b) De waterhuishouding, daaronder begrepen de verzilting en de waterverontreiniging.

Ter voorziening in de afwatering der poldergebieden die als gevolg van de aanleg van de in artikel 2 bedoelde vaarweg zou worden verstoord, worden onder meer de navolgende werken uitgevoerd :

Langs de oostzijde van het onder a) bedoelde kanaal wordt een watergang aangelegd, die door middel van een grondduiker onder het kanaal en een daarop aansluitende watergang in verbinding wordt gebracht met een te bouwen uitwateringssluuis aan de Westerschelde.

Aan de oostzijde van de vaarweg door de Eendracht wordt in het kader der uit te voeren tracécorrecties een uitwateringssluuis vervangen door een nieuwe gelijkwaardige lozingsgelegenheid.

Ter weerszijden van de doorgraving van de Prins Hendrikpolder worden watergangen aangelegd, die door een grondduiker onderling worden verbonden, of wordt op andere wijze in de afwatering voorzien.

In en nabij het onder e) bedoelde sluitzencomplex worden voor zoveel nodig voorzieningen getroffen voor de bestrijding van de verzilting en de waterverontreiniging van het door de afsluiting van de Zuid-hollandse en de Zeeuwse wateren te vormen zoetwaterbekken.

i) Verdere werkzaamheden.

1. Onder deze werkzaamheden vallen onder meer :

de verlichting, de beseining en de bebakening van de vaarweg en de kunstwerken;

de beplantingen van berm, oevers en terreinen;

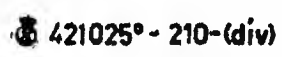
het voorzien in alle door de uitvoering der werken verbroken weg-verbindingen, waterleidingen, kabels en buisleidingen, luchtleidingen en aansluitingen;

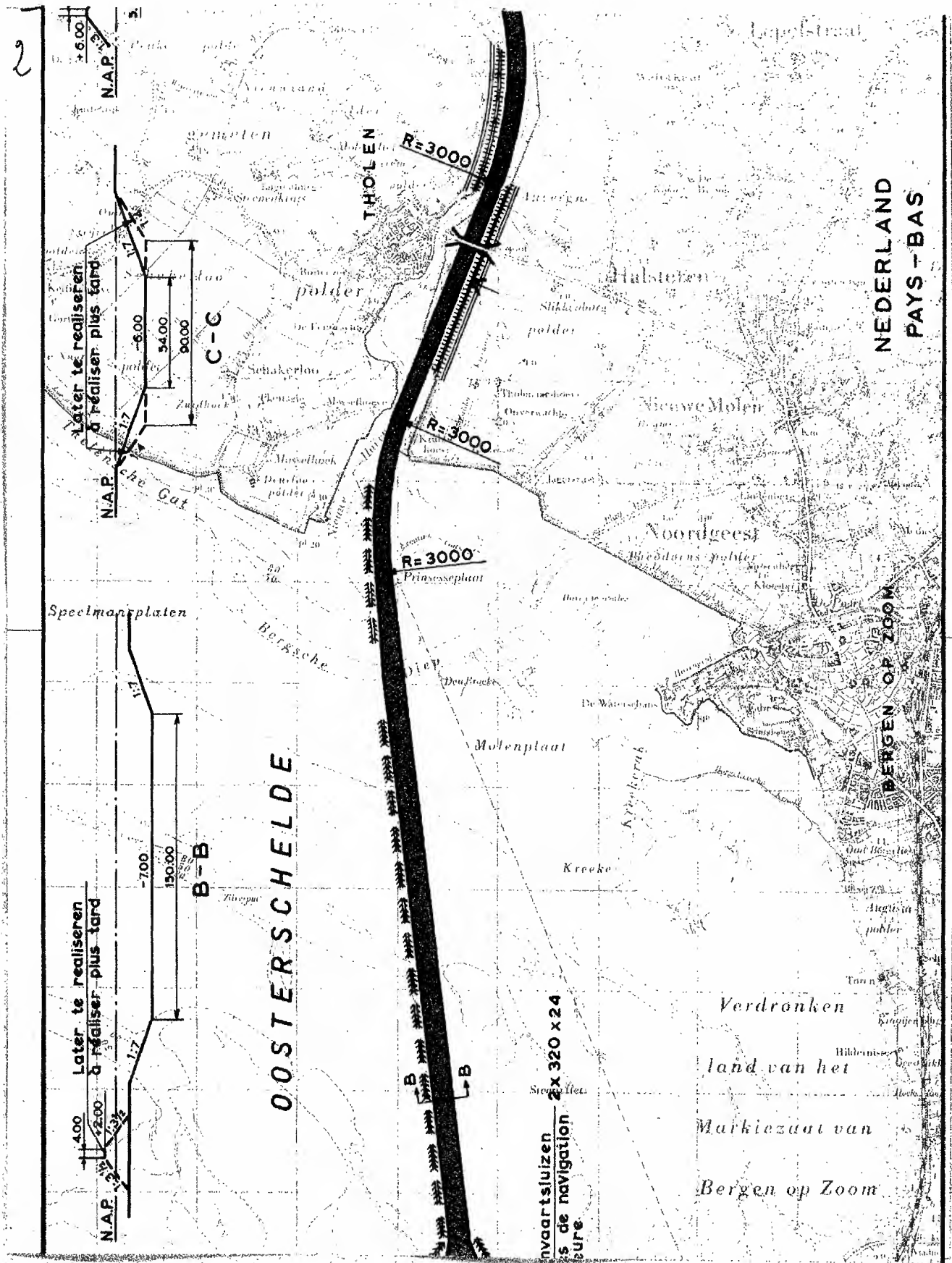
de bouw van dienstwoningen, bedieningsgebouwen, magazijnen en alle verdere gebouwen die voor een goed beheer noodzakelijk zijn, alsmede de inrichting van opslagplaatsen en werkerterreinen, waaronder een bergplaats voor de reserve-slutsdeuren;

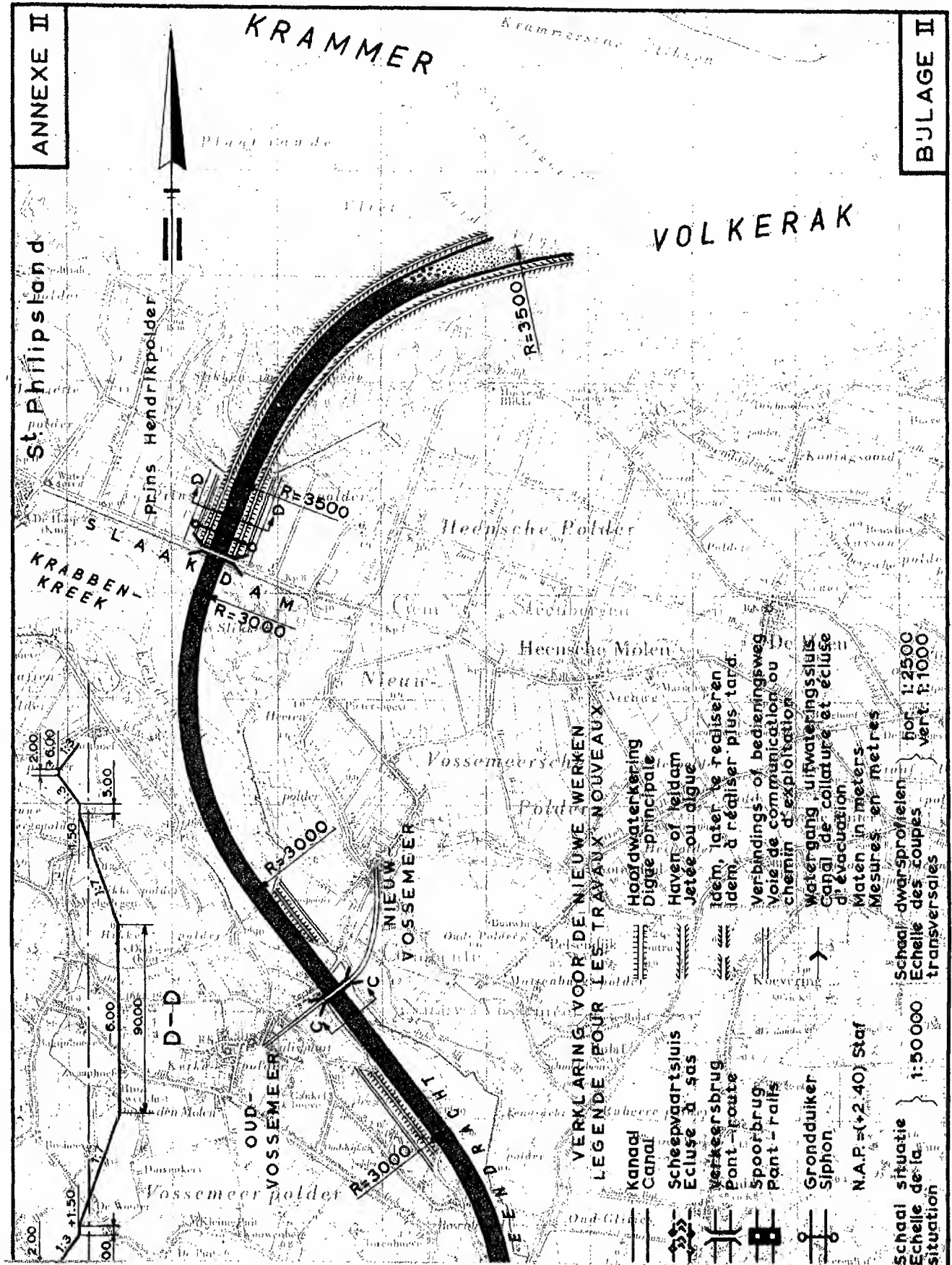
het aanpassen van geulensels in en het aanbrengen van oeverbeschermingen langs de nabij de vaarweg gelegen getijwateren, voor zover zulks in verband met of als gevolg van de aanleg van die vaarweg uit een oogpunt van goed waterstaatkundig beheer nodig of wenselijk wordt geacht.

2. Over de vaarweg aan te brengen hoogspannings- en andere leidingen verkrijgen een minimum-hoogte boven het peil van het onder a) bedoelde kanaal of boven gemiddeld hoogwater in de Oosterschelde en de Eendracht van 33 m.

3. Door de vaarweg aan te leggen kabels, leidingen en duikers verkrijgen een grondbedekking van ten minste 2 m.







Ouvrages visés à l'article 4.**a) La digue dans l'Escaut oriental.**

A l'ouest du chenal traversant l'Escaut oriental, sera construite une digue parallèle qui aura les dimensions suivantes :

hauteur en crête : 2 m + N.A.P. ou (+4,40 m) E.M.
largeur en crête : 4 m

Une passe sera ménagée à hauteur de Bergen-op-Zoom.

b) l'Eendracht.

A l'exception des parties qui auront déjà reçu leur forme définitive au cours de la première phase, l'élargissement de l'Eendracht sera poursuivi jusqu'à la réalisation des dimensions minimales suivantes :

plafond : 6 m — N.A.P. ou (—3,60 m) E.M.
largeur au plafond : 90 m
talus : 1 : 4

La largeur au plafond dans les courbes sera augmentée de $\frac{20\,000}{R}$ m

, R étant le rayon de la courbe de l'axe de la voie navigable exprimé en mètres.

Ad artikel 4.**a) De leidam in de Oosterschelde.**

Ten Westen van de vaargeul door de Oosterschelde wordt een leidam aangelegd van de volgende afmetingen :

kruinhoogte : 2 m + N.A.P. of (+4,40) Staf
kruinbreedte : 4 m

Ter hoogte van Bergen-op-Zoom wordt een doorvaartopening gespaard.

b) De Eendracht.

Met uitzondering van de gedeelten die reeds in eerste instantie hun definitieve vorm hebben verkregen, wordt de Eendracht verder verruimd tot ten minste de volgende afmetingen :

bodemdiepte : 6 m — N.A.P. of (—3,60) Staf
bodembreedte : 90 m
taluds : 1 : 4

In de bochten wordt de bodembreedte vermeerderd met $\frac{20\,000}{R}$ m, waarin R de straal van de boog in de as van de vaarweg voorstelt, uitgedrukt in meters.

ANNEXE III.

COMPOSITION, PROCEDURE ET DETAIL
DES ATTRIBUTIONS DE LA COMMISSION ARBITRALE.

Article 1.

1. La Commission arbitrale instituée par l'article 42 du présent Traité se compose d'un président permanent et de deux membres permanents.

2. En cas d'empêchement, de démission ou de décès du président ou d'un des membres permanents, leurs fonctions sont reprises par un suppléant.

Article 2.

1. Les Hautes Parties Contractantes nomment en commun accord, comme président et comme suppléant du président, des personnes qui réunissent les conditions requises pour l'exercice, dans leur propre pays, des plus hautes fonctions judiciaires ou qui sont des jurisconsultes possédant une compétence notoire en matière de droit international.

2. Le président et son suppléant ne peuvent être ressortissants de l'une des Hautes Parties Contractantes. Ils ne peuvent ni avoir leur résidence habituelle dans le territoire de l'une des Parties ni être au service des Parties.

3. Le président et son suppléant sont nommés pour cinq ans, étant entendu que le premier suppléant nommé après la mise en vigueur du présent Traité exercera son mandat pendant six ans. Trois mois au moins avant la fin du mandat du président ou de son suppléant, les Hautes Parties Contractantes nomment un nouveau président ou un nouveau suppléant, ou décident de prolonger de cinq ans le mandat du président ou du suppléant en fonction.

4. Si

a) le président ou son suppléant exprime aux Hautes Parties Contractantes le désir d'être relevé de ses fonctions,

b) le président ou son suppléant ne satisfait plus à une des conditions fixées par le paragraphe 2, ou si

c) pour d'autres raisons, survient prématurément une vacance pour les fonctions de président ou de suppléant du président, les Hautes Parties Contractantes nomment le plus tôt possible un nouveau président ou suppléant pour achever le terme du mandat du prédécesseur.

5. a) Si, trois mois après la mise en vigueur du présent Traité, les Hautes Parties Contractantes ne sont pas arrivées à un accord sur le choix du président ou de son suppléant, le président de la Cour internationale de justice peut, à la demande d'une ou des deux Hautes Parties Contractantes, désigner le président ou son suppléant.

b) Si le président de la Cour internationale de justice est empêché ou s'il est ressortissant de l'une des Parties, la désignation peut se faire par le vice-président ou, si celui-ci est également empêché ou ressortissant de l'une des Parties, par le membre le plus ancien de la Cour internationale de justice qui n'est pas ressortissant de l'une d'elles.

c) Les dispositions des a) et b) du présent paragraphe sont également applicables lorsque, en cas de vacance pour les fonctions de président ou de suppléant du président, les Hautes Parties Contractantes ne parviennent pas à un accord sur le choix du nouveau titulaire.

Article 3.

1. Chacune des Hautes Parties Contractantes nomme un membre permanent ainsi que le suppléant de celui-ci. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 2 sont applicables en ce qui concerne la durée des mandats.

2. Si, trois mois après la mise en vigueur du présent Traité, l'une des Parties n'a pas encore nommé un membre permanent et le suppléant de celui-ci, l'autre Partie peut demander au président de la Cour internationale de justice de faire cette désignation; l'article 2, paragraphe 5, b) est applicable à cet égard.

3. Le paragraphe 2 est également applicable lorsque, en cas de vacance pour les fonctions de membre permanent ou de suppléant d'un membre permanent, l'une des Parties ne désigne pas un nouveau titulaire dans les trois mois.

BIJLAGE III.

SAMENSTELLING, PROCEDURE EN NADERE
BEVOEGDHEDEN VAN DE ARBITRALE COMMISSIE.

Artikel 1.

1. De bij artikel 42 van dit Verdrag ingestelde Arbitrale Commissie bestaat uit een permanente voorzitter en twee permanente leden.

2. Bij verhindering, aftreden of overlijden van de voorzitter of één van de permanente leden wordt hun functie door een plaatsvervanger waargenomen.

Artikel 2.

1. Als voorzitter en diens plaatsvervanger benoemen de Hoge Verdragsluitende Partijen in onderlinge overeenstemming personen die voldoen aan de voorwaarden, vereist om in hun eigen land de hoogste rechterlijke ambten te bekleden, dan wel rechtsgeleerden zijn van erkende bekwaamheid op het gebied van het internationale recht.

2. De voorzitter en diens plaatsvervanger mogen niet de nationaliteit bezitten van één van de Hoge Verdragsluitende Partijen. Zij mogen noch hun gewone verblijfplaats op het grondgebied van één van beide Partijen hebben noch in hun dienst staan.

3. De ambtstermijnen van de voorzitter en diens plaatsvervanger bedragen vijf jaar, met uitzondering van de ambtstermijn van de eerste plaatsvervanger die na de inwerkingtreding van dit Verdrag wordt benoemd, welke termijn zes jaar bedraagt. Uiterlijk drie maanden voor het verstrijken van de ambtstermijn van de voorzitter of diens plaatsvervanger wordt door de Hoge Verdragsluitende Partijen een nieuwe voorzitter of plaatsvervanger benoemd, ofwel wordt de ambtstermijn van de in functie zijnde voorzitter of plaatsvervanger met vijf jaar verlengd.

4. Ingeval

a) de voorzitter of diens plaatsvervanger aan de Hoge Verdragsluitende Partijen mededeelt, dat hij van zijn functie wenst te worden ontheven,

b) de voorzitter of diens plaatsvervanger niet meer voldoet aan een der in lid 2 gestelde eisen, of

c) om andere redenen voortijdig voor de functie van voorzitter of van diens plaatsvervanger een vacature ontstaat, gaan de Hoge Verdragsluitende Partijen zo spoedig mogelijk over tot de benoeming van een nieuwe voorzitter of plaatsvervanger voor de resterende ambtstermijn.

5. a) Indien de Hoge Verdragsluitende Partijen niet binnen drie maanden na de inwerkingtreding van dit Verdrag overeenstemming hebben bereikt over de persoon van de voorzitter of diens plaatsvervanger, kan de President van het Internationale Gerechtshof, op verzoek van de Hoge Verdragsluitende Partijen gezamenlijk of van één van hen, de voorzitter of plaatsvervanger aanwijzen.

b) Indien de President verhinderd is of indien hij de nationaliteit heeft van één van de Partijen, kan de aanwijzing geschieden door de Vice-President, of indien ook deze verhinderd is of de nationaliteit van één van de Partijen heeft, door het oudstbenoemde lid van het Internationale Gerechtshof, dat niet de nationaliteit van één van de Partijen heeft.

c) De bepalingen onder a) en b) van dit lid zijn van overeenkomstige toepassing indien de Hoge Verdragsluitende Partijen, wanneer voor de functie van voorzitter of van diens plaatsvervanger een vacature ontstaat, geen overeenstemming kunnen bereiken over de persoon van de opvolger.

Artikel 3.

1. Elk van de Hoge Verdragsluitende Partijen benoemt een permanent lid en diens plaatsvervanger. Ten aanzien van de ambtstermijnen is het bepaald in de leden 3 en 4 van artikel 2 van overeenkomstige toepassing.

2. Indien een van de Partijen niet binnen drie maanden na de inwerkingtreding van dit Verdrag tot benoeming van een permanent lid en diens plaatsvervanger overgaat, kan de andere Partij de President van het Internationale Gerechtshof verzoeken tot de aanwijzing over te gaan; artikel 2, lid 5, onder b), is van overeenkomstige toepassing.

3. Lid 2 geldt eveneens indien een van de Partijen niet binnen drie maanden na het ontstaan van een vacature voor de functie van permanent lid of van diens plaatsvervanger tot benoeming van een opvolger overgaat.

Article 4.

La Commission arbitrale fixe elle-même le lieu de ses réunions.

Article 5.

1. Les différends visés à l'article 42 du présent Traité sont portés devant la Commission arbitrale soit par compromis des Hautes Parties Contractantes, soit sur requête de l'une d'elles.

2. Le compromis et la requête doivent préciser l'objet du différend. Ils sont adressés au président. Lorsqu'il s'agit d'une requête, un duplicata en est adressé en même temps à l'autre Partie.

Article 6.

Dans tout état du litige, la Commission arbitrale peut proposer aux Parties un règlement amiable.

Article 7.

Dans tout état du litige, la Commission arbitrale peut, après avoir entendu les Parties, prescrire les mesures conservatoires qu'elle estime nécessaires. Elle peut également modifier ou supprimer des mesures conservatoires déjà prescrites ou confirmées. Pareilles mesures ne préjugent pas la décision finale.

Article 8.

Les articles 60 à 82 inclus du Traité signée le 18 octobre 1907 à La Haye pour le règlement pacifique des conflits internationaux sont applicables, *mutatis mutandis*, à la procédure de la Commission arbitrale.

Article 9.

Chacune des Hautes Parties Contractantes prend à sa charge la moitié des frais de la Commission arbitrale. Chacune d'elles supporte les frais de sa représentation à un litige.

Artikel 4.

De Arbitrale Commissie bepaalt zelf de plaats waar zij haar zittingen houdt.

Artikel 5.

1. Geschillen als bedoeld in artikel 42 van dit Verdrag kunnen hetzij door de Hoge Verdragsluitende Partijen gezamenlijk door middel van een compromis, hetzij door één van hen door middel van een verzoekschrift, aan de Arbitrale Commissie worden voorgelegd.

2. Een compromis en een verzoekschrift geven een omschrijving van het onderwerp van het geschil en worden ingediend bij de voorzitter. Van een verzoekschrift wordt tegelijkertijd een duplicaat aan de andere Partij gezonden.

Artikel 6.

De Arbitrale Commissie kan in elke stand van het geding aan de Partijen een voorstel tot minnelijke schikking doen.

Artikel 7.

De Arbitrale Commissie kan in elke stand van het geding, na de Partijen te hebben gehoord, de conservatoire maatregelen voorschrijven, welke zij noodzakelijk acht of reeds voorgeschreven of bevestigde conservatoire maatregelen wijzigen of intrekken. Zodanige maatregelen lopen niet vooruit op de zaak zelve.

Artikel 8.

Ten aanzien van de procedure voor de Arbitrale Commissie zijn de artikelen 60 tot en met 82 van het op 18 oktober 1907 te 's-Gravenhage ondertekende Verdrag voor de vreedzame beslechting van internationale geschillen van overeenkomstige toepassing.

Artikel 9.

De kosten van de Arbitrale Commissie worden door de Hoge Verdragsluitende Partijen, elk voor de helft, gedragen. Elke Partij draagt de kosten voor haar vertegenwoordiging in een geding.