

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1971-1972.

13 JANUARI 1972.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de verbetering van de vaarweg door de Westerschelde nabij Walsoorden, met bijgevoegd plan, ondertekend te 's-Gravenhage op 13 mei 1970.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. ROMBAUT.

Deze Overeenkomst heeft tot doel de vaarweg door de Westerschelde nabij Walsoorden te verbeteren door het weggraven van het zogenaamde « Oude Hoofd » te Walsoorden. Dit « hoofd », een in de vaargeul uitstekende berm, vormt, zoals de Memorie van Toelichting zegt, een ernstige hinderenis voor de scheepvaart die des te gevaarlijker wordt naarmate de tonnage en de lengte van de schepen groter worden.

De Nederlandse Regering heeft slechts schoorvoetend met deze werken ingestemd nadat alle eventuele gevolgen van de inkorting van het « hoofd » door het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout waren onderzocht.

De artikels 2 en 3 geven een technische beschrijving van de werken.

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Struye, voorzitter; Boey, de Bruyne, Deschamps, de Stexhe, Lagasse, Risopoulos, Sledsens, Thiry, Toussaint en Rombaut, verslaggever.

R. A 8726

Zie :

Gedr. St. van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :
963 (Zitting 1970-1971) : Ontwerp van wet.

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :
30 juni 1971.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1971-1972.

13 JANVIER 1972.

Projet de loi portant approbation de la Convention entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas concernant l'amélioration de la voie navigable dans l'Escaut occidental près de Walsoorden, avec plan annexe, signée à La Haye le 13 mai 1970.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES (1)
PAR M. ROMBAUT.

La Convention qui est soumise à votre approbation vise l'amélioration de la voie navigable dans l'Escaut occidental près de Walsoorden par la démolition de la jetée « Oude Hoofd » à Walsoorden. Cette jetée, qui est un épi faisant saillie dans le chenal navigable, constitue, comme le signale l'Exposé des Motifs, une entrave sérieuse à la navigation; celle-ci devient de plus en plus dangereuse à mesure qu'augmentent le port en lourd et la longueur des bateaux.

Le Gouvernement néerlandais n'a consenti à l'exécution des travaux qu'après beaucoup d'hésitations et après que le Laboratoire de recherches hydrauliques de Borgerhout eut étudié toutes les conséquences éventuelles du raccourcissement de la jetée.

Les articles 2 et 3 donnent une description technique des travaux à exécuter.

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Struye, président; Boey, de Bruyne, Deschamps, de Stexhe, Lagasse, Risopoulos, Sledsens, Thiry, Toussaint et Rombaut, rapporteur.

R. A 8726

Voir :

Document de la Chambre des Représentants :
963 (Session de 1970-1971) : Projet de loi.

Annales de la Chambre des Représentants :
30 juin 1971.

De artikels 4 tot en met 10 regelen de modaliteiten van voorbereiding en uitvoering der werken.

Artikel 11 bepaalt dat Nederland zorg draagt voor het onderhoud en de vernieuwing van bedoelde werken, en artikel 14 dat Nederland ook de kosten draagt van dit onderhoud en vernieuwing.

Artikel 12 bepaalt dat de kosten van voorbereiding en uitvoering der werken *integraal* ten laste van de Belgische Schatkist zijn.

Alhoewel artikel 113 van de Akte van Wenen van 1815 stelt dat « chaque Etat riverain — in casu Nederland — se chargera des travaux nécessaires dans le lit de la rivière pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation », heeft de Belgische Ministerraad, met reden bekommerd om de veiligheid van de scheepvaart op Antwerpen, op 29 april 1966 met deze Nederlandse eis ingestemd.

Artikel 13 bepaalt dat België uitzonderlijk en voor een periode van tien jaar vanaf de definitieve oplevering *borg* staat voor de mogelijke schadelijke gevolgen der werken voor de zeevering.

Het Waterschap Hulster Ambacht voor wiens rekening de kosten van onderhoud komen van het ingekorte hoofd en van de aansluitende zeeveringen (zie artikel 14), vreesde dat, na deze inkorting, ter plaatse een grotere oeveraanval (erosie) zou optreden. Het Waterschap wenste daarom door de Nederlandse Rijkswaterstaat gevrijwaard te worden tegen alle mogelijke extra-lasten die eventueel uit deze inkorting zouden voortvloeien. Aan Nederlandse zijde werd geponneerd dat, vermits deze werken uitsluitend aan Belgische belangen tegemoet komen, België deze waarborgverplichting van de Rijkswaterstaat zou moeten overnemen.

Van Belgische zijde werd erop gewezen :

— dat de Rijkswaterstaat de plannen van deze werken heeft opgesteld en dat derhalve bij de Rijkswaterstaat de normale verantwoordelijkheid berust die elke ontwerper t.o.v. derden te dragen heeft;

— dat iedere Staat de verplichting heeft te zorgen voor het onderhoud van zijn dijken, ook langs internationale rivieren en de kosten daarvan niet mag afwentelen op een naburige Staat.

Daar deze argumenten door Nederland werden verworpen, werd van Belgische zijde getracht om deze waarborgclausule naar tijd en ruimte te beperken. Tenslotte werd het akkoord bereikt dat België — « ten uitzonderlijke titel » — borg zou staan voor een nauwkeurig bepaalde dijkstrook van 3 km en dit slechts gedurende tien jaar na de definitieve oplevering der werken.

Volgens de Belgische technici bestaat er geen gevaar dat deze waarborgclausule ooit in de praktijk zal worden toegepast.

Artikel 16, § 1, bepaalt dat de kosten van de werken door België bij *vooruitbetaling* aan Nederland worden voldaan.

Les articles 4 à 10 règlent les modalités de la préparation et de l'exécution des travaux.

L'article 11 stipule que les Pays-Bas se chargeront de l'entretien et du renouvellement des ouvrages et l'article 14 prévoit que les frais y afférents seront également à la charge des Pays-Bas.

L'article 12 porte que les frais résultant de la préparation et de l'exécution des travaux seront *intégralement* à la charge du Trésor belge.

Le Conseil des Ministres de Belgique, justement soucieux de la sécurité de la navigation vers Anvers, a accepté cette exigence néerlandaise le 29 avril 1966, bien que l'article 113 de l'Acte de Vienne de 1815 prévoit que « chaque Etat riverain — en l'occurrence les Pays-Bas — se chargera des travaux nécessaires dans le lit de la rivière pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation ».

L'article 13 stipule que la Belgique, à titre exceptionnel et pour une période de 10 ans à partir de la réception définitive, se portera *garante* des dommages que la digue de mer pourrait subir du fait de l'exécution des travaux.

Le « Waterschap Hulster Ambacht », qui doit entretenir à ses frais l'épi raccourci et les digues voisines (voir article 14), craignait qu'après le raccourcissement de l'épi, la digue ne s'érode davantage. C'est pourquoi il a souhaité obtenir du « Rijkswaterstaat » une garantie contre toutes les charges supplémentaires pouvant résulter de ce raccourcissement. Mais suivant le point de vue néerlandais, puisque les travaux ne devaient servir que des intérêts belges, il incombait à la Belgique de prendre à son compte l'obligation de garantie assumée par le « Rijkswaterstaat ».

Du côté belge on a fait observer :

— que c'est le « Rijkswaterstaat » qui a dressé les plans des travaux et que, par conséquent, il lui revient d'assumer la responsabilité normale qui incombe à tout entrepreneur vis-à-vis d'un tiers;

— que tout Etat est tenu de veiller à l'entretien de ses digues, y compris celles qui bordent des fleuves internationaux, et qu'il ne peut se décharger des frais d'entretien sur un Etat voisin.

Ces arguments ayant été rejetés par les Pays-Bas, la Belgique s'efforça d'apporter à ladite clause de garantie des restrictions de temps et de lieu. Finalement, il fut convenu que la Belgique donnerait sa garantie — « à titre exceptionnel » — pour une section de digue bien déterminée de 3 km, et ce pour une période de dix ans seulement, à compter de la réception définitive des travaux.

Selon les techniciens belges, il n'existe aucun risque que cette clause de garantie doive jamais être appliquée.

L'article 16, § 1^{er}, prévoit que les frais afférents aux travaux seront payés *d'avance* aux Pays-Bas par la Belgique.

Deze Nederlandse eis, die afwijkt van de zowel door de Rijkswaterstaat als door het Belgische Ministerie van Openbare Werken toegepaste betalingsmodaliteiten, is het gevolg van het feit dat de gelden die door Nederland waren voorgeschieden in verband met de werken aan het kanaal Gent-Terneuzen, slechts met grote vertraging door België werden terugbetaald.

Artikel 16, §§ 2 en 3, en de artikels 17 tot en met 20 regelen de betalingsmodaliteiten.

Artikel 21 breidt de bevoegdheid van de Arbitrale Commissie, ingesteld door het Schelde-Rijn-Verdrag van 13 mei 1963, uit tot onderhavige Overeenkomst.

**

Met de Memorie van Toelichting moet worden onderstreept dat in feite de bepalingen van deze Overeenkomst, met uitzondering van de artikelen 11, 13, 14, 15, 21 en 22, zonder voorwerp zijn geworden omdat de bij deze Overeenkomst geregelde werken, omwille van hun dringend karakter, reeds uitgevoerd en betaald zijn.

Voor de financiering werd een krediet van 60 miljoen frank op de buitengewone begroting 1966 van het Ministerie van Openbare Werken onder artikel 73.04 (kust, zeehavens en hun toegangswegen) uitgetrokken. De Ministerraad heeft op 29 april 1966 de Minister van Financiën gemachtigd een bedrag van 4 miljoen gulden aan de Nederlandse Bank N.V. ten gunste van de Nederlandse Schatkist over te maken.

Het advies van de Raad van State luidde dat bij het ontwerp geen opmerkingen waren te maken.

De Kamer van Volksvertegenwoordigers keurde op 30 juni 1971, zonder bespreking, het ontwerp van wet eenparig goed.

Ook uw Commissie hechtte eenparig haar goedkeuring aan het ontwerp, alsook aan dit verslag.

De Verslaggever,
L. ROMBAUT.

De Voorzitter,
P. STRUYE.

Cette exigence néerlandaise, qui déroge aux modalités de paiement pratiquées tant par le « Rijkswaterstaat » que par le Ministère belge des Travaux publics, résulte du remboursement très tardif par la Belgique des sommes avancées par les Pays-Bas pour les travaux du canal de Gand à Terneuzen.

L'article 16, §§ 2 et 3, et les articles 17 à 20 règlent les modalités de paiement.

L'article 21 étend à la présente Convention la compétence de la Commission arbitrale instituée par le Traité Escaut-Rhin du 13 mai 1963.

**

Comme le souligne l'Exposé des Motifs, à l'exception des articles 11, 13, 14, 15, 21 et 22, les dispositions de la Convention sont en fait devenues sans objet, du fait que les travaux qu'elle vise ont déjà été exécutés et payés, en raison de leur urgence.

Pour le financement, un crédit de 60 millions de francs a été ouvert au budget extraordinaire de 1966 du Ministère des Travaux publics, à l'article 73.04 (côte, ports maritimes et leurs voies d'accès). Le 29 avril 1966, le Conseil des Ministres a autorisé le Ministre des Finances à virer un montant de 4 millions de florins à la Nederlandse Bank N.V., au crédit du Trésor néerlandais.

Le Conseil d'Etat a estimé que le projet n'appelle pas d'observation.

La Chambre des Représentants a adopté le présent projet en sa séance publique du 30 juin 1971, sans discussion et à l'unanimité.

Votre Commission a également admis à l'unanimité le projet ainsi que le présent rapport.

Le Rapporteur,
L. ROMBAUT.

Le Président,
P. STRUYE.