

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1955 No. 157

---

---

A. TITEL

*Tractaat tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Belgïë betreffende de scheiding der wederzijdse grondgebieden; Londen, 19 april 1839*

**Het loodswezen op de Schelde en op het Kanaal van Terneuzen**

B. TEKST

De Franse tekst van het Tractaat is bij Koninklijk besluit van 22 juni 1839 geplaatst in *Stb.* 26. Zie tevens *E. G. Lagemans*, „Recueil des Traités et Conventions conclus par le Royaume des Pays-Bas”<sup>1)</sup>, deel 2 (’s-Gravenhage, 1859), No. 166; *Luttenberg*, „Chronologische Verzameling der wetten enz.”<sup>2)</sup>, ad 22 juni 1839; *De Martens*, „Nouveau Recueil”<sup>3)</sup>, deel 16, blz. 773 e.v.; en de uitgave „*Tractaten en Tractaatsbepalingen de Schelde betreffende sinds 1648*”<sup>4)</sup> (’s-Gravenhage, 1919), No. 5.

De Franse tekst van artikel IX, dat o.m. het loodswezen op de Schelde en op het Kanaal van Terneuzen betreft, luidt:

*Par. 1.* Les dispositions des Articles CVIII jusqu’au CXVII inclusivement, de l’acte général du Congrès de Vienne relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire Belge et le territoire Hollandais.

*Par. 2.* En ce qui concerne spécialement la navigation de l’Escaut et de ses embouchures, il est convenu que le pilotage et le balisage ainsi que la conservation des passes de l’Escaut en aval d’Anvers, seront soumis à une surveillance commune, et que cette surveillance

---

<sup>1)</sup> Verder geciteerd als „*Lagemans*”.

<sup>2)</sup> Verder geciteerd als „*Luttenberg*”.

<sup>3)</sup> Verder geciteerd als „*De Martens NR.*”.

<sup>4)</sup> Verder geciteerd als „*Tractaten Schelde*”.

commune sera exercée par des commissaires nommés à cet effet de part et d'autre. Des droits de pilotage modérés seront fixés d'un commun accord, et ces droits seront les mêmes pour les navires de toutes les nations.

En attendant et jusqu'à ce que ces droits soient arrêtés, il ne pourra être perçu des droits de pilotage plus élevés que ceux qui ont été établis par le tarif de 1829<sup>1)</sup>, pour les bouches de la Meuse, depuis la pleine mer jusqu'à Helvoet, et de Helvoet jusqu'à Rotterdam, en proportion des distances. Il sera au choix de tout navire se rendant de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique en pleine mer par l'Escaut, de prendre tel pilote qu'il voudra; et il sera loisible d'après cela aux deux pays d'établir dans tout le cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage qui seront jugés nécessaires pour fournir les pilotes. Tout ce qui est relatif à ces établissemens, sera déterminé par le règlement à intervenir conformément au par. 6 ci-après. Le service de ces établissemens sera sous la surveillance commune mentionnée au commencement du présent paragraphe. Les deux Gouvernemens s'engagent à conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses embouchures, et à y placer et y entretenir les balises et bouées nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve.

*Par. 3.* Il sera perçu par le Gouvernement des Pays-Bas sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, un droit unique de florins 1.50 par tonneau, savoir florins 1.12 pour les navires qui, arrivant de la pleine mer, remonteront l'Escaut occidental pour se rendre en Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuze, et de fl. 0.38 par tonneau, des navires qui, arrivant de la Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuze, descendront l'Escaut occidental pour se rendre dans la pleine mer. Et afin que les dits navires ne puissent être assujettis à aucune visite, ni à aucun retard ou entrave quelconque dans les rades Hollandaises, soit en remontant l'Escaut de la pleine mer, soit en descendant l'Escaut pour se rendre en pleine mer, il est convenu que la perception du droit sus-mentionné aura lieu par les agens Néerlandais à Anvers et à Terneuze. De même les navires arrivant de la pleine mer pour se rendre à Anvers par l'Escaut occidental, et venant d'endroits suspects sous le rapport sanitaire, auront la faculté de continuer leur route sans entrave ni retard, accompagnés d'un garde de santé et de se rendre ainsi au lieu de leur destination. Les navires se rendant d'Anvers à Terneuze, et vice versa, ou faisant dans le fleuve même le cabotage ou la pêche (ainsi que l'exercice de celle-ci sera réglé en conséquence du par. 6 ci-après) ne seront assujettis à aucun droit.

*Par. 4.* La branche de l'Escaut dite l'Escaut oriental, ne servant point dans l'état actuel des localités à la navigation de la pleine mer à Anvers et à Terneuze et vice versa, mais étant employée à la

<sup>1)</sup> Bedoeld is: het in 1829 geldende tarief.

navigation entre Anvers et le Rhin, celle-ci ne pourra être grevée, dans tout son cours, de droits ou péages plus élevés que ceux qui sont perçus, d'après les tarifs de Mayence, du 31 mars, 1831, sur la navigation de Gorcum jusqu'à la pleine mer, en proportion des distances.

*Par. 5.* Il est également convenu que la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin pour arriver d'Anvers au Rhin et vice versa, restera réciproquement libre, et qu'elle ne sera assujettie qu'à des péages modérés, qui seront les mêmes pour le commerce des deux pays.

*Par. 6.* Des commissaires se réuniront de part et d'autre à Anvers, dans le délai d'un mois, tant pour arrêter le montant définitif et permanent de ces péages, qu'afin de convenir d'un règlement général pour l'exécution des dispositions du présent Article, et d'y comprendre l'exercice du droit de pêche et du commerce de pêcheerie dans toute l'étendue de l'Escaut sur le pied d'une parfaite réciprocité et égalité en faveur des sujets des deux pays.

*Par. 7.* En attendant, et jusqu'à ce que le dit règlement soit arrêté, la navigation de la Meuse et de ses embranchemens restera libre au commerce des deux pays, qui adopteront provisoirement à cet égard les tarifs de la convention signée le 31 mars, 1831, à Mayence, pour la libre navigation du Rhin, ainsi que les autres dispositions de cette convention, en autant qu'elles pourront s'appliquer à la dite rivière.

*Par. 8.* Si des événemens 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 commodes, en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables.

### C. VERTALING

De vertaling in het Nederlands van het Tractaat is eveneens bij Koninklijk besluit van 22 juni 1839 geplaatst in *Stb.* 26. Zij is tevens opgenomen in *Luttenberg* ad 22 juni 1839 en in *Tractaten Schelde* No. 5.

De vertaling in het Nederlands van artikel IX luidt:

*Par. 1.* De bepalingen der artikelen CVIII tot en met CXVII van de Algemene Akte van het Congres van Wenen betreffende de vrije scheepvaart op de stromen en bevaarbare rivieren zullen toepasselijk worden gemaakt op de stromen en bevaarbare rivieren, die het Belgische grondgebied en het Hollandse grondgebied scheiden of gelijkelijk doorlopen.

*Par. 2.* Wat meer bijzonder de scheepvaart op de Schelde en haar monden betreft, is overeengekomen, dat zowel het loodswezen en de betonning als het onderhoud der zeegaten van de Schelde beneden Antwerpen aan een gemeenschappelijk toezicht zullen worden onderworpen en dat dit gemeenschappelijk toezicht door wederzijds daartoe benoemde commissarissen zal worden uitgeoefend. In gemeenschappelijk overleg zullen gematigde loodsgelden worden vastgesteld en deze gelden zullen voor de schepen van alle naties dezelfde zijn.

Intussen en tot de vaststelling dier rechten zullen geen hogere loodsgelden kunnen worden geheven dan die, welke bij het tarief van 1829<sup>1)</sup> voor de monden van de Maas van de volle zee tot aan Hellevoet en van Hellevoet tot aan Rotterdam zijn vastgesteld, naar evenredigheid van de afstanden. Het zal aan de keus van elk schip staan, dat zich langs de Schelde uit volle zee naar België of van België naar volle zee begeeft, om zodanige loods te nemen als het zal wensen en het zal dienovereenkomstig aan beide landen vrijstaan, langs de gehele loop der Schelde en aan haar mond de diensten voor het loodswezen te vestigen, die voor het verschaffen der loodsen noodzakelijk geacht zullen worden. Al wat op die instellingen betrekking heeft, zal bij het in overeenstemming met de hierna volgende par. 6 vast te stellen reglement worden bepaald. De dienst dezer instellingen zal onder het gemeenschappelijk toezicht staan, waarvan in het begin dezer paragraaf melding is gemaakt. De beide Regeringen verbinden zich, ieder voor haar gedeelte der rivier, de bevaarbare zeegaten van de Schelde en van haar monden in goede staat te behouden en daar de nodige tonnen en boeien te plaatsen en te onderhouden.

*Par. 3.* Er zal door de Nederlandse Regering op de vaart op de Schelde en haar monden een enig recht van f 1,50 per ton worden geheven, te weten f 1,12 van de schepen die, uit volle zee komende, de Wester-Schelde zullen opvaren om zich langs de Schelde of door het kanaal van Terneuzen naar België te begeven; en van f 0,38 per ton van de schepen die, langs de Schelde of door het kanaal van Terneuzen uit België komende, de Wester-Schelde zullen afvaren om zich naar volle zee te begeven. En opdat de genoemde schepen niet aan enig onderzoek, noch aan enige vertraging of enigerlei belemmering op de Hollandse reden onderworpen kunnen worden, hetzij zij uit volle zee de Schelde opvaren, hetzij zij de Schelde afkomen om zich naar volle zee te begeven, is overeengekomen, dat de heffing van het bovenvermelde recht door de Nederlandse Agenten te Antwerpen en te Terneuzen zal plaats hebben. Evenzo zullen de schepen, die uit volle zee aankomen om zich langs de Wester-Schelde naar Antwerpen te begeven en komen van plaatsen, welke met betrekking tot de gezondheidstoestand verdacht zijn, de reis

<sup>1)</sup> Bedoeld is: het in 1829 geldende tarief.

zonder belemmering of vertraging, vergezeld van een gezondheids-wacht, mogen voortzetten en zich zo naar de plaats hunner bestemming mogen begeven. De schepen, die zich van Antwerpen naar Terneuzen en vice versa begeven of op de rivier zelf de kustvaart of de visvangst bedrijven (zoals de uitoefening van deze laatste ingevolge de hierna volgende par. 6 zal worden geregeld), zullen aan generlei recht onderworpen zijn.

*Par. 4.* De tak der Schelde, die de Ooster-Schelde heet en die bij de tegenwoordige plaatselijke gesteldheid niet tot de vaart uit volle zee naar Antwerpen en naar Terneuzen en vice versa maar voor de vaart tussen Antwerpen en de Rijn gebruikt wordt, zal langs zijn gehele loop met geen hogere rechten of tolgelden kunnen worden bezwaard dan die, welke volgens de tarieven van Mainz van de 31ste maart 1831 op de vaart van Gorinchem tot aan de volle zee worden geheven, naar evenredigheid van de afstanden.

*Par. 5.* Insgelijks is overeengekomen, dat de scheepvaart op de binnenwateren tussen de Schelde en de Rijn om van Antwerpen naar de Rijn te komen en vice versa, wederkerig vrij zal blijven en slechts aan gematigde tolgelden zal worden onderworpen, die voor de handel van beide landen dezelfde zullen zijn.

*Par. 6.* Commissarissen van beide zijden zullen binnen de tijd van een maand te Antwerpen bijeenkomen, zowel om het bedrag dier tolgelden bepaaldelijk en op een blijvende voet vast te stellen, als om nopens een algemeen reglement tot uitvoering der bepalingen van dit artikel overeen te komen, en om daarbij de uitoefening van het recht der visserij en van de vishandel over de gehele uitgestrektheid der Schelde, op de voet van volkomen wederkerigheid en gelijkheid ten behoeve van de onderdanen van beide landen, in te begrijpen.

*Par. 7.* Intussen en tot de vaststelling van het genoemde reglement zal de vaart op de Maas en haar takken geheel vrij blijven voor de handel van beide landen, welke voorlopig daarvoor zullen aannemen de tarieven der overeenkomst nopens de vrije scheepvaart op de Rijn, de 31ste maart 1831 te Mainz ondertekend, alsmede de andere bepalingen dier overeenkomst, voorzover zij op de genoemde rivier toepasselijk kunnen worden gemaakt.

*Par. 8.* Indien natuurlijke gebeurtenissen of werken van kunst de in dit artikel aangewezen wegen voor de scheepvaart voor het vervolg onbruikbaar mochten maken, zal de Nederlandse Regering aan de Belgische scheepvaart, ter vervanging der genoemde, onbruikbaar geworden wegen voor de scheepvaart, andere wegen die even veilig en even goed en gemakkelijk zijn, aanwijzen.

### E. BEKRACHTIGING

Het Tractaat is bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zijn, in overeenstemming met artikel XXVI, uitgewisseld te Londen op 8 juni 1839.

### F. TOETREDING

De Duitse Bond is tot de artikelen I t/m VII van het Tractaat toetgetreden bij akte van 19 april 1839, waarvan de tekst en de vertaling in het Nederlands bij Koninklijk besluit van 22 juni 1839 zijn geplaatst in *Stb.* 26. Zie ook de in de rubrieken B en C opgegeven vindplaatsen.

### J. GEGEVENS

I. Het Tractaat is gegarandeerd bij een tweetal Tractaten, op 19 april 1839 onderscheidenlijk door het Koninkrijk der Nederlanden en door het Koninkrijk België gesloten met het Keizerrijk Oostenrijk, het Koninkrijk Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Ierland, het Koninkrijk Pruisen en het Keizerrijk Rusland. Van het door Nederland met de Mogendheden gesloten Tractaat zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* 1839, 26. Zie ook *Lagemans* deel 2, No. 165; *De Martens NR.*, deel 16, blz. 770; *Luttenberg* ad 22 juni 1839; en *Tractaten Schelde* No. 5. Van het door België met de Mogendheden gesloten Tractaat is de tekst opgenomen in *De Martens*, „Recueil des principaux traités etc.”<sup>1)</sup>, deel 20<sup>2</sup>, No. 59; *NR.* deel 16, blz. 788; *Tractaten Schelde* No. 6.

II. Van het op 8 november 1785 te Fontainebleau tussen de Staat der Verenigde Nederlanden en het Duitse Rijk gesloten Definitief Verdrag, waarnaar in artikel VIII van het Tractaat wordt verwezen, is de tekst opgenomen in *De Martens R.* deel 2, blz. 602. Zie ook *Tractaten Schelde* No. 2.

Van de op 9 juni 1815 tot stand gekomen Algemene Akte van het Congres van Wenen, waarnaar in artikel IX, paragraaf 1, van het Tractaat wordt verwezen, is de tekst opgenomen in *Lagemans* deel 1, No. 30, alsook in *De Martens NR.*, deel 2, blz. 379. Zie ook *Tractaten Schelde* No. 4.

Van de op 31 maart 1831 te Mainz ondertekende Overeenkomst tussen de oeverstaten van de Rijn en Reglement met betrekking tot de vaart op die stroom, waarnaar in artikel IX, paragrafen 4 en 7, van het Tractaat wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* 1831, 19. Zie ook *De Martens NR.* deel 9, blz. 252. Deze Overeenkomst is herzien bij de Akte van Mannheim van 17 oktober 1868 (*Stb.* 1869, 75; tekst en vertaling zullen nog in 1955 opnieuw, in het *Trb.*, worden gepubliceerd).

<sup>1)</sup> Verder geciteerd als „*De Martens R.*”.

Van het op 30 mei 1814 te Parijs ondertekende Verdrag, waarnaar in artikel XIV van het Tractaat wordt verwezen, is de tekst opgenomen in *De Martens NR.* deel 2, No. 1 en N. Suppl., deel 1, blz. 329. Zie ook *Tractaten Schelde*, No. 3. Nederland is bij dat Verdrag geen partij.

Van het op 3 mei 1815 te Wenen tussen het Keizerrijk Oostenrijk en het Keizerrijk Rusland gesloten Verdrag, waarnaar in artikel XIX van het Tractaat wordt verwezen, is de tekst opgenomen in *De Martens NR.*, deel 2, blz. 225.

III. De hier volgende gegevens handelen uitsluitend over artikel IX van het Tractaat, voorzover dat het loodswezen op de Schelde en op het Kanaal van Terneuzen betreft.

1. Ter uitvoering van het Tractaat zijn bij Koninklijk besluit van 11 juni 1839 voorlopige bepalingen nopens de te heffen loodsgelden op de Wester-Schelde vastgesteld, waarbij een Tarief voor de zee-gaten van de Wester-Schelde en van Vlissingen tot Antwerpen en Terneuzen was gevoegd. Zie *Stb.* 1839, 19.

2. Op 23 oktober 1839 stelde de gemengde Nederlands-Belgische commissie, gevormd op grond van paragraaf 2, eerste lid, j<sup>o</sup> paragraaf 6 van artikel IX van het Tractaat, te Antwerpen twee Voorlopige Reglementen vast, onderscheidenlijk het gemeenschappelijk toezicht en het loodswezen betreffende. Deze Voorlopige Reglementen zijn goedgekeurd bij Koninklijke besluiten van 12 december 1839. De Franse tekst en de vertaling der Voorlopige Reglementen zijn bij die Koninklijke besluiten geplaatst in *Stb.* 1839, 50 en 51. De bepalingen der Voorlopige Reglementen zijn op grond van de slotbepalingen der hierna onder 4 te noemen Overeenkomst van 20 mei 1843 op 14 september 1843 buiten werking getreden en door de bepalingen dier Overeenkomst vervangen. Van het Voorlopig Reglement, het gemeenschappelijk toezicht betreffende, handelt met name artikel 4 over het loodswezen.

3. Op 5 november 1842 werd te 's-Gravenhage ondertekend een Tractaat tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot definitieve regeling der wederzijdse rechten en belangen. Dit Tractaat is goedgekeurd bij Wet van 4 februari 1843 (*Stb.* 3), waaraan de Franse tekst en de vertaling in het Nederlands zijn gehecht. Het Tractaat is bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zijn in overeenstemming met artikel 72 op 5 februari 1843 te 's-Gravenhage uitgewisseld. Met name de artikelen 19 en 30 van het Tractaat betreffen het loodswezen op de Schelde en op het Kanaal van Terneuzen.

4. Op 20 mei 1843 werd te Antwerpen ondertekend een Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België, met twee additionele artikelen en zeven Reglementen ter uit-

voering van de artikelen 9 en 10 van het Tractaat van 19 april 1839 en van Hoofdstuk 2, afdelingen I t/m IV van het Tractaat van 5 november 1842. Het tweede der genoemde Reglementen betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht en gaat vergezeld van een drietal Bijvoegsels, behelzende een Tarief der loodsgelden op de Schelde in Nederlandse munt, een *Tarif des droits de pilotage pour l'Escaut en monnaie de Belgique*, en Bepalingen met betrekking tot het tarief der loodsgelden. Deze Overeenkomst met de Reglementen is bij Koninklijk besluit van 9 september 1843 bekendgemaakt in *Stb.* 45. De Overeenkomst met de Reglementen is bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zijn in overeenstemming met de slotbepalingen op 14 augustus 1843 te Antwerpen uitgewisseld. De bepalingen van de Overeenkomst met de Reglementen zijn ingevolge de slotbepalingen in werking getreden op 14 september 1843.

5. Op 20 april 1855 werden tussen de Nederlandse en de Belgische Regering verklaringen gewisseld betreffende de gelijkstelling van jachten met oorlogsschepen voor het loodswezen op de Schelde. De Franse tekst der Nederlandse verklaring is opgenomen in *Lagemans* deel 4 No. 328. De verklaringen zijn vervangen door een overeenkomstige voorziening in de hierna onder 7 genoemde Bepalingen van 15 juli 1863.

6. Op 12 mei 1863 werd te 's-Gravenhage ondertekend een Tractaat tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België nopens de afkoop van de Scheldetol. Dit Tractaat is goedgekeurd bij Wet van 6 juli 1863 (*Stb.* 112). De Franse tekst en de vertaling in het Nederlands zijn bij Koninklijk besluit van 19 juli 1863 geplaatst in *Stb.* 117. Het Tractaat is bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zijn in overeenstemming met artikel 6 op 14 Juli 1863 te 's-Gravenhage uitgewisseld. De bepalingen van het Tractaat zijn op 14 juli 1863 in werking getreden. Artikel 5 van het Tractaat betreft de loodsgelden op de Schelde.

7. Op 19 september 1863 werd te Brussel ondertekend een Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende het loodswezen op de Schelde. Deze Overeenkomst strekte tot goedkeuring van de op 15 juli 1863 te Antwerpen door een gemengde Nederlands-Belgische commissie vastgestelde Bepalingen nopens wijziging van het tarief der loodsgelden, gevoegd bij het hiervóór onder 3 genoemde Reglement van 20 mei 1843, en van enige artikelen van dat Reglement. De Bepalingen, waaraan nieuwe tarieflijsten als bijlagen zijn toegevoegd, maken van de Overeenkomst deel uit. De Franse tekst en de vertaling in het Nederlands van de Overeenkomst, met daarin vervat de Nederlandse en de Franse tekst van de Bepalingen en de bijlagen, zijn bij Koninklijk besluit van 9 december 1863 geplaatst in *Stb.* 136. De Overeen-



komst is bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zijn in overeenstemming met artikel 2 op 19 november 1863 te 's-Gravenhage uitgewisseld. De Bepalingen zijn op 19 november 1863 in werking getreden.

8. Op 2 augustus 1873 werd te 's-Gravenhage ondertekend een Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende een wijziging van het Nederlands-Belgisch loodsreglement voor de Schelde. Deze Overeenkomst strekte tot goedkeuring van de op 10 april 1873 te Vlissingen door de inmiddels ingestelde „Permanente Commissie” vastgestelde Bepalingen nopens vrijstelling van loodsplicht voor stoomvaartuigen, welke proeftochten doen langs de Schelde en haar mondingen. De Bepalingen maken deel uit van de Overeenkomst. De Franse tekst en de vertaling in het Nederlands van de Overeenkomst, met daarin vervat de Nederlandse en de Franse tekst der Bepalingen, zijn bij Koninklijk besluit van 22 september 1873 bekendgemaakt in *Stb.* 131. De Overeenkomst is bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zijn in overeenstemming met artikel 2 op 16 september 1873 te 's-Gravenhage uitgewisseld. De Bepalingen zijn op 16 september 1873 in werking getreden.

9. Op 29 september 1875 werd te 's-Gravenhage ondertekend een Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot wijziging van het gemeenschappelijk reglement voor het loodswezen op de Schelde. Deze Overeenkomst strekte tot goedkeuring van de op 29 juni 1875 te Antwerpen door de Permanente Commissie vastgestelde Bepalingen nopens niet-heffing van meerder loodsgeld voor het overnemen van een loods in het Kanaal of het Nauw van Calais. De Bepalingen maken deel uit van de Overeenkomst. De Franse tekst en de vertaling in het Nederlands van de Overeenkomst, met daarin vervat de Nederlandse en de Franse tekst der Bepalingen, zijn bij Koninklijk besluit van 28 november 1875 bekendgemaakt in *Stb.* 211. De Overeenkomst is bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zijn in overeenstemming met artikel 2 op 23 november 1875 te 's-Gravenhage uitgewisseld. De Bepalingen zijn op 1 januari 1876 in werking getreden doch inmiddels in onbruik geraakt.

10. Op 17 juli 1876 werd te 's-Gravenhage ondertekend een Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot wijziging van het gemeenschappelijk reglement voor het loodswezen op de Schelde. Deze Overeenkomst strekte tot goedkeuring van de op 7 april 1876 te Vlissingen door de Permanente Commissie vastgestelde Bepalingen nopens het sein ter verkrijging van een loods. De Bepalingen maken deel uit van de Overeenkomst. De Franse tekst en de vertaling in het Nederlands van de Overeenkomst, met daarin vervat de Nederlandse en de Franse tekst der Bepalingen, zijn bij Koninklijk besluit van 27 augustus 1876

bekendgemaakt in *Stb.* 175. De Overeenkomst is bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zijn in overeenstemming met artikel 2 op 22 augustus 1876 te 's-Gravenhage uitgewisseld. De Bepalingen zijn op 1 oktober 1876 in werking getreden. Zij zijn vervangen door de hierna onder 12 genoemde Bepalingen van 25 oktober 1900.

11. Op 4 mei 1891 werd te 's-Gravenhage ondertekend een Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot wijziging van artikel 59 van het Nederlands-Belgische Reglement van 20 mei 1843 betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht op de Schelde en de andere daarin genoemde wateren. Deze Overeenkomst strekt tot goedkeuring van de op 12 februari 1891 te Antwerpen door de Permanente Commissie vastgestelde Beschikkingen ter zake. De Beschikkingen maken deel uit van de Overeenkomst. De Overeenkomst is goedgekeurd bij Wet van 2 januari 1892 (*Stb.* 11). De Franse tekst en de vertaling in het Nederlands van de Overeenkomst, met daarin vervat de Nederlandse en de Franse tekst der Beschikkingen, zijn bij Koninklijk besluit van 19 februari 1892 bekendgemaakt in *Stb.* 45. De Overeenkomst is bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zijn in overeenstemming met artikel 2 op 11 februari 1892 te 's-Gravenhage uitgewisseld. De Beschikkingen zijn op 11 februari 1892 in werking getreden met terugwerkende kracht tot 1 september 1891.

12. Op 23 maart 1901 is te 's-Gravenhage ondertekend een Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot wijziging van artikel 16, eerste lid, van het gemeenschappelijk Reglement voor het loodswezen op de Schelde. Dit Verdrag strekte tot goedkeuring van de op 25 oktober 1900 te Vlissingen door de Permanente Commissie vastgestelde Bepalingen nopens het sein ter verkrijging van een loods. De Bepalingen maken deel uit van het Verdrag. De Franse tekst en de vertaling in het Nederlands van het Verdrag, met daarin vervat de Nederlandse en de Franse tekst der Bepalingen, zijn bij Koninklijk besluit van 4 mei 1901 bekendgemaakt in *Stb.* 104. Het Verdrag is bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zijn in overeenstemming met artikel 2 op 30 april 1901 te 's-Gravenhage uitgewisseld. De Bepalingen zijn op 1 mei 1901 in werking getreden. Zij zijn vervangen door de hierna onder 14 genoemde overeenkomst van 20 december 1934.

13. Op 9 mei 1924 is te Antwerpen ondertekend een voorlopige Regeling voor de toepassing van het Reglement ter uitvoering van artikel 9 van het Tractaat van 19 april 1839 en van Hoofdstuk 2, afdeling II, van het Tractaat van 5 november 1842 betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht op de Schelde. De Nederlandse tekst van deze voorlopige Regeling luidt als volgt:

De Directeur-Generaal van de Marine te Brussel en de Inspecteur-Generaal van het Loodswezen, enz., te 's-Gravenhage, hebben om

redenen van bezuiniging de volgende voorloopige regeling vastgesteld voor de toepassing van het Reglement ter uitvoering van art. 9 van het tractaat van 19 April 1839 en van het 2e hoofdstuk, 2e afdeling van het tractaat van 5 November 1842, betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht op de Schelde.

Het Belgische Loodswezen zal geheel vrij zijn wat betreft het inrichten van zijn loodsdienst in en voor de Wielingen en verbindt zich in en voor „Oostgat” en „Deurloo” niet meer dan een loodsvaartuig te laten kruisen.

Het Nederlandsche Loodswezen zal geheel vrij zijn wat betreft het inrichten van zijn loodsdienst in „Oostgat” en „Deurloo” en verplicht zich in en voor de Wielingen niet meer dan een loodsvaartuig te laten kruisen.

De voor den loodsdienst in de Wielingen bestemde Belgische en Nederlandsche loodsvaartuigen zullen geen schepen bestemd voor de „Deurloo” en het „Oostgat” mogen beloodsen.

De voor den loodsdienst in het „Oostgat” en de „Deurloo” bestemde Nederlandsche en Belgische loodsvaartuigen zullen geen schepen bestemd voor de Wielingen mogen beloodsen.

Het Belgische Loodswezen zal in het „Oostgat” afhaal- en aanbrengvaartuigen mogen zenden, welke echter niet meer het karakter van loodsvaartuig zullen dragen, dus geen loodsen aan binnenkomende schepen mogen afgeven.

Op gelijksoortige wijze zullen de afhaal- en aanbrengvaartuigen van het Nederlandsche Loodswezen in de Wielingen niet meer het karakter van loodsvaartuig dragen, dus geen loodsen meer aan binnenkomende schepen mogen afgeven.

Deze regeling zal ingaan op 1 Juni 1924<sup>1)</sup>. Wenscht een der partijen haar te doen eindigen, zoo zal zij daarvan minstens 18 maanden te voren aan de andere partij kennis moeten geven.

9 Mei 1924

*De Directeur-Generaal van de  
Marine te Brussel,*

(w.g.) PIERRARD

9 Mei 1924

*De Inspecteur-Generaal van  
het Loodswezen, enz.,  
te 's-Gravenhage,*

(w.g.) F. L. RAMBONNET

14. Op 6 april 1935 werden te 's-Gravenhage tussen de Nederlandse en de Belgische Regering nota's gewisseld ter goedkeuring van een op 20 december 1934 te Antwerpen door de Permanente Commissie vastgestelde overeenkomst tot wijziging van artikel 16 van het Reglement van 20 mei 1843 betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht op de Schelde. De overeenkomst

<sup>1)</sup> Vervangen door de hierna onder 16 afgedrukte Regeling.

betreft het sein ter verkrijging van een loods en wordt geacht in de nota's te zijn opgenomen. De Franse tekst en de vertaling in het Nederlands van de nota's en de Nederlandse en de Franse tekst van de overeenkomst zijn bij Koninklijk besluit van 27 mei 1935 bekendgemaakt in *Stb.* 314. De bepalingen der overeenkomst zijn op 1 mei 1935 in werking getreden.

15. Op 15 maart 1939 werd te Antwerpen door Nederlandse en Belgische autoriteiten een ontwerp-Regeling betreffende de loodsdienst vóór en op de Wester-Schelde en op het Kanaal van Terneuzen ondertekend. De Nederlandse tekst van deze ontwerp-Regeling luidt als volgt:

Ter vervanging van de voorloopige overeenkomst, gesloten op 9 Mei 1924 tusschen hunne voorgangers hebben de Directeur-Generaal van het Zeewezen te Brussel en de Inspecteur-Generaal van het Loodswezen, enz., te 's-Gravenhage, zulks om redenen van bezuiniging, de navolgende regeling vastgesteld voor de toepassing van het Reglement ter uitvoering van artikel 9 van het tractaat van 19 April 1839 en van het 2e hoofdstuk 1e afdeling van het tractaat van 5 November 1842 betreffende het Loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht (Scheldereglement), van het Reglement ter uitvoering van artikel 10 van het Tractaat van 19 April 1839 en van de op het Loodswezen betrekking hebbende bepalingen uit het Reglement betreffende het Kanaal van Terneuzen, welke reglementen zijn vastgesteld bij het tractaat van 20 Mei 1843.

*Artikel 1.* Schepen, welke uit zee door de Wielingen de Wester-Schelde binnenkomen, vallen, behoudens het bepaalde bij artikel 8 en 9, onder den Belgischen loodsdienst tot op de reede van Vlissingen. Vandaar worden zij, behoudens het bepaalde bij artikel 10, ter bestemming gebracht door dien loodsdienst.

*Artikel 2.* Schepen, welke uit zee door het Oostgat of de Deurloo de Wester-Schelde binnenkomen, vallen, behoudens het bepaalde bij artikel 7 en 9, onder den Nederlandschen loodsdienst tot op de reede van Vlissingen. Vandaar worden zij ter bestemming gebracht door dien loodsdienst, behoudens het bepaalde bij artikel 3 en 10.

*Artikel 3.* Uit zee komende schepen, bestemd voor een haven gelegen aan het Belgische deel van het kanaal van Terneuzen, vallen van de reede Vlissingen onder den Belgischen loodsdienst.

*Artikel 4.* Schepen, vertrekkende van een haven gelegen aan de Schelde of aan het Belgische gedeelte van het Kanaal van Terneuzen met bestemming naar zee, worden, onverschillig of zij door de Wielingen, het Oostgat of de Deurloo naar zee gaan, beloofd door den loodsdienst die hen naar die haven bracht.

*Artikel 5a.* Schepen, welke zich van een Belgische haven aan de Schelde rechtstreeks begeven naar het Belgische deel van het kanaal

van Terneuzen of omgekeerd, worden geacht onder het Schelde-reglement te vallen en worden door den Belgischen loodsdienst geloodst.

5b. Het aandoen van een Nederlandsche haven zonder aldaar landing of passagiers te ontschepen of in te schepen, brengt geen wijziging in de regeling omtrent de beloodsing.

*Artikel 6.* De Nederlandsche loodsdienst zal zich onthouden van de beloodsing van schepen op het Belgische deel van het kanaal van Terneuzen.

De Belgische loodsdienst zal zich op het Nederlandsche deel van het kanaal onthouden van de beloodsing van schepen niet rechtstreeks bestemd naar of niet rechtstreeks komende van het Belgische deel van dit kanaal.

*Artikel 7.* De door de Belgische loodsen uit Nederlandsche of vreemde havens gehaalde schepen mogen uit zee door het Oostgat en de Deurloo geloodst worden door den aan boord zijnden Belgischen loods. Deze schepen worden dan ook tot bestemming en vandaar naar zee door Belgische loodsen geloodst.

*Artikel 8.* Evenzoo mogen de door de Nederlandsche loodsen uit vreemde havens gehaalde schepen door die loodsen uit zee door de Wielingen geloodst worden. Deze schepen worden van Vlissingen tot bestemming en vandaar naar zee door Belgische loodsen geloodst.

*Artikel 9.* In geval een schip een loods neemt vóór een der toegangsgaten der Wester-Schelde en nadien wenscht door een ander gat binnen te komen, wordt de reis gedaan door dien loods en wordt gerekend als een prestatie voor den loodsdienst, welke dien loods verstrekt. Voor de verdere op-, af- en naar zee reizen valt het schip onder de regeling van artikel 1 of 2.

*Artikel 10.* De beide loodsdiensten treffen een aanvullende regeling, waarbij een zoodanige verdeling tot stand wordt gebracht van het totaal aantal der loodsreizen (prestaties) van uit zee tot reede Vlissingen en omgekeerd en die van de reede van Vlissingen naar de Belgische havens gelegen aan de Schelde of aan het kanaal van Terneuzen en omgekeerd, dat aan den Belgischen loodsdienst daarvan  $72\frac{1}{2}\%$  en aan den Nederlandschen loodsdienst  $27\frac{1}{2}\%$  worde verzekerd.

Deze aanvullende regeling zal zoo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen 3 maanden na de onderteekening dezès worden vastgesteld. Zij zal jaarlijks herzien worden, indien uit de gegevens van de laatste 12 maanden mocht blijken, dat de percentages der verrichte prestaties meer dan  $2\frac{1}{2}\%$  verschillen met de hierboven genoemde percentages.

*Artikel 11.* Voor de toepassing van artikel 10 worden als *geheele* prestaties berekend, de loodsreizen:

- a. uit zee tot reede Vlissingen, of omgekeerd;
- b. reede Vlissingen tot Antwerpen, of omgekeerd;
- c. reede Vlissingen of Antwerpen naar het Belgische deel van het kanaal van Terneuzen, of omgekeerd;  
en als halve prestaties, de loodsreizen:
- d. reede Vlissingen—Terneuzen, of omgekeerd;
- e. Antwerpen—Terneuzen, of omgekeerd;
- f. Terneuzen—Belgische deel van het kanaal van Terneuzen, of omgekeerd.

*Artikel 12.* Een reis zonder loods levert een prestatie op, welke op de helft gesteld wordt van die, welke een op het bedoelde traject gemaakte reis met loods zoude hebben opgeleverd.

*Artikel 13.* Van de totale opbrengst der loodsgelden, geheven voor de in artikel 11 en 12 genoemde loodsreizen komt  $27\frac{1}{2}\%$  aan Nederland en  $72\frac{1}{2}\%$  aan België toe. De wijze en de tijdstippen, waarop de verrekening dezer gelden zal plaats vinden, zullen in onderling overleg tusschen de beide administraties worden geregeld.

*Artikel 14.* Het Belgische Loodswezen zal zorgen voor een verzekerden loodsdienst voor de Wielingen.

Het verbindt zich om vóór of in het Oostgat of Deurloo geen loodsvaartuig, bestemd tot het afgeven van loodsen, te laten kruisen, noch te posteeren.

*Artikel 15.* Het Nederlandsch Loodswezen zal zorgen voor een verzekerden loodsdienst voor Oostgat en Deurloo.

Het verbindt zich om vóór of in de Wielingen geen loodsvaartuig, bestemd tot het afgeven van loodsen aan schepen vallende onder deze regeling, te laten kruisen, noch te posteeren.

*Artikel 16.* Elk der loodsdiensten verbindt zich om geen loods te verstrekken aan een schip, dat op grond van de bepalingen dezer regeling van een loods van den anderen loodsdienst voorzien zoude moeten worden, tenzij het betrokken schip zich in nood mocht bevinden of kan aantoonen, dat bij den anderen loodsdienst geen loods beschikbaar was of overgezet kon worden. De betrokken loodsreis wordt alsdan geacht te zijn een prestatie voor de natie, wier loods het schip loodste. Het betrokken schip valt voor de daarop volgende trajecten weder onder den loodsdienst, waartoe het zoude moeten behooren.

*Artikel 17.* Het Belgisch Loodswezen mag vóór of in het Oostgat een afhaalvaartuig posteeren. Het mag geen binnenkomende schepen beloodsen, tenzij deze zich in nood bevinden of kunnen aan-

toonen, dat bij den anderen loodsdienst geen loods beschikbaar was of overgezet kon worden.

Indien een onder het Scheldereglement vallend schip door het Oostgat binnenkomt met een loods van genoemd afhaalvaartuig, dan geldt deze uit zee reis als een prestatie voor België.

Het verschuldigde volle loodsgeld vormt een deel van de totale opbrengst der loodsgelden als bedoeld in artikel 13 dezes. Het aldus binnengebrachte schip valt voor de op-, af- en naar zee reizen onder de bepalingen van artikel 2 of 3.

*Artikel 18.* Het Nederlandsch Loodswezen mag vóór of in de Wielingen een afhaalvaartuig posteeren. Het mag geen binnenkomende, onder het Scheldereglement vallende schepen beloodsen, tenzij deze zich in nood bevinden of kunnen aantoonen, dat bij den anderen loodsdienst geen loods beschikbaar was of overgezet kon worden.

Indien een onder het Scheldereglement vallend schip door de Wielingen binnenkomt met een loods van het hier bedoelde vaartuig, dan geldt deze uit zee reis als een prestatie voor Nederland.

Het verschuldigde volle loodsgeld vormt een deel van de totale opbrengst der loodsgelden als bedoeld in artikel 13 dezes. Het aldus binnengebrachte schip valt voor de op-, af- en naar zee reizen onder de bepalingen van artikel 1.

*Artikel 19.* Indien een onder de Nederlandsche Loodswet vallend schip door de Wielingen, de Deurloo of het Oostgat binnenkomt met eenen Belgischen zeeloods, dan geldt deze reis niet als een prestatie voor België.

Het betrokken schip is aan den Belgischen loodsdienst een bedrag schuldig, overeenkomende met het volgens het Scheldereglement verschuldigde loodsgeld. Dit bedrag vormt geen onderdeel van de totale opbrengst der loodsgelden als bedoeld in artikel 13. Het aldus binnengebrachte schip valt vanaf de reede van Vlissingen onder den Nederlandschen loodsdienst.

*Artikel 20.* Wanneer een der toegangen tot de Westerschelde in beteekenis noemenswaardig achteruit mocht gaan door verzanding of door andere omstandigheden of wanneer door de vorming van een nieuwen toegang de bestaande toestand zich zou wijzigen, kan de belanghebbende administratie wijziging van de regeling vervat in de vorige artikelen verlangen, opdat op de meest practische wijze de in de artikelen 10 en 13 vastgestelde verdeelingen gehandhaafd blijven.

*Artikel 21.* Deze regeling wordt aangegaan voor onbepaalden tijd, doch voor minstens 5 jaar. Zij zal ingaan op eenen nader in onderling overleg te bepalen datum. <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Niet in werking getreden.

Met goedvinden van beide partijen kan zij te allen tijde worden gewijzigd of aangevuld.

Wenscht een der partijen haar te doen eindigen, dan zal die partij daarvan — onder inachtneming van den hiervoren genoemden minimum duur — minstens 2 jaar te voren aan de andere partij moeten kennisgeven.

*Artikel 22.* De tusschen partijen op 9 Mei 1924 aangegane voorloopige overeenkomst wordt op den datum der inwerkingtreding dezer regeling buiten werking gesteld.

Belgische en Nederlandsche Permanente Commissarissen van toezicht op de Scheldevaart verklaren, dat tusschen hen omtrent deze ontwerp-overeenkomst algeheele overeenstemming bestaat.

Antwerpen, 15 Maart 1939.

Vlissingen, 7 Maart 1939.

*De Belgische Permanente  
Commissarissen,*

*De Nederlandsche Permanente  
Commissarissen,*

(w.g.) DE VOS

(w.g.) VAN LAER

(w.g.) L. BONNET

(w.g.) ARNTZENIUS

16. Op 5 juli 1950 werd te Antwerpen door Nederlandse en Belgische autoriteiten een Regeling betreffende de loodsdienst voor en op de Wester-Schelde en op het Kanaal van Terneuzen ondertekend.

De Nederlandse tekst van deze Regeling luidt als volgt:

De Directeur-Generaal van het Zeewezen te Brussel en de Directeur-Generaal van het Loodswezen, enz. te 's-Gravenhage, behoorlijk gemachtigd door hun wederzijdse Regering hebben, om economische redenen, de navolgende regeling vastgesteld voor de toepassing van het bij tractaat van 20 Mei 1843 vastgesteld „Reglement ter uitvoering van art. 9 van het tractaat van 19 April 1839 en van het 2e hoofdstuk, 1e afdeling van het tractaat van 5 November 1842, betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht” (Scheldereglement) en van het „Reglement ter uitvoering van artikel 10 van het tractaat van 19 April 1839 en van de op het Loodswezen betrekking hebbende bepalingen uit het reglement betreffende het kanaal van Terneuzen”, zulks ter vervanging van de voorlopige regeling gesloten tussen hun toenmalige ambtsvoorgangers op 9 Mei 1924.

#### Artikel 1

Schepen, welke uit zee door de Wielingen de Wester-Schelde binnenkomen, worden door de Belgische loodsdienst ter bestemming gebracht.



## Artikel 2

Schepen, welke uit zee door het Oostgat of de Deurloo de Wester-Schelde binnenkomen, worden door de Nederlandse loodsdienst ter bestemming gebracht.

## Artikel 3

Schepen vertrekkende van een haven gelegen aan de Schelde of aan het Belgische gedeelte van het kanaal van Terneuzen met bestemming naar zee worden, onverschillig of zij door de Wielingen, het Oostgat of de Deurloo naar zee gaan, beloodst door de loodsdienst die hen naar die haven bracht, behoudens het bepaalde bij artikel 6.

## Artikel 4

a) Schepen, welke zich van een Belgische haven aan de Schelde rechtstreeks begeven naar het Belgische deel van het kanaal van Terneuzen of omgekeerd, worden geacht onder het Scheldereglement te vallen en worden, ook voor de verdere naar-zee-reis, door de Belgische loodsdienst geloodst.

b) Het aandoen van een Nederlandse haven zonder aldaar lading of passagiers te ontschepen of in te schepen, brengt geen wijziging in de regeling omtrent de beloodsing.

## Artikel 5

In geval een schip een loods neemt vóór een der toegangsgaten der Wester-Schelde en nadien wenst door een ander gat binnen te komen wordt de reis gedaan door die loods en wordt gerekend als een prestatie voor de betrokken loodsdienst. Voor de verdere op- en af- en naar-zee-reizen valt het schip onder de regeling van artikel 1 of 2.

## Artikel 6

De beide loodsdiensten treffen een aanvullende regeling, waarbij een zodanige verdeling tot stand wordt gebracht van het totaal aantal der loodsreizen van uit zee tot rede Vlissingen en omgekeerd en die van de rede van Vlissingen naar de Belgische havens gelegen aan de Schelde of aan het kanaal van Terneuzen en omgekeerd, dat aan de Belgische loodsdienst daarvan 72,5 % en aan de Nederlandse loodsdienst 27,5 % worde verzekerd.

Deze aanvullende regeling zal zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen 3 maanden na de ondertekening dezes worden vastgesteld. Zij zal jaarlijks herzien worden, indien uit de gegevens van het afgelopen kalenderjaar mocht blijken, dat de percentages der verrichte prestaties meer dan 2,5 % verschillen met de hierboven genoemde percentages.

## Artikel 7

Voor de toepassing van artikel 6 worden als gehele prestaties berekend, de loodsreizen:

- a) uit zee tot rede Vlissingen, of omgekeerd;
- b) rede Vlissingen tot Antwerpen, of omgekeerd;
- c) rede Vlissingen of Antwerpen naar het Belgische deel van het kanaal van Terneuzen of omgekeerd;

en als *halve* prestaties de loodsreizen:

- d) rede Vlissingen—Terneuzen, of omgekeerd;
- e) Antwerpen—Terneuzen, of omgekeerd;
- f) Terneuzen—Belgisch deel van het kanaal van Terneuzen, of omgekeerd.

## Artikel 8

Een reis zonder loods levert een prestatie op, welke op de helft gesteld wordt van die, welke een op bedoeld traject gemaakte reis met loods zoude hebben opgeleverd.

## Artikel 9

Van de totale opbrengst der loodsgelden, geheven voor de in artikelen 7 en 8 genoemde loodsreizen, komt 27,5 % aan Nederland en 72,5 % aan België toe. De wijze en de tijdstippen, waarop de verrekening dezer gelden zal plaats vinden, zullen in onderling overleg tussen de beide administraties worden geregeld.

## Artikel 10

Het Belgisch Loodswezen zal zorgen voor een verzekerde loodsdiens*t* voor de Wielingen.

Het verbindt zich om vóór of in het Oostgat of Deurloo geen loodsvaartuig, bestemd tot het afgeven van loodsen, te laten kruisen, dan wel te posteren.

## Artikel 11

Het Nederlands Loodswezen zal zorgen voor een verzekerde loodsdiens*t* voor het Oostgat en Deurloo.

Het verbindt zich om vóór of in de Wielingen geen loodsvaartuig bestemd tot het afgeven van loodsen aan schepen vallende onder deze regeling, te laten kruisen, dan wel te posteren.

## Artikel 12

Elk der loodsdiensten verbindt zich om geen loods te verstrekken aan een schip, dat op grond van de bepalingen dezer regeling van een loods van de andere loodsdienst voorzien zoude moeten worden, tenzij het betrokken schip zich in nood mocht bevinden of kan aantonen, dat bij de andere loodsdienst geen loods beschikbaar was of overgezet kon worden. De betrokken loodsreis wordt alsdan ge-

acht te zijn een prestatie voor de natie, wier loods het schip loodste. Het betrokken schip valt voor de daarop volgende trajecten weder onder de loodsdienst waartoe het zoude moeten behoren.

#### Artikel 13

Het Belgische Loodswezen mag vóór of in het Oostgat een afhaalvaartuig posteren. Het mag geen binnenkomende schepen beloofden, tenzij deze zich in nood bevinden of kunnen aantonen, dat bij de andere loodsdienst geen loods beschikbaar was of overgezet kon worden.

Indien een onder het Scheldereglement vallend schip door het Oostgat binnenkomt met een loods van genoemd afhaalvaartuig, dan geldt deze uit-zee-reis als een prestatie voor België.

Het verschuldigde volle loodsgeld vormt een deel van de totale opbrengst der loodsgelden als bedoeld in art. 9 dezes. Het aldus binnengebrachte schip valt voor de op-, af- en naar-zee-reizen onder de bepalingen van artikelen 2 en 3.

#### Artikel 14

Het Nederlands Loodswezen mag vóór of in de Wielingen een afhaalvaartuig posteren. Het mag geen binnenkomende, onder het Scheldereglement vallende schepen beloofden, tenzij deze zich in nood bevinden of kunnen aantonen, dat bij de andere loodsdienst geen loods beschikbaar was of overgezet kon worden.

Indien een onder het Scheldereglement vallend schip door de Wielingen binnenkomt met een loods van het hier bedoelde vaartuig, dan geldt deze uit-zee-reis als een prestatie voor Nederland.

Het verschuldigde volle loodsgeld vormt een deel van de totale opbrengst der loodsgelden als bedoeld in artikel 9 dezes. Het aldus binnengebrachte schip valt voor de op-, af- en naar-zee-reizen onder de bepalingen van artikelen 1 en 3.

#### Artikel 15

Indien een onder de Nederlandse Loodswet vallend schip door de Wielingen, de Deurloo of het Oostgat binnenkomt met een Belgische zeeloods, dan geldt deze reis niet als een prestatie voor België.

Het betrokken schip is aan de Belgische loodsdienst een bedrag schuldig overeenkomende met het volgens het Scheldereglement verschuldigde loodsgeld. Dit bedrag vormt geen onderdeel van de totale opbrengst der loodsgelden als bedoeld in art. 9; het aldus binnengebrachte schip valt vanaf de rede van Vlissingen onder de Nederlandse loodsdienst.

#### Artikel 16

Wanneer een der toegangen tot de Westerschelde in betekenis noemenswaardig achteruit mocht gaan door verzanding of door

andere omstandigheden of wanneer door de vorming van een nieuwe toegang de bestaande toestand zich zou wijzigen, heeft de belanghebbende administratie het recht onverwijld wijziging te verkrijgen van de regeling vervat in de vorige artikelen, opdat op de meest praktische wijze de in artikelen 6 en 9 vastgestelde verdeling gehandhaafd blijve.

#### Artikel 17

Deze regeling wordt aangegaan voor onbepaalde tijd, doch voor minstens 5 jaar. Zij zal ingaan op een nader in onderling overleg te bepalen datum.<sup>1)</sup>

Met goedvinden van beide partijen kan zij te allen tijde worden gewijzigd of aangevuld.

Wenst een der partijen haar te doen eindigen, dan zal die partij daarvan — onder inachtneming van de hiervoren genoemde minimum duur — minstens 2 jaar te voren aan de andere partij moeten kennis geven.

#### Artikel 18

De tussen partijen op 9 Mei 1924 aangegane voorlopige overeenkomst wordt op de datum der inwerkingtreding dezer regeling buiten werking gesteld.

Opgemaakt te Antwerpen in vier exemplaren, waarvan twee in het Nederlands en twee in het Frans, door ondergetekenden — na vastgesteld te hebben dat hun respectievelijke mandaten in de vereiste vorm werden opgesteld — de vijfde van de maand Juli negentienhonderd vijftig.

(w.g.) H. DE VOS

*Directeur-Generaal van het  
Belgische Zeewezen*

(w.g.) J. CALLENFELS

*Directeur-Generaal van het  
Nederlandse Loodswezen, enz.*

Eveneens op 5 juli 1950 werd te Antwerpen door de Permanente Commissie een Aanvullende Regeling vastgesteld, waarvan de Nederlandse tekst luidt als volgt:

#### AANVULLENDE REGELING

*ingevolge het bepaalde in artikel 6 van de op 5 Juli 1950 gesloten „Regeling betreffende de loodsdienst vóór en op de Westerschelde en op het kanaal van Terneuzen”*

#### Artikel 1

Gedurende de tijd, dat nog geen officiële loodsplicht is ingevoerd op het kanaal van Terneuzen worden de zonder of met een particuliere loods gemaakte reizen van het Nederlandse naar het Belgische gedeelte van het kanaal en omgekeerd buiten beschouwing gelaten

<sup>1)</sup> 1 oktober 1950.

bij de berekening der wederzijdse prestaties, als bedoeld in art. 6, 7 en 8 van de Regeling.

#### Artikel 2

Nederlandse en Belgische vaartuigen welke behoren tot de Rijksdiensten of voor het openbaar nut werkzaam zijn (z.g. Staatsschepen) zullen ongeacht welke zeegaten zij bevaren in de regel bediend worden door de eigen loodsdienst. Deze schepen vallen buiten de overeengekomen regelingen van de verrekening van de prestaties. Staatsschepen van de overige naties vallen onder de regeling.

#### Artikel 3

Teneinde te bereiken, dat de in art. 6 van de regeling vastgestelde percentages van het totaal aantal loodsreizen zo goed mogelijk aan beide administraties kunnen worden verzekerd, zullen aan de hand van de statistieken van binnengekomen schepen door de beide loodsadministraties te Vlissingen in onderling overleg, de percentages maandelijks worden vastgesteld van de te verwachten schepen, die in de eindhaven moeten worden overgegeven.

Afwijkingen van de schatting van het aantal verwachte schepen zullen bij het vaststellen van het percentage voor de volgende maand worden gecompenseerd, opdat steeds de in art. 6 van de regeling overeengekomen percentages zo goed mogelijk zullen worden benaderd.

#### Artikel 4

Beide loodsadministraties te Antwerpen en Terneuzen of Gent maken dagelijks een lijst op van de aldaar onder het Scheldereglement binnengekomen schepen. In deze lijsten worden de naam, diepgang, nationaliteit en uur van aankomst van het betrokken schip vermeld. Voor de schepen bestemd voor de haven van Antwerpen wordt als uur van aankomst genomen het tijdstip van het einde van de loodsreis, zoals dit op het loodscertificaat staat vermeld. Voor de schepen bestemd voor het Belgische gedeelte van het kanaal van Terneuzen wordt als uur van aankomst genomen het tijdstip waarop de schepen de havenhoofden van Terneuzen passeren.

Afschriften van deze daglijsten worden tenminste eenmaal per dag wederkerig in de hierboven genoemde standplaatsen aan de beide loodsadministraties toegezonden.

#### Artikel 5

De overgave van de prestatie in de eindhavens zal als volgt geschieden. Indien voor een bepaalde maand is overeengekomen, dat Nederland te Antwerpen bijv. 7 van de 10 binnengebrachte schepen aan België moet overgeven, dan zal Nederland van deze 10 schepen de drie eerst binnengekomen schepen naar zee brengen, terwijl België de volgende 7 schepen bemant. Mocht daarentegen België schepen aan Nederland moeten overgeven, dan bedient ook de Belgische

loodsdienst eerst de haar toegewezen schepen en geeft de overige aan Nederland over.

Indien de binnenkomende scheepvaart voor het Oostgat meer dan 55 % van het totaal der binnenkomende schepen bedraagt zullen bovendien prestaties voor het traject Vlissingen-eindhoven door Nederland moeten worden overgegeven. In deze gevallen zal de overgave te Vlissingen op dezelfde wijze geschieden als hierboven omschreven voor de eindhavens.

#### Artikel 6

De loodsbestellingen voor uit Belgische havens vertrekkende schepen worden door de Belgische loodsadministratie behandeld. De door Nederland te beloodsen schepen worden zo spoedig mogelijk aan de Nederlandse dienst ter plaatse bekend gemaakt.

#### Artikel 7

Behoudens een eventuele jaarlijkse herziening, overeenkomstig het bepaalde in art. 6 van de regeling kan deze aanvullende Regeling te allen tijde herzien worden, echter uitsluitend na goedkeuring door de Permanente Commissie voor toezicht op de Scheldevaart.

Deze aanvullende regeling is opgemaakt en goedgekeurd tijdens de vergadering van de Commissie, belast met het gemeenschappelijk toezicht op het Loodswezen en de betonning, zowel als het onderhoud der zeegaten van de Schelde beneden Antwerpen, gehouden te Antwerpen op 5 Juli 1950.

*De Belgische Permanente  
Commissarissen,*

(w.g.) DE VOS

(w.g.) VERGEYNST

*De Nederlandse Permanente  
Commissarissen,*

(w.g.) CALLENFELS

(w.g.) KRIPS

17. Op 19 juni 1951 werd te Antwerpen door Nederlandse en Belgische autoriteiten een overeenkomst ondertekend tot vaststelling der wijzigingen, die aangebracht moeten worden in de bestaande voorschriften teneinde een verplichte en officiële loodsdienst op het kanaal van Terneuzen te kunnen invoeren. Een overeenkomst tussen beide Staten omtrent deze wijzigingen is nog niet gesloten. De Nederlandse tekst van de overeenkomst luidt als volgt:

De Nederlandse- en Belgische Permanente Commissarissen van toezicht op de betonning en bebakening in de vaarwaters, mitsgaders van de loodsdiensten op de Schelde en haar mondingen;

Van oordeel zijnde, dat het voor het algemeen belang noodzakelijk is, een verplichte en officiële loodsdienst in te voeren op het kanaal van Terneuzen;

Hebben besloten in een overeenkomst de tekst der wijzigingen vast te stellen, welke te dien einde zouden moeten worden aangebracht in het op 5 November 1842 te 's-Gravenhage tussen België en Nederland gesloten verdrag tot regeling der wederzijdse rechten en belangen, alsmede in twee der Reglementen gevoegd bij de op 20 Mei 1843 te Antwerpen tussen Nederland en België gesloten overeenkomst, betreffende de Schelde.

Zij zijn daartoe overeengekomen als volgt:

#### Artikel I

Teneinde een verplichte loodsdienst op het kanaal van Terneuzen te kunnen invoeren zullen:

- a. de artikelen 26 en 30 van het op 5 November 1842 te 's-Gravenhage tussen Nederland en België gesloten verdrag ter uitvoering van het op 19 April 1839 te Londen gesloten tractaat moeten worden gewijzigd;
- b. het reglement van 20 Mei 1843 betreffende het Loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht op de Schelde en het Reglement van 20 Mei 1843 betrekkelijk de scheepvaart op het kanaal van Terneuzen met elkaar in overeenstemming moeten worden gebracht en een loodstarief worden vastgesteld.

#### Artikel II

De in bovenstaand artikel I, littera a., bedoelde wijzigingen zullen moeten opgenomen worden in een nader tussen België en Nederland te sluiten verdrag, waarin de volgende bepalingen zullen moeten ingelast worden:

- 1°. Artikel 26 van het op 5 November 1842 te 's-Gravenhage tussen Nederland en België gesloten verdrag ter uitvoering van het op 19 April 1839 te Londen gesloten tractaat zal voortaan luiden:

„De schepen komende uit zee om zich langs het kanaal van Terneuzen naar België te begeven of vice-versa, zullen voor het bevaren van dit kanaal en de bediening van bruggen en sluisen niet onderworpen zijn aan de betaling van enig recht, tol of beloning, van welke naam of soort ook, hetzij ten behoeve van Nederland, hetzij ten behoeve van België, behoudens hetgeen zal worden vastgesteld voor het Loodswezen”.

- 2°. Artikel 30 van het in voorgaand artikel genoemd tractaat zal voortaan luiden:

„Het doen loodsen der in artikel 26 bedoelde schepen is zowel voor het binnenkomen of verlaten van de haven van Terneuzen als voor het bevaren van het kanaal Terneuzen—Gent verplicht.

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

### Artikel III

De in bovenstaand artikel I, littera *b.*, bedoelde overeenstemming en vaststelling van het loodstarief, zullen in een nader tussen Nederland en België te sluiten overeenkomst moeten opgenomen worden. Deze overeenkomst zal, onder meer, moeten bepalen dat:

- 1°. Het Reglement ter uitvoering van artikel 9 van het tractaat van 19 April 1839 en van Hoofdstuk II, afdeling 1, van het tractaat van 5 November 1842 betreffende het Loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht, behorende bij het op 20 Mei 1843 te Antwerpen tussen Nederland en België gesloten verdrag, zoals dit Reglement sindsdien is gewijzigd, is, voor zover betreft de daarin voorkomende bepalingen betreffende de eigenlijke loodsdienst en het daarop door de Permanente Commissarissen uit te oefenen gemeenschappelijk toezicht, mede toepasselijk op het kanaal van Terneuzen.
- 2°. In de considerans van het Reglement ter uitvoering van artikel 10 van het tractaat van 19 April 1839 en van Hoofdstuk II, afdeling 2, van het tractaat van 5 November 1842, betrekkelijk de scheepvaart op het kanaal van Terneuzen, behorende bij het op 20 Mei 1843 te Antwerpen tussen Nederland en België gesloten verdrag, worden de wijzigingen in artikelen 26 en 30 van voormeld tractaat van 5 November 1842 mede aangebracht.
- 3°. Het in artikel III (1°) bedoeld Reglement betreffende het Loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht wordt als volgt gewijzigd:

Het opschrift wordt gelezen:

„Reglement ter uitvoering van artikel 9 van het tractaat van 19 April 1839 en van Hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het tractaat van 5 November 1842 betreffende het Loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht”.

- 4°. Het tarief der loodsgelden voor het kanaal van Terneuzen is als volgt:

Voor het traject Neuzen—Gent of omgekeerd wordt toegepast het tarief, in voege voor de trajecten Vlissingen—Bath of omgekeerd of Neuzen—Antwerpen of omgekeerd, welk tarief is gevoegd bij de overeenkomst tussen Nederland en België gesloten op 20 Mei 1843, zoals dit tarief bij latere overeenkomsten gewijzigd werd of in de toekomst zal worden.



Voorts is verschuldigd voor het:

traject Terneuzen—Zelzate of omgekeerd: 5/10 van voormeld tarief;

traject Sas van Gent—Gent of omgekeerd: 5/10 van voormeld tarief;

traject Sas van Gent—Zelzate of omgekeerd: 2/10 van voormeld tarief;

traject rede Terneuzen—Terneuzen of omgekeerd: 2/10 van voormeld tarief.

Het loodsgeld voor het loodsen van de rede Terneuzen—Terneuzen en omgekeerd is alleen verschuldigd indien ter rede geankerd is of wordt en daardoor de eigenlijke doorgaande loodsreis tijdelijk wordt onderbroken.

Ten blijkde waarvan de hiertoe behoorlijk gevolmachtigde Commissarissen deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan in tweevoud te Antwerpen, de 19 Juni 1951, in de Nederlandse en in de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

*De Belgische Permanente  
Commissarissen,*

(w.g.) H. DE VOS  
(w.g.) C. VERGEYNST

*De Nederlandse Permanente  
Commissarissen,*

(w.g.) J. CALLENFELS  
(w.g.) F. J. E. KRIPS

18. Op 25 september/9 november 1951 werden te Brussel tussen de Nederlandse en de Belgische Regering nota's gewisseld houdende een overeenkomst inzake voorlopige verhoging van de loodstarieven op de Schelde. De in de nota's vervatte bepalingen zijn op 1 januari 1952 in werking getreden; zij zijn verlengd bij de hierna onder 19 en 20 genoemde notawisselingen van 24 december 1953 en 22 december 1954. De Nederlandse tekst der nota's luidt als volgt:

I

MINISTERIE VAN  
BUITENLANDSE ZAKEN EN  
BUITENLANDSE HANDEL

Nr. 452/I-22/11958

Brussel, 25 September 1951.

Mijnheer de Ambassadeur,

Met verwijzing naar de nota's van de Ambassade der Nederlanden d.d. 21 April 1949, 3 Mei en 23 November 1950 — Ref.: Wat. —

I.A5 Nr 8541, Sch. — I.24 e Nr 2493 en Sch. — I.24 e Nr 6298 — heb ik de eer Uw Excellentie het volgende mede te delen inzake de kwestie van de verhoging der op de Schelde geheven loodsgelden.

Bij vermelde nota van 21 April 1949 heeft de Ambassade der Nederlanden aan mijn Departement laten weten dat de Nederlandse Regering accoord ging met het voorstel de kwestie der loodsgelden op interim-basis op te lossen door een tijdelijke verhoging met de factor 7,1 van de Schelde-tarieven uitgedrukt in Belgische munt.

De ongelijke devaluatie van de Belgische en Nederlandse betaalmiddelen in het najaar van 1949 heeft de Belgische Regering ertoe geleid haar standpunt inzake de voorgestelde factor te wijzigen. Zoals reeds werd bekend gemaakt in de vergadering, welke op 17 Maart 1950 door de Permanente Commissarissen van toezicht op de Scheldevaart werd gehouden, is de Belgische Regering van mening dat bij de voorgestelde verhoging van de loodsgelden rekening moet gehouden worden met bedoelde ongelijke devaluatie. De Belgische Regering kan aanvaarden dat de tarieven der loodsgelden voor de Schelde, in Belgische munt, met de factor 5,65, d.w.z.  $7,1 \times 13,16$

$\frac{16,52}{16,52}$ , worden vermenigvuldigd. Zij is ook bereid, in geval van instemming van de Nederlandse Regering, deze verhoging met ingang van 1 Januari 1952 toe te passen. Een vermenigvuldiging met de factor 5,65 is niet voldoende om het gewenste evenwicht te verwezenlijken tussen ontvangsten en uitgaven van de loodsdiensten op de Schelde. Het evenwicht tussen beide kan echter op korte termijn niet worden bereikt, daar de vereiste verhoging van de loodstarieven op de Schelde een verdragswijziging met zich mede brengt en bovendien, in Nederland, een wetswijziging noodzakelijk maakt om tot een overeenkomstige verhoging van de loodsgelden op de overige Nederlandse wateren over te gaan.

Het is daarom dat de Belgische Regering bereid is ermede in te stemmen dat het vermenigvuldigen met de factor 5,65 slechts als een tijdelijke oplossing wordt beschouwd, in afwachting van een verdere verhoging die haar beslag zal moeten krijgen binnen de twee jaar van het in werking treden van vermelde overgangscoefficient.

De Belgische Regering wenst daarbij aan te tekenen dat de overgangscoefficient 5,65 automatisch zal moeten aangepast worden aan iedere nieuwe toestand voortvloeiende uit een wijziging in de huidige loodstarieven toegepast op de mondingen van de Maas of uit een wijziging, ingevolge devaluatie, van de koersverhoudingen tussen beide nationale valuta's.

De Belgische Regering is van oordeel dat de onderhavige nota en een eventuele accoordverklaring van Uwe Excellentie tezamen de overeenkomst tussen de Belgische en Nederlandse Regeringen voor de interimverhoging van de loodstarieven op de Schelde, zullen kunnen uitmaken.

Gelieve, Mijnheer de Ambassadeur, de hernieuwde verzekering van mijn zeer bijzondere hoogachting wel te willen aanvaarden.

(w.g.) J. MEURICE

*Zijn Excellentie  
Baron B. Ph. van Harinxma thoe Slooten  
Ambassadeur van Nederland  
te Brussel*

---

## II

### AMBASSADE DER NEDERLANDEN

Brussel, 9 November 1951.

Mijnheer de Minister,

Met verwijzing naar de nota van 25 September 1951, Algemene Directie der Politiek, Iste Directie, Iste Sectie, Nr 452/I-22/11958, betreffende de verhoging van de loodsgelden geheven op de Schelde, welke deze Ambassade van Uwer Excellentie's Ministerie mocht ontvangen, heb ik de eer Haar mede te delen, dat de Nederlandse Regering met de inhoud van die nota kan instemmen.

Voorts is ook de Nederlandse Regering gaarne bereid vorenvermelde nota en de onderhavige accoordverklaring te beschouwen als de overeenkomst tussen de Belgische en Nederlandse Regeringen betreffende de interim-verhoging van de loodstarieven op de Schelde.

Gelieve, Mijnheer de Minister, wel de hernieuwde verzekering van mijn zeer bijzondere hoogachting te willen aanvaarden.

(w.g.) VAN HARINXMA THOE SLOOTEN

*Aan Zijne Excellentie  
de Heer P. van Zeeland  
Ministerie van Buitenlandse Zaken  
te Brussel*

---

19. Op 24 december 1953 werden te 's-Gravenhage tussen de Nederlandse en de Belgische Regering nota's gewisseld houdende een overeenkomst tot verlenging van de onder 18 genoemde overeenkomst. De in de nota's vervatte bepalingen zijn op 1 januari 1954 in werking getreden; zij zijn vervangen door de hierna onder 20 genoemde notawisseling van 22 december 1954.

De Nederlandse tekst der nota's luidt als volgt:

## AMBASSADE VAN BELGIË

Nr. 56/6202

's-Gravenhage, 24 December 1953.

Excellentie,

Ik heb de eer Uwer Excellentie's welwillende aandacht te vragen voor het volgende:

De Ambassade der Nederlanden te Brussel heeft aan de Belgische Minister van Buitenlandse Zaken op 9 November 1951 een brief doen toekomen (Sch.-1.24e-6493) en dd. 14 November 1951 een schrijven gericht aan de Belgische Minister van Buitenlandse Zaken ad interim, de Heer Meurice (Sch.-1.24e-6615), waarbij de Nederlandse Regering instemt met de inhoud van een brief dd. 25 September 1951 (nr. 452/1-22/11.958), welke de Belgische Minister van Buitenlandse Zaken a.i., de Heer Meurice, heeft gezonden aan Harer Majesteits Ambassadeur te Brussel, Baron van Harinxma thoe Slooten, betrekking hebbende op de verhoging van de loodsgelden, geheven op de Schelde.

De termijn van twee jaar vanaf 1 Januari 1952 van deze interim-verhoging van de loodstarieven op de Schelde vervalt op 31 December 1953.

Daarnaast erkende de Nederlandse nota van 9 November 1951, dat een vermenigvuldiging met de factor 5,65 van de tarieven der loodsgelden voor de Schelde, in Belgische munt uitgedrukt, niet voldoende is om het gewenste evenwicht te verwezenlijken tussen ontvangsten en uitgaven van de loodsdiensten op de Schelde.

De Permanente Commissarissen van toezicht op de Scheldevaart hebben geheel nieuwe tarieven betreffende de loodsgelden uitgewerkt, welke zij in de plaats wensen te stellen van deze, voorzien in 1863 en welke tengevolge van de hierbovengenoemde briefwisseling voorlopig werden verhoogd voor een periode van twee jaar.

Het is derhalve aangewezen, dat deze nieuwe tarieven van kracht zouden worden op 1 Januari 1954.

Laatstgenoemde datum kan echter niet bepaald worden, daar deze nieuwe basis voor de berekening van de loodsgelden op de Schelde dient samen te gaan met de aanvaarding van dezelfde basis voor de berekening van de loodsgelden op andere Nederlandse wateren, waardoor een wijziging van de Nederlandse wetgeving dienaangaande noodzakelijk zou blijken.

Gelet op deze omstandigheden moge ik Uwer Excellentie, namens de Belgische Regering, voorstellen, om tot uiterlijk 31 December 1954 de tarieven van 1863, verhoogd dd. 1 Januari 1952, voor de loodsgelden op de Schelde en in de riviermonden ervan te blijven toepassen.

Mocht de Nederlandse Regering zich hiermede kunnen verenigen, dan zou de onderhavige brief, tezamen met een eventuele accoordverklaring van Uwe Excellentie, de overeenkomst tussen de Nederlandse en de Belgische Regeringen uitmaken ter verlenging, voor een tijdsduur van één jaar, van het accoord, gesloten in 1951 bij briefwisseling.

Gelieve, Excellentie, de hernieuwde verzekering mijner zeer bijzondere hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) E. GRAEFFE.

*Aan Zijne Excellentie  
De Heer Mr. J. M. A. H. Luns  
Minister zonder Portefeuille  
's-Gravenhage*

---

## II

### MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN Nr. 159301

's-Gravenhage, 24 December 1953.

Excellentie,

Ik heb de eer Uwer Excellentie de goede ontvangst te bevestigen van Haar brief van heden, waarin zij mij het volgende mededeelt:  
(zoals in no. I)

Ik heb de eer Uwer Excellentie mede te delen, dat de Nederlandse Regering zich hiermede kan verenigen.

Gelief, Excellentie, de hernieuwde verzekering mijner zeer bijzondere hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) J. LUNS

*Zijner Excellentie E. Graeffe  
Ambassadeur van België  
te 's-Gravenhage*

---

20. Op 22 december 1954 werden te 's-Gravenhage tussen de Nederlandse en de Belgische Regering nota's gewisseld houdende een overeenkomst tot verlenging van de onder 18 genoemde overeenkomst. De in de nota's vervatte bepalingen zijn op 1 januari 1955 in werking getreden voor de tijd van een jaar. De Nederlandse tekst der nota's luidt als volgt:

## AMBASSADE VAN BELGIË

No. 56/6251

's-Gravenhage, 22 December 1954.

Excellentie,

Ik heb de eer te verwijzen naar mijn schrijven van 23 December 1953, no. 56/6202, en naar de accoordverklaring Uwer Excellentie, d.d. 24 December 1953, no. 159301, waarbij tussen de Belgische en de Nederlandse Regering een overeenkomst tot stand kwam met het oog op de verlenging, voor de tijdsduur van één jaar, van het in 1951 bij briefwisseling gesloten accoord betreffende de loodsgelden op de Schelde en op de riviermondingen.

De overeenkomst door deze briefwisseling tot stand gebracht, vervalt op 31 December 1954.

Thans is andermaal gebleken, dat de nieuwe tarieven binnenkort niet van kracht zullen kunnen worden.

Gelet op deze omstandigheid moge ik Uwer Excellentie, namens de Belgische Regering, ten aanzien van de loodsgelden op de Schelde en op de riviermonden, het behoud — tot op 31 December 1955 — voorstellen van de tarieven van 1863, verhoogd d.d. 1 Januari 1952.

Mocht de Nederlandse Regering zich met dit voorstel kunnen verenigen, dan zou de onderhavige brief, tezamen met een eventuele accoordverklaring van Uwe Excellentie, de overeenkomst tussen de Nederlandse en de Belgische Regering uitmaken ter verlenging, voor een nieuwe tijdsduur van één jaar, van het accoord, dat in 1951 tot stand kwam.

Aangezien deze eventuele nieuwe overeenkomst met ingang van 1 Januari 1955 haar uitwerking zal dienen te hebben, moge ik op Uwer Excellenties gewaardeerde medewerking beroep doen teneinde zo mogelijk een spoedbehandeling van deze aangelegenheid te verkrijgen.

Gelief, Excellentie, de hernieuwde verzekering mijner gans bijzondere hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) E. GRAEFFE

*Aan Zijne Excellentie  
Mr. J. M. A. H. Luns  
Minister zonder Portefeuille  
te 's-Gravenhage*

---

## II

MINISTERIE VAN BUITENLANDSE  
ZAKEN

Nr. 162831

's-Gravenhage, 22 December 1954.

Excellentie,

Ik heb de eer Uwer Excellentie de goede ontvangst te bevestigen van haar brief van heden, waarin zij mij het volgende mededeelt.

(zoals in no. I)

Ik heb de eer Uwer Excellentie mede te delen, dat de Nederlandse Regering zich hiermede kan verenigen.

Gelief, Excellentie, de hernieuwde verzekering mijner zeer bijzondere hoogachting te aanvaarden.

(w.g.) J. W. BEYEN

*Zijner Excellentie E. Graeffe  
Ambassadeur van België  
's-Gravenhage*

---

Uitgegeven de zestiende november 1955.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,  
J. W. BEYEN.*