

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1957 Nr. 224

A. TITEL

*Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot wijziging van het Reglement ondertekend te Antwerpen op 20 mei 1843 betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht op de Schelde, met Bijlage;
Brussel, 24 oktober 1957*

B. TEKST

Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot wijziging van het Reglement ondertekend te Antwerpen op 20 mei 1843 betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht op de Schelde

Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden en Zijne Majesteit de Koning der Belgen, de noodzakelijkheid erkend hebbende, bepaalde nieuwe schikkingen te treffen inzake het loodswezen op de Schelde en in haar mondingen, hebben te dien einde tot hun gevolmachtigden benoemd, te weten:

Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden:

Zijne Excellentie Jonkheer E. Teixeira de Mattos, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur der Nederlanden te Brussel,

Zijne Majesteit de Koning der Belgen:

Zijne Excellentie de Heer Victor Larock, Minister van Buitenlandse Zaken,

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

Artikel I

Het Reglement betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht, deel uitmakende van de Overeenkomst van 20 mei 1843, gesloten tussen Nederland en België ter uitvoering van de artikelen 9 en 10 van het Tractaat van 19 april 1839 en van Hoofdstuk II, afdelingen 1, 2, 3 en 4, van het Tractaat van 5 november 1842, wordt gewijzigd als volgt:

A. artikel 27 wordt gelezen:

„Indien een gezagvoerder tot grotere zekerheid voor het loodsen van zijn schip meer dan één loods overneemt, moet voor de diensten van iedere loods het op grond van dit Reglement verschuldigde loodsgeld worden betaald.”

B. na artikel 28 wordt een artikel *28bis* ingevoegd, luidende:

„De commissarissen belast met het gemeenschappelijk toezicht bepalen welke boeien of punten als uitertonnen in de zin van dit Reglement worden aangemerkt. Van deze boeien wordt mede de geografische plaats aangegeven.

Genoemde commissarissen dragen zorg voor de bekendmaking hiervan aan de scheepvaart.

Indien zij ten aanzien van het in de eerste alinea bepaalde geen overeenstemming kunnen bereiken, zal de plaats dier uitertonnen door de regeringen van beide landen in onderling overleg worden vastgesteld.”

**Convention entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique
modifiant le Règlement signé à Anvers le 20 mai 1843 relatif au pilotage
et à la surveillance commune sur l'Escaut**

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas et Sa Majesté le Roi des Belges, ayant reconnu la nécessité de prendre certaines dispositions nouvelles en ce qui concerne le pilotage sur l'Escaut et dans les embouchures de ce fleuve, ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas:

Son Excellence le Jonkheer E. Teixeira de Mattos, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire des Pays-Bas à Bruxelles,

Sa Majesté le Roi des Belges:

Son Excellence Monsieur Victor Larock, Ministre des Affaires étrangères,

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

Article Ier

Le Règlement sur le pilotage et la surveillance commune, faisant partie de la Convention du 20 mai 1843, conclue entre les Pays-Bas et la Belgique pour l'exécution des articles 9 et 10 du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, sections 1, 2, 3 et 4, du Traité du 5 novembre 1842, est modifié comme suit:

A. l'article 27 est rédigé comme suit:

„Lorsque, en vue d'une plus grande sécurité dans le pilotage de son navire, un capitaine prend plus d'un pilote à bord, le droit de pilotage dû en vertu du présent Règlement sera payé pour les services de chacun des pilotes.”

B. après l'article 28 est inséré un article 28*bis*, ainsi conçu:

„Les commissaires chargés de la surveillance commune déterminent les bouées ou endroits qui doivent être considérés comme bouées extrêmes au sens du présent Règlement. Ils indiquent également la situation géographique de ces bouées.

Les commissaires désignés ci-dessus veillent à ce que ces indications soient communiquées à la navigation.

S'ils ne peuvent arriver à un accord au sujet de ce qui est prévu au premier alinéa, l'emplacement de ces bouées extrêmes sera déterminé de commun accord par les gouvernements des deux pays.”

C. artikel 36 wordt gelezen:

„Behoudens de in dit Reglement voorziene bijzondere bepalingen ten aanzien van de tarieven zal het loodsgeld moeten worden betaald overeenkomstig de in de bij dit Reglement behorende bijlage vastgestelde tarieven.

Deze tarieven, uitgedrukt in gulden, worden onderscheiden in een zeeloodsgeldtarief, verder aangeduid als Z-tarief, en een binnenloodsgeldtarief, verder aangeduid als B-tarief.

Voor de bepaling van deze tarieven geldt als grondslag de diepgang der schepen in decimeters. De halve decimeter en daarbeneden wordt niet gerekend, wat daarboven gaat wordt tot de hogere decimeter afgerond.

Het B-tarief wordt mede bepaald naar gelang van de afgelegde afstanden in zeemijlen, zoals deze in de bij dit Reglement behorende bijlage zijn vermeld. Onder een zeemijl wordt verstaan de mijl van 60 in één graad (1852 m).

Het Z-tarief wordt toegepast zeewaarts de rede van Vlissingen; het B-tarief, landwaarts dier rede.

Het tarief voor de meest voorkomende binnenloodsreis is in de bij dit Reglement behorende bijlage opgenomen.

De loodsgeldtarieven in Belgische munt worden verkregen door omrekening van de in de bijlage opgenomen tarieven tegen de gemiddelde koers van de Nederlandse gulden volgens de officiële notering te Brussel, met dien verstande, dat een aanpassing van de aldus in Belgische frank vastgestelde bedragen eerst zal plaats vinden, indien de wijzigingen van de koersverhouding meer dan $1\frac{1}{2}$ % van de bij de laatste berekening toegepaste koers bedraagt; de aldus verkregen bedragen worden afgerond tot een tiental naar boven, indien het aantal eenheden 5 of meer en naar beneden, indien het aantal eenheden minder dan 5 bedraagt.

De ingevolge de vorige alinea gewijzigde loodsgeldtarieven in Belgische munt zullen door de loodsadministraties van beide landen van kracht worden verklaard binnen vijf dagen na de datum bedoeld onder c van de tiende alinea van dit artikel.

De loodsadministraties der beide landen dragen zorg voor de bekendmaking van nieuwe tarieven in Belgische munt aan de scheepvaart door uitgave van een tarieflijst.

In deze tarieflijst zal onder meer moeten zijn vermeld:

- a. de datum van de vaststelling;
- b. het tijdstip met ingang waarvan het loodsgeld volgens deze tarieven in Belgische munt zal worden geheven;
- c. de datum van de officiële beursnotering te Brussel met vermelding van de koersverhouding waarop deze tarieflijst is gebaseerd.

Bij toepassing van meer dan een der artikelen van dit hoofdstuk worden de verhogingen en verlagingen van het loodsgeld volgens de in de bijlage opgenomen en de door omrekening verkregen tarieven berekend in de volgorde der artikelen van dit hoofdstuk, met dien verstande, dat

C. l'article 36 est rédigé comme suit:

„Sauf les dispositions spéciales prévues au présent Règlement en matière de tarifs, le droit de pilotage sera payé conformément aux tarifs fixés à l'annexe au présent Règlement.

Ces tarifs, exprimés en florins, comportent un tarif des droits de pilotage de mer, appelé ci-dessous tarif Z, et un tarif des droits de pilotage dans les eaux maritimes intérieures, appelé ci-dessous tarif B.

Ces tarifs sont fixés sur la base du tirant d'eau des navires exprimé en décimètres. Les fractions de décimètre sont arrondies au décimètre supérieur ou négligées, selon qu'elles dépassent ou ne dépassent pas un demi-décimètre.

Pour la fixation du tarif B il est également tenu compte des distances parcourues en milles marins, telles qu'elles sont indiquées à l'annexe au présent Règlement. Par mille marin on entend le mille de 60 au degré (1852 m).

Le tarif Z est d'application de la rade de Flessingue vers la mer; le tarif B, de cette rade vers l'intérieur.

Le tarif pour la course de pilotage la plus fréquente dans les eaux maritimes intérieures figure à l'annexe au présent Règlement.

Les tarifs des droits de pilotage en monnaie belge sont obtenus en convertissant les tarifs repris à l'annexe au cours moyen du florin néerlandais selon la cotation officielle à Bruxelles, étant entendu qu'il ne sera procédé à une adaptation des taux fixés de la sorte en francs belges que si les variations de cours dépassent $1\frac{1}{2}\%$ du cours sur la base duquel s'est effectué le dernier calcul; les taux ainsi obtenus sont arrondis à la dizaine supérieure, lorsque le chiffre des unités est égal ou supérieur à 5, et à la dizaine inférieure, lorsque le chiffre des unités est inférieur à 5.

Les tarifs des droits de pilotage en monnaie belge, modifiés en vertu de l'alinéa précédent, seront déclarés d'application par les administrations du pilotage des deux pays endéans les cinq jours suivant la date visée sous c du dixième alinéa du présent article.

Les administrations du pilotage des deux pays veillent, par la publication d'un barème, à ce que les nouveaux tarifs en monnaie belge soient communiqués à la navigation.

Ce barème devra mentionner notamment:

- a. la date de la fixation;
- b. le moment à partir duquel les droits de pilotage seront perçus selon ce barème en monnaie belge;
- c. la date de la cotation officielle à Bruxelles avec indication du cours sur lequel est basé ce barème.

En cas d'application de plus d'un article du présent chapitre, les augmentations et diminutions de droits de pilotage basés sur les tarifs repris à l'annexe ou sur ceux qui ont été obtenus par conversion, sont calculées dans l'ordre des articles du présent chapitre, étant entendu que chaque

elke volgende verhoging of verlaging wordt berekend over het alsdan reeds verhoogde of verlaagde bedrag.

Wanneer bij toepassing van een der artikelen van dit hoofdstuk het bedrag van het loodsgeld in Nederlandse munt uitkomt in decimalen, wordt dit bedrag afgerond tot een gehele gulden naar boven, indien het decimaalbedrag 50 of meer en naar beneden, indien het minder dan 50 bedraagt; de in Belgische munt verkregen bedragen worden afgerond op de wijze bepaald in de zevende alinea van dit artikel.

De afronding bedoeld in de vorige alinea vindt bij toepassing van meer dan een der artikelen van dit hoofdstuk eerst plaats na de laatste berekening."

D. na artikel 36 wordt een artikel *36bis* ingevoegd, luidende:

„Voor gesleepte schepen wordt het loodsgeld volgens de tarieven met tien procent verhoogd.

De tarieven voor gesleepte schepen blijven van toepassing, indien de loods, om zijn dienst uit te oefenen, overgaat op de sleepboot.

Indien slechts bij de aanvang of het einde van een loodsreis, bij het uit- of invaren van een haven of een dok dan wel naar of van de rede van sleepboothulp gebruik wordt gemaakt, vindt de verhoging van het loodsgeld met tien procent geen toepassing. Het vorenstaande geldt eveneens, indien tijdens de loodsreis, door omstandigheden welke bij de aanvang van de reis niet waren te voorzien, van sleepboothulp moet worden gebruik gemaakt of indien gedurende de loodsreis een of meer sleepboten medevaren om zo nodig hulp te verlenen."

E. artikel 37 wordt gelezen:

„Het opnemen van de diepgang zal geschieden door de loods in het bijzijn van de gezagvoerder of zijn vertegenwoordiger.

Het zee- en binnenloodsgeld wordt berekend naar de diepgang in de haven van aankomst of vertrek en, voor schepen bestemd voor Gent of een andere haven aan het Belgische gedeelte van het kanaal van Terneuzen, in de sluis te Terneuzen, echter met uitzondering van:

a. uit zee komende schepen waarvan de diepgang zich wijzigt vóór de aanvang van of gedurende de binnenloodsreis, in welk geval het zeeloodsgeld wordt berekend naar de grootste diepgang tijdens de zeeloodsreis, en het binnenloodsgeld naar de grootste diepgang tijdens de binnenloodsreis;

b. naar zee gaande schepen waarvan de diepgang zich wijzigt vóór de aanvang van de zeeloodsreis, in welk geval het zeeloodsgeld wordt berekend naar de diepgang gemeten bij de aanvang van laatstbedoelde reis,

augmentation ou diminution suivante sera calculée sur le montant déjà augmenté ou diminué.

Lorsque, en cas d'application d'un des articles du présent chapitre, le montant des droits de pilotage en monnaie néerlandaise comporte des décimales, ce montant est arrondi au florin supérieur, si le chiffre des décimales est égal ou supérieur à 50, et au florin inférieur, si ce chiffre est inférieur à 50; les montants obtenus en monnaie belge sont arrondis comme il est indiqué au septième alinéa du présent article.

Si plusieurs des articles du présent chapitre sont appliqués, l'arrondissement prévu à l'alinéa précédent ne s'effectue qu'après la dernière opération."

D. après l'article 36 est inséré un article 36*bis*, ainsi conçu:

„Pour les bâtiments remorqués le droit de pilotage calculé d'après les tarifs est augmenté de dix pour cent.

Les tarifs pour bâtiments remorqués restent d'application lorsque le pilote passe sur le remorqueur pour exercer ses fonctions.

Lorsqu'on n'a recours au remorquage qu'au début ou à la fin d'une course de pilotage, soit pour sortir d'un port ou d'un bassin, soit pour y entrer, ou encore pour se rendre dans une rade ou la quitter, l'augmentation de dix pour cent du droit de pilotage n'est pas appliquée. Il en est de même lorsque, en raison de circonstances imprévisibles au début de la course de pilotage, il doit être fait appel à l'assistance d'un ou de plusieurs remorqueurs pendant la course, ou lorsqu'un ou plusieurs remorqueurs escortent le bâtiment pendant la course afin de lui prêter assistance en cas de besoin."

E. l'article 37 est rédigé comme suit:

„Le tirant d'eau sera constaté par le pilote en présence du capitaine ou de son délégué.

Le droit de pilotage pour la mer et pour les eaux maritimes intérieures est calculé d'après le tirant d'eau dans le port d'arrivée ou de départ et, pour les navires à destination de Gand ou d'un autre port de la partie belge du canal de Terneuzen, dans l'écluse de Terneuzen, sauf toutefois lorsqu'il s'agit:

a. de navires qui viennent de la mer et dont le tirant d'eau subit une modification avant le début de la course de pilotage dans les eaux maritimes intérieures ou pendant cette course, auquel cas le droit de pilotage de mer est calculé d'après le plus grand tirant d'eau pendant la course de pilotage de mer, et le droit de pilotage dans les eaux maritimes intérieures d'après le plus grand tirant d'eau pendant la course de pilotage dans ces eaux;

b. de navires qui vont vers la mer et dont le tirant d'eau subit une modification avant le début de la course de pilotage de mer, auquel cas le droit de pilotage de mer est calculé d'après le tirant d'eau mesuré au début de

en het binnenloodsgeld naar de grootste diepgang gedurende de binnenloodsreis.

Toeneming van de diepgang, als gevolg van onvoorziene schade of ongeval gedurende de loodsreis, wordt voor de berekening van het loodsgeld niet in aanmerking genomen."

F. artikel 38 wordt gelezen:

„Indien gedurende een loodsreis — één of meermalen — vóór of in het zeegat, op de rede dan wel op het binnenloodstraject wordt geankerd en de reis daarna weder wordt voortgezet, wordt deze loodsreis daardoor niet beschouwd als te zijn geëindigd of onderbroken, mits gedurende het ten anker liggen geen lading wordt ingenomen of gelost, noch passagiers aan boord worden genomen of ontscheept."

G. artikel 39 wordt gelezen:

„Indien bij het inkomen een gezagvoerder zeewaarts de uiterton geen loods heeft kunnen verkrijgen, doch deze binnenwaarts daarvan overneemt, moet, voor het loodsen van dat schip in het zeegat, de helft van het loodsgeld volgens het Z-tarief worden betaald.

Indien een gezagvoerder van de diensten van een loods geen gebruik maakt, ofschoon hij deze kon verkrijgen, moet hij niettemin loodsgeld volgens de tarieven betalen.

Indien geen mogelijkheid heeft bestaan een loods te verkrijgen, behoeft geen loodsgeld te worden betaald."

H. de artikelen 41 en 42 vervallen;

I. artikel 43 wordt gelezen:

„Indien een loodsvaarttuig door slecht weer of andere omstandigheden voor het beloodsen van een of meer schepen geen loodsen heeft kunnen afzetten, doch deze schepen door vóórvaren loodst, moet voor elk van deze schepen het loodsgeld volgens het Z-tarief worden betaald.

Indien een of meer schepen, welke geen loods aan boord hebben, door een ander schip, waarop een loods dienst verricht, worden vóórgeloodst, moet voor elk der eerstbedoelde schepen de helft van het loodsgeld volgens de tarieven worden betaald."

J. artikel 44 wordt gelezen:

„In de volgende gevallen moet de gezagvoerder van een schip de daarbij vermelde vergoedingen betalen:

1° indien een loods wordt aangevraagd op een tijdstip buiten de vastgestelde kantooruren: f 15,—, ongeacht of de loods beschikbaar kan worden gesteld;

cette course, et le droit de pilotage dans les eaux maritimes intérieures, d'après le plus grand tirant d'eau pendant la course de pilotage dans ces eaux.

L'augmentation de tirant d'eau résultant de dommages imprévus ou d'accidents survenant pendant la course de pilotage, n'entre pas en ligne de compte pour le calcul du droit de pilotage."

F. l'article 38 est rédigé comme suit:

„Si, pendant une course de pilotage, l'ancre est jetée — une ou plusieurs fois — devant ou dans la bouque, en rade ou dans les eaux maritimes intérieures, et que la course est reprise ensuite, celle-ci n'est pas considérée comme terminée ou interrompue, pourvu qu'au cours du mouillage aucune marchandise n'ait été chargée ou déchargée, ni aucun passager embarqué ou débarqué."

G. l'article 39 est rédigé comme suit:

„Lorsque, à l'entrée, un capitaine n'a pu obtenir de pilote avant d'atteindre la bouée extrême, mais en prend un à bord passé cette bouée, il est dû, pour le pilotage du navire dans la bouque, la moitié du droit de pilotage indiqué au tarif Z.

Lorsqu'un capitaine n'utilise pas les services d'un pilote, bien qu'il lui ait été possible de se les procurer, il doit néanmoins payer les droits de pilotage indiqués aux tarifs.

S'il n'y a pas eu possibilité d'obtenir un pilote, il n'est dû aucun droit de pilotage."

H. les articles 41 et 42 sont abrogés;

I. l'article 43 est rédigé comme suit:

„Lorsqu'un bateau-pilote n'a pu, en raison du mauvais temps ou d'autres circonstances, faire passer à bord d'un ou de plusieurs bâtiments les pilotes devant les piloter, mais les a néanmoins pilotés en naviguant devant eux, le droit de pilotage fixé au tarif Z est dû pour chacun de ces bâtiments.

Lorsqu'un ou plusieurs bâtiments, n'ayant pas de pilote à bord, sont pilotés par un autre bâtiment à bord duquel un pilote est en service, il est payé pour chacun des bâtiments visés en premier lieu la moitié des droits de pilotage fixés aux tarifs."

J. l'article 44 est rédigé comme suit:

„Dans les cas suivants le capitaine payera les indemnités également indiquées ci-après:

1° lorsqu'un pilote est demandé en dehors des heures de bureau fixées: 15 florins, que le pilote puisse ou non être disponible;

2° indien een aangevraagde loods wordt afbesteld of onverrichterzake moet terugkeren, hetzij omdat de reis wordt uitgesteld, hetzij omdat het schip, zonder de komst van de loods af te wachten, reeds was vertrokken vóór het tijdstip dat de loods aan boord had kunnen zijn: f 15,—;

3° indien een oponthoud plaats heeft van meer dan twee uren na het tijdstip waarop de loods voor het vertrek van het schip aan boord moest zijn: f 8,— voor elk uur of gedeelte daarvan volgend op de eerste twee uren, tot ten hoogste f 50,— voor het eerste etmaal en f 25,— voor elke twaalf uren — of gedeelte daarvan — van elk volgend etmaal. Dit geldt eveneens, indien gedurende de loodsreis een loodsverwisseling heeft plaats gevonden en deze loodsreis daarna niet wordt voortgezet binnen de tijdsduur van twee uren, alsmede voor elk oponthoud van meer dan twee uren gedurende de loodsreis.

Het vorenstaande is niet van toepassing, indien het oponthoud een gevolg is van:

- a. weeromstandigheden ter plaatse;
- b. het schutten te Terneuzen of bij aankomst te Antwerpen;
- c. de stand van het getij;
- d. gebreken van het schip, welke ontstaan zijn gedurende de loodsreis;

4° indien de gezagvoerder na volbrachte loodsreis op een rede of in een haven een loods aan boord houdt om nader over hem te beschikken of hem dienst te laten verrichten in verband met de veiligheid van het schip: f 8,— voor elk uur of gedeelte daarvan, tot ten hoogste f 50,— voor het eerste etmaal en f 25,— voor elke twaalf uren — of gedeelte daarvan — van elk volgend etmaal;

5° indien een loods niet wordt ontscheept, maar door de gezagvoerder naar zee wordt medegenomen, ongeacht of op die zeereis loodsdienst wordt of kan worden verricht: f 50,— per etmaal of gedeelte daarvan, te rekenen van het tijdstip van het verlaten van het betrokken zeegat tot dat van terugkeer op zijn standplaats;

6° indien de gezagvoerder van een schip, welke zich langs de Schelde of het kanaal van Terneuzen naar België wenst te begeven, een loods aan boord neemt in een niet aan de Schelde gelegen haven: f 50,— per etmaal of gedeelte daarvan, te rekenen van het tijdstip af waarop die loods zijn standplaats heeft verlaten, tot het tijdstip waarop het door hem beloofde schip is aangekomen op de plaats waar de gezagvoerder in normale omstandigheden voor het zeegat van de Schelde een loods aan boord had kunnen nemen, ongeacht of op de zeereis loodsdienst is of kon worden verricht;

7° indien een loods, tengevolge van zijn komst aan boord van een besmet schip, in een observatieinrichting of ziekenhuis aan de wal moet worden opgenomen: f 50,— per etmaal of gedeelte daarvan, te rekenen van het tijdstip waarop hij is opgenomen, onverminderd de terzake uit deze opneming voortvloeiende kosten.

2° lorsqu'un pilote demandé est décommandé ou doit s'en retourner sans avoir presté de services, soit parce que le voyage est remis, soit parce que le navire ne l'a pas attendu, mais est parti avant le moment où il eût pu se trouver à bord: 15 florins;

3° lorsque, après le moment où le pilote doit être à bord pour le départ du navire, il se produit une immobilisation de plus de deux heures: 8 florins pour chaque heure ou fraction d'heure qui suit les deux premières heures, avec maximum de 50 florins pour la première journée et de 25 florins pour chaque période de douze heures ou moins de chacune des journées suivantes. Il en est de même lorsqu'il y a eu changement de pilote pendant la course de pilotage et que la course n'est pas poursuivie endéans les deux heures, ainsi que chaque fois qu'il survient une immobilisation de plus de deux heures pendant la course de pilotage.

Ce qui précède n'est pas d'application si l'immobilisation résulte:

- a. de conditions atmosphériques locales;
- b. de l'éclusage à Terneuzen ou à l'arrivée à Anvers;
- c. de l'état de la marée;
- d. de déficiences survenues au navire pendant la course de pilotage;

4° lorsque, après la fin de la course de pilotage, le capitaine garde, dans une rade ou un port, un pilote à bord pour pouvoir continuer à en disposer ou lui faire assurer un service intéressant la sûreté du navire: 8 florins pour chaque heure ou fraction d'heure, avec maximum de 50 florins pour la première journée et de 25 florins pour chaque période de douze heures ou moins de chacune des journées suivantes;

5° lorsqu'un pilote n'est pas débarqué et que le capitaine l'emmène en mer, que du service de pilotage soit ou puisse être assuré ou non au cours de ce voyage en mer: 50 florins par journée ou fraction de journée, à compter du moment où le bâtiment quitte la bouque en question jusqu'au moment du retour du pilote à sa station d'attache;

6° lorsque le capitaine, désirant conduire son navire en Belgique par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, prend un pilote à bord dans un port non situé sur l'Escaut: 50 florins par journée ou fraction de journée, à compter du moment où le pilote a quitté sa station d'attache jusqu'au moment où le navire qu'il pilote est arrivé à l'endroit où le capitaine aurait, dans des circonstances normales, pu prendre un pilote à bord pour la bouque de l'Escaut, qu'un service de pilotage ait été ou ait pu être assuré ou non au cours du voyage en mer;

7° lorsqu'un pilote doit, à la suite de son arrivée à bord d'un navire contaminé, être recueilli à terre dans un établissement d'observation ou dans un hôpital: 50 florins par journée ou fraction de journée, à compter du moment où il est admis, indépendamment des frais résultant de cette admission.

Vrijstelling van de betaling van de vergoedingen bedoeld onder 3° en 5° kan worden verleend, indien het schip opgehouden werd of de loods aan boord gehouden door een oorzaak te wijten aan een der beide loods-administraties.

De omrekening, aanpassing en afronding van bedragen der vergoedingen in Belgische munt geschiedt op de wijze in artikel 36 voor de loodsgeldtarieven bepaald.

Waar in dit artikel gesproken wordt van een etmaal, is bedoeld een tijdvak van 24 uren, ongeacht de aanvang."

K. na artikel 44 worden vier nieuwe artikelen ingevoegd, luidende:

„Artikel 44*bis*. — Indien de gezagvoerder een loods naar zee heeft medegenomen en deze ontscheept in een Nederlandse of Belgische niet aan de Schelde gelegen haven dan wel in een andere buitenlandse haven moet deze gezagvoerder — onverminderd de vergoeding bedoeld in het vijfde punt van artikel 44 — de door de loods te maken reis- en verblijfkosten om zich van de ontschepingshaven naar zijn standplaats te begeven terugbetalen, overeenkomstig de regelen van kracht bij de loods-administratie waartoe de loods behoort."

„Artikel 44*ter*. — Indien de gezagvoerder van een in een Nederlandse of Belgische niet aan de Schelde gelegen haven dan wel in een andere buitenlandse haven liggend schip aldaar een loods aan boord neemt in plaats van zulks te doen ter hoogte van het zeegat voor de Schelde, moet deze gezagvoerder — onverminderd de vergoeding bedoeld in het zesde punt van artikel 44 — de door de loods te maken reis- en verblijfkosten om zich van zijn standplaats naar het schip te begeven terugbetalen, overeenkomstig de regelen van kracht bij de loods-administratie waartoe de loods behoort."

„Artikel 44*quater*. — Indien voor het aan boord brengen of ontschepen van een loods bijzondere onkosten moeten worden gemaakt, moeten deze door de gezagvoerder van het betreffende schip worden betaald."

„Artikel 44*quinqies*. — Indien de gezagvoerder van een schip tijdens het verblijf van de loods aan boord, door welke omstandigheden ook, aan deze geen voeding (ontbijt, middag- of avondmaal) verstrekt, moet hij hiervoor een vergoeding betalen. De bedragen van deze vergoeding worden vastgesteld overeenkomstig de regelen van kracht bij de loods-administratie waartoe de loods behoort."

L. artikel 45 wordt gelezen:

„Indien de gezagvoerder van een schip zeewaarts de uiterton een loods heeft overgenomen en deze weder ontscheept zonder die uiterton voorbij te varen, moet een vierde gedeelte van het loodsgeld volgens het Z-tarief worden betaald, zowel inkomend als uitgaand."

Exemption du paiement des indemnités prévues au 3° et au 5° peut être accordée, si le navire a été immobilisé ou le pilote retenu à bord pour une cause imputable à l'une des deux administrations du pilotage.

La conversion, l'adaptation et l'arrondissement des montants des indemnités en monnaie belge se font de la manière prévue à l'article 36 pour les tarifs de pilotage.

Par journée on entend dans le présent article une période de 24 heures débutant à un moment quelconque."

K. après l'article 44 sont insérés quatre nouveaux articles, libellés comme suit:

„Article 44*bis*. — Lorsque le capitaine a emmené un pilote en mer et le débarque dans un port néerlandais ou belge non situé sur l'Escaut ou dans un autre port étranger, ce capitaine — indépendamment de l'indemnité prévue au 5° de l'article 44 — est tenu de rembourser, conformément aux règles en vigueur à l'administration du pilotage à laquelle appartient le pilote, les frais de route et de séjour à exposer par le pilote pour se rendre du port de débarquement à sa station d'attache."

„Article 44*ter*. — Lorsque le capitaine d'un navire se trouvant dans un port néerlandais ou belge non situé sur l'Escaut ou dans un autre port étranger, embarque un pilote là au lieu de le faire au large de la bouque devant l'Escaut, ce capitaine — indépendamment de l'indemnité prévue au 6° de l'article 44 — est tenu de rembourser, conformément aux règles en vigueur à l'administration du pilotage à laquelle appartient le pilote, les frais de route et de séjour à exposer par le pilote pour se rendre de sa station d'attache au navire."

„Article 44*quater*. — Lorsque l'embarquement ou le débarquement d'un pilote donne lieu à des frais spéciaux ceux-ci doivent être payés par le capitaine du navire intéressé."

„Article 44*quinquies*. — Lorsque, pendant le séjour du pilote à bord, le capitaine ne lui procure pas la nourriture (déjeuner, dîner ou souper), pour quelque raison que ce soit, il sera tenu de payer une indemnité. Les montants de cette indemnité seront fixés conformément aux règles en vigueur à l'administration du pilotage à laquelle appartient le pilote."

L. l'article 45 est rédigé comme suit:

„Lorsque le capitaine embarque un pilote au delà de la bouée extrême et le débarque sans dépasser cette bouée, il sera dû un quart du droit de pilotage indiqué au tarif Z, tant pour l'entrée que pour la sortie."

M, artikel 46 wordt gelezen:

„Indien een schip gedurende de naar zee loodsreis binnenwaarts de uiterton naar de rede of haven van herkomst dan wel naar een andere Nederlandse of Belgische rede of haven terugkeert, moet voor het afgelegde zeeloodstraject de helft van het loodsgeld volgens het Z-tarief, zowel uitgaand als inkomend, en voor het binnenloodstraject loodsgeld volgens het B-tarief naar de in totaal afgelegde afstand in zeemijlen worden betaald.

In geval van terugkeer naar een Nederlandse haven als bedoeld in de vorige alinea, wordt het B-tarief op het binnenloodstraject als volgt berekend:

naar Terneuzen tot in de sluis of in de haven;
naar Hansweert of Vlissingen tot op de rede van deze havens.

Indien op het binnenloodstraject — en voor zover het het zeeloodstraject betreft binnenwaarts de uiterton — een schip als gevolg van slecht weer, het krabben van ankers, het breken van ankertuig of soortgelijke niet te voorziene oorzaken, genoodzaakt wordt zijn ligplaats te verlaten en een veiliger ligplaats te gaan innemen, moet, ingeval daarbij van de diensten van een loods is gebruik gemaakt, het loodsgeld volgens het B-tarief worden betaald naar de in totaal afgelegde afstand in zeemijlen.”

N. artikel 47 wordt gelezen:

„In geval van ijsgang moet anderhalf maal het loodsgeld volgens de tarieven worden betaald.

Onder ijsgang wordt verstaan zodanig drijfijis of vast ijs, dat daardoor naar het oordeel van de beide loodsadministraties de loodsreizen ernstig worden bemoeilijkt.”

O. na artikel 47 wordt een artikel 47bis ingevoegd, luidende:

„Indien een schip naar het oordeel van de betrokken loodsadministratie niet behoorlijk bestuurbaar is, moet anderhalf maal het loodsgeld volgens de tarieven worden betaald.”

P. artikel 48 wordt gelezen:

„Van de verplichting tot gebruikmaking van de diensten van een loods zijn uitgezonderd de gezagvoerders van:

- 1° schepen in ballast, minder dan 22 decimeter diepgaande;
- 2° oorlogsschepen;
- 3° jachten en andere tot de Koninklijke Nederlandse Marine dan wel tot de Belgische Zeemacht behorende vaartuigen;
- 4° de tot een van beide natiën behorende vaartuigen van de dienst van het loodswezen, de betoning, bebakening en verlichting;

M. l'article 46 est rédigé comme suit :

„Lorsque, au cours d'une course de pilotage à la sortie, un navire, avant d'atteindre la bouée extrême, regagne la rade ou le port de départ, une autre rade ou un autre port belge ou néerlandais, il sera dû, pour le trajet de pilotage de mer parcouru, la moitié du droit de pilotage indiqué au tarif Z, tant à la sortie qu'à l'entrée, et, pour le trajet de pilotage dans les eaux maritimes intérieures, le droit de pilotage prévu au tarif B pour la distance totale parcourue, exprimée en milles marins.

En cas de retour vers un port néerlandais, ainsi qu'il est prévu à l'alinéa précédent, le droit de pilotage basé sur le tarif B est calculé comme suit pour le trajet de pilotage dans les eaux maritimes intérieures :

vers Terneuzen, jusque dans l'écluse ou dans le port ;

vers Hansweert ou Flessingue, jusqu'en rade de ces ports.

Lorsque, sur le trajet de pilotage dans les eaux maritimes intérieures ou sur le trajet de pilotage de mer en deça de la bouée extrême, un navire est obligé, par suite du mauvais temps, du dérapage des ancres, du bris d'appareils des ancres ou d'autres causes imprévisibles du même ordre, de quitter son mouillage pour en occuper un autre offrant plus de sécurité, et s'il est fait usage, dans ce cas, des services d'un pilote, le droit de pilotage sera payé d'après le tarif B selon la distance totale parcourue, exprimée en milles marins."

N. l'article 47 est rédigé comme suit :

„En cas de charriage de glaces, le droit de pilotage calculé d'après les tarifs sera augmenté de moitié.

Par charriage de glaces on entend une quantité de glaçons flottants ou de glace solide assez considérable pour que, de l'avis des deux administrations du pilotage, les courses de pilotage en soient sérieusement entravées."

O. après l'article 47 est inséré un article 47*bis*, ainsi conçu :

„Si, de l'avis de l'administration du pilotage intéressée, un navire est difficile à gouverner, le droit de pilotage prévu aux tarifs sera augmenté de moitié."

P. l'article 48 est rédigé comme suit :

„Ne sont pas soumis à l'obligation d'utiliser les services d'un pilote les capitaines :

1° des navires sur lest dont le tirant d'eau n'atteint pas 22 décimètres ;

2° des bâtiments de guerre ;

3° des yachts et autres bâtiments appartenant à la Marine Royale Néerlandaise ou à la Force Navale Belge ;

4° des bâtiments du service de pilotage, de balisage et d'éclairage, appartenant à l'une des deux nations ;

5° de visserij-inspectie-vaartuigen en de recherche vaartuigen van de dienst der invoerrechten en accijnzen, behorende tot een van beide natiën;

6° reddingsvaartuigen, alsmede hospitaal- en kerkschepen;

7° de tot een van beide natiën behorende schepen, welke uitsluitend als opleidingsschepen worden gebruikt;

8° vaartuigen van zeil- en roeiverenigingen en jachtclubs;

9° kabelschepen, uitsluitend wanneer deze als zodanig worden gebruikt;

10° sleepboten en bergingsvaartuigen, als zodanig gebouwd, tenzij daarmede koopmansgoederen of passagiers worden vervoerd;

11° vaartuigen welke worden gebruikt voor de visvangst of schelpvisserij dan wel voor het vervoeren vanaf de vis- of schelpgronden van verse of gezouten vis of schelpen, mits met deze vaartuigen geen andere koopmansgoederen of passagiers worden vervoerd;

12° binnenschepen, van zeebrieven voorzien, zonder bestemming naar zee of zonder van een zeereis terug te keren;

13° vaartuigen ingericht voor het baggeren of het vervoeren van baggerspecie, zand en dergelijke, uitsluitend wanneer deze daartoe worden gebruikt;

14° schepen, in bijzondere door de commissarissen der beide regeringen in onderling overleg te bepalen gevallen."

Q. na artikel 48 worden twee nieuwe artikelen ingevoegd, luidende:

„Artikel 48*bis*. — Indien gezagvoerders van schepen op grond van het bepaalde in het voorgaande artikel zijn vrijgesteld van de verplichting tot gebruikmaking van de diensten van een loods, behoeven zij geen loodsgeld te betalen.

Maken zij onverplicht van deze diensten gebruik, dan moeten zij het loodsgeld en in voorkomende gevallen de vergoedingen, bedoeld in de artikelen 44 t/m 44*quinquies* betalen."

„Artikel 48*ter*. — De gezagvoerders van de volgende schepen behoeven, ook indien zij van de diensten van een loods gebruik maken, het loodsgeld en in voorkomende gevallen de vergoedingen ingevolge artikel 44 niet te betalen:

1° de tot een van beide natiën behorende oorlogsschepen;

2° schepen bedoeld in de punten 3°, 4° en 7° van artikel 48;

3° schepen in bijzondere door de commissarissen der beide regeringen in onderling overleg te bepalen gevallen."

R. artikel 49 vervalt;

5° des bâtiments d'inspection de la pêche et des bâtiments de recherche du service des douanes et accises, appartenant à l'une des deux nations;

6° des bâtiments de sauvetage, ainsi que des navires-hôpitaux et des navires servant au culte;

7° des bâtiments servant uniquement de navires-écoles, appartenant à l'une des deux nations;

8° des bâtiments d'associations de navigation à voile ou à l'aviron et de clubs de yachting;

9° des navires mouilleurs de câbles, uniquement lorsqu'ils sont utilisés comme tels;

10° des remorqueurs et des bâtiments de renflouage, construits comme tels, à condition qu'ils ne transportent ni marchandises ni passagers;

11° des bâtiments utilisés pour la pêche de poisson ou de coquillages ainsi que pour le transport, depuis les lieux de pêche, de poisson frais ou salé ou de coquillages, à condition que ces bâtiments ne transportent pas d'autres marchandises ou de passagers;

12° des bateaux d'intérieur, pourvus de lettres de mer, ne se rendant pas en mer ou ne rentrant pas d'un voyage en mer;

13° des bâtiments aménagés pour le dragage ou le transport de matières de dragage, de sable, etc., uniquement lorsqu'ils sont utilisés à ces fins;

14° de navires se trouvant dans des cas spéciaux à déterminer de commun accord par les commissaires des deux gouvernements.

Q. après l'article 48 sont insérés deux nouveaux articles, libellés comme suit:

„Article 48*bis*. — Lorsque, en vertu des dispositions de l'article précédent, des capitaines sont dispensés de l'obligation d'utiliser les services d'un pilote, ils ne sont pas astreints au paiement du droit de pilotage.

S'ils font usage de ces services sans y être obligés, ils sont tenus de payer le droit de pilotage et, le cas échéant, les indemnités prévues aux articles 44 à 44*quinquies* y compris.”

„Article 48*ter*. — Sont dispensés du paiement du droit de pilotage et, le cas échéant, des indemnités prévues à l'article 44 — même s'ils utilisent les services d'un pilote — les capitaines des navires désignés ci-après:

1° les bâtiments de guerre appartenant à l'une des deux nations;

2° les bâtiments visés aux 3°, 4° et 7° de l'article 48;

3° les bâtiments se trouvant dans des cas spéciaux à déterminer de commun accord par les commissaires des deux gouvernements.”

R. l'article 49 est abrogé;

S. artikel 50 wordt gelezen:

„De gezagvoerders van schepen zijn verplicht het loodsgeld en de vergoedingen ingevolge dit reglement verschuldigd bij de daarvoor aangestelde ontvangers te betalen binnen één maand nadat zij verschuldigd zijn geworden, doch in elk geval vóór het eerstvolgend vertrek van het schip naar zee of naar het buitenland, tenzij ten genoegen van de ontvanger een waarborgsom is gestort, waarop het loodsgeld en de vergoedingen kunnen worden verhaald.

De gezagvoerders van naar zee of naar het buitenland vertrekkende schepen moeten voor het in verband met de uitreis te betalen bedrag in elk geval een waarborgsom storten.

De gezagvoerder verkrijgt slechts afrekening bij de dienst der invoerrechten en accijnzen en het schip wordt slechts uitgeklaard, indien hij kan overleggen een bewijs van betaling of van storting van een waarborgsom dan wel een door de ontvanger der loodsgelden ondertekende verklaring, waaruit blijkt dat geen loodsgelden en vergoedingen verschuldigd zijn. Die bewijzen en verklaringen worden kosteloos verstrekt.”

T. artikel 51 wordt gelezen:

„Vorderingen terzake van wat niet zou zijn betaald of wat ten onrechte geïnd zou zijn op het gebied van loodsgelden en vergoedingen, verjaren door verloop van vijf jaar, te rekenen van de datum waarop deze gelden en vergoedingen verschuldigd zijn of verschuldigd geacht zijn geworden.”

Artikel II

De Overeenkomst van 19 september 1863, gesloten tussen Nederland en België voor de vermindering van de loodsgelden op de Schelde, vervalt.

Artikel III

Het tarief, gevoegd bij het in artikel I vermelde Reglement, blijft afgeschaft en wordt vervangen door het bij deze Overeenkomst gevoegde tarief.

Artikel IV

Deze Overeenkomst zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen zo spoedig mogelijk te 's-Gravenhage worden uitgewisseld.

Zij zal, nadat de akten van bekrachtiging zijn uitgewisseld, in werking treden op de datum die door de commissarissen belast met het gemeenschappelijk toezicht zal worden vastgesteld en zij zal van kracht blijven tot het einde van een termijn van zes maanden te rekenen van de dag waarop de Overeenkomst zal zijn opgezegd door een van de Overeenkomstsluitende Partijen.

Ten blijk van de wederzijdse gevolmachtigden deze Overeenkomst hebben ondertekend en van hun zegel hebben voorzien.

S. l'article 50 est rédigé comme suit :

„Les capitaines sont tenus de payer les droits de pilotage et les indemnités dus en vertu du présent règlement, aux receveurs désignés pour la perception de ces droits et indemnités, dans un délai d'un mois à partir de la date à laquelle les sommes sont dues, mais en tout cas avant le plus prochain départ du navire en mer ou pour l'étranger, à moins qu'ait été fournie à la satisfaction du receveur une caution sur laquelle les droits de pilotage et les indemnités peuvent être prélevés.

Les capitaines de navires en partance vers la mer ou vers l'étranger doivent dans tous les cas verser une caution pour le montant à payer pour la sortie.

Le service des douanes et accises ne délivrera décharge au capitaine et ne dédouanera le navire à la sortie que sur production d'une attestation de paiement ou de versement d'une caution ou d'une déclaration signée par le receveur des droits de pilotage, attestant qu'aucun droit de pilotage et aucune indemnité ne restent dus. Ces attestations et déclarations sont fournies gratuitement.”

T. l'article 51 est rédigé comme suit :

„Les réclamations relatives à ce qui n'aurait pas été payé ou à ce qui aurait été indûment perçu en fait de droits de pilotage et d'indemnités, se prescrivent par cinq ans à compter de la date à laquelle ces droits et indemnités sont dus ou ont été estimés dus.”

Article II

La Convention du 19 septembre 1863 conclue entre les Pays-Bas et la Belgique pour la réduction des droits de pilotage sur l'Escaut est abrogée.

Article III

Le tarif annexé au Règlement mentionné à l'article Ier demeure abrogé et est remplacé par le tarif annexé à la présente Convention.

Article IV

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront échangés à La Haye aussitôt que faire se pourra.

Après l'échange des instruments de ratification, elle entrera en vigueur à la date que fixeront les commissaires chargés de la surveillance commune et elle continuera de sortir ses effets jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à compter du jour où la dénonciation en aura été faite par l'une des Parties Contractantes.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et l'ont revêtue de leur sceau.

Gedaan te Brussel, de 24ste oktober 1957, in twee exemplaren, in de Nederlandse en in de Franse taal, zijnde de Nederlandse en de Franse tekst gelijkelijk authentiek.

Voor het Koninkrijk der
Nederlanden,
(w.g.) E. TEIXEIRA DE MATTOS

Voor het Koninkrijk
België,
(w.g.) V. LAROCK

Fait à Bruxelles, le 24 octobre 1957, en deux exemplaires, en langue néerlandaise et en langue française, les textes néerlandais et français faisant également foi.

Pour le Royaume des
Pays-Bas,
(s.) E. TEIXEIRA DE MATTOS

Pour le Royaume de
Belgique,
(s.) V. LAROCK

BIJLAGE

**Tarieven der loodsgelden voor de Schelde en
haar mondingen in Nederlandse munt**

1. Loodgeldtarieven

| Diep- gang in dm | Zee- loods- geld- tarief uit of naar zee | Binnenloodsgeldtarief | | | | | | |
|---------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| | | Minder dan 8 zeemijl | 8 tot minder dan 12 zeemijl | 12 tot minder dan 18 zeemijl | 18 tot minder dan 26 zeemijl | 26 tot minder dan 36 zeemijl | 36 tot minder dan 48 zeemijl | 48 tot minder dan 62 zeemijl |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 25 en daar- beneden | f 29 | f 10 | f 11 | f 12 | f 13 | f 14 | f 15 | f 17 |
| 26 | 30 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 17 |
| 27 | 31 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 16 | 18 |
| 28 | 33 | 10 | 11 | 12 | 14 | 15 | 17 | 19 |
| 29 | 35 | 10 | 11 | 13 | 14 | 16 | 18 | 20 |
| 30 | 37 | 10 | 11 | 13 | 15 | 17 | 19 | 21 |
| 31 | 39 | 10 | 12 | 14 | 16 | 18 | 20 | 22 |
| 32 | 42 | 11 | 13 | 15 | 17 | 19 | 21 | 23 |
| 33 | 45 | 12 | 14 | 16 | 18 | 21 | 23 | 25 |
| 34 | 48 | 12 | 14 | 17 | 19 | 22 | 24 | 26 |
| 35 | 52 | 13 | 16 | 18 | 21 | 23 | 26 | 29 |
| 36 | 56 | 14 | 17 | 20 | 22 | 25 | 28 | 31 |
| 37 | 60 | 15 | 18 | 21 | 24 | 27 | 30 | 33 |
| 38 | 64 | 16 | 19 | 22 | 26 | 29 | 32 | 35 |
| 39 | 68 | 17 | 20 | 24 | 27 | 31 | 34 | 37 |
| 40 | 72 | 18 | 22 | 25 | 29 | 32 | 36 | 40 |
| 41 | 76 | 19 | 23 | 27 | 30 | 34 | 38 | 42 |
| 42 | 80 | 20 | 24 | 28 | 32 | 36 | 40 | 44 |
| 43 | 84 | 21 | 25 | 29 | 34 | 38 | 42 | 46 |
| 44 | 88 | 22 | 26 | 31 | 35 | 40 | 44 | 48 |
| 45 | 93 | 24 | 28 | 33 | 38 | 42 | 47 | 51 |
| 46 | 98 | 25 | 29 | 34 | 39 | 44 | 49 | 54 |
| 47 | 103 | 26 | 31 | 36 | 42 | 47 | 52 | 57 |
| 48 | 108 | 27 | 32 | 38 | 43 | 49 | 54 | 59 |
| 49 | 113 | 29 | 34 | 40 | 46 | 51 | 57 | 62 |

ANNEXE

**Tarifs des droits de pilotage pour l'Escaut et ses embouchures en monnaie
des Pays-Bas**

1. Tarifs des droits de pilotage

| Tirant d'eau en dm | Tarif des droits de pilotage de mer de ou vers la mer | Tarif des droits de pilotage dans les eaux maritimes intérieures | | | | | | |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| | | Moins de 8 milles marins | De 8 à moins de 12 milles marins | De 12 à moins de 18 milles marins | De 18 à moins de 26 milles marins | De 26 à moins de 36 milles marins | De 36 à moins de 48 milles marins | De 48 à moins de 62 milles marins |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 25 et moins | f 29 | f 10 | f 11 | f 12 | f 13 | f 14 | f 15 | f 17 |
| 26 | 30 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 17 |
| 27 | 31 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 16 | 18 |
| 28 | 33 | 10 | 11 | 12 | 14 | 15 | 17 | 19 |
| 29 | 35 | 10 | 11 | 13 | 14 | 16 | 18 | 20 |
| 30 | 37 | 10 | 11 | 13 | 15 | 17 | 19 | 21 |
| 31 | 39 | 10 | 12 | 14 | 16 | 18 | 20 | 22 |
| 32 | 42 | 11 | 13 | 15 | 17 | 19 | 21 | 23 |
| 33 | 45 | 12 | 14 | 16 | 18 | 21 | 23 | 25 |
| 34 | 48 | 12 | 14 | 17 | 19 | 22 | 24 | 26 |
| 35 | 52 | 13 | 16 | 18 | 21 | 23 | 26 | 29 |
| 36 | 56 | 14 | 17 | 20 | 22 | 25 | 28 | 31 |
| 37 | 60 | 15 | 18 | 21 | 24 | 27 | 30 | 33 |
| 38 | 64 | 16 | 19 | 22 | 26 | 29 | 32 | 35 |
| 39 | 68 | 17 | 20 | 24 | 27 | 31 | 34 | 37 |
| 40 | 72 | 18 | 22 | 25 | 29 | 32 | 36 | 40 |
| 41 | 76 | 19 | 23 | 27 | 30 | 34 | 38 | 42 |
| 42 | 80 | 20 | 24 | 28 | 32 | 36 | 40 | 44 |
| 43 | 84 | 21 | 25 | 29 | 34 | 38 | 42 | 46 |
| 44 | 88 | 22 | 26 | 31 | 35 | 40 | 44 | 48 |
| 45 | 93 | 24 | 28 | 33 | 38 | 42 | 47 | 51 |
| 46 | 98 | 25 | 29 | 34 | 39 | 44 | 49 | 54 |
| 47 | 103 | 26 | 31 | 36 | 42 | 47 | 52 | 57 |
| 48 | 108 | 27 | 32 | 38 | 43 | 49 | 54 | 59 |
| 49 | 113 | 29 | 34 | 40 | 46 | 51 | 57 | 62 |

| Diepgang in dm | Zee- loods- geld- tarief uit of naar zee | Binnenloodsgeldtarief | | | | | | |
|-------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| | | Minder dan 8 zeemijl | 8 tot minder dan 12 zeemijl | 12 tot minder dan 18 zeemijl | 18 tot minder dan 26 zeemijl | 26 tot minder dan 36 zeemijl | 36 tot minder dan 48 zeemijl | 48 tot minder dan 62 zeemijl |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 50 | f 119 | f 30 | f 36 | f 42 | f 48 | f 54 | f 60 | f 65 |
| 51 | 125 | 32 | 38 | 44 | 50 | 57 | 63 | 69 |
| 52 | 132 | 33 | 40 | 46 | 53 | 59 | 66 | 73 |
| 53 | 140 | 35 | 42 | 49 | 56 | 63 | 70 | 77 |
| 54 | 149 | 38 | 45 | 53 | 60 | 68 | 75 | 82 |
| 55 | 159 | 40 | 48 | 56 | 64 | 72 | 80 | 87 |
| 56 | 169 | 43 | 51 | 60 | 68 | 77 | 85 | 93 |
| 57 | 179 | 45 | 54 | 63 | 72 | 81 | 90 | 98 |
| 58 | 190 | 48 | 57 | 67 | 76 | 86 | 95 | 105 |
| 59 | 202 | 51 | 61 | 71 | 81 | 91 | 101 | 111 |
| 60 | 214 | 54 | 64 | 75 | 86 | 96 | 107 | 118 |
| 61 | 226 | 57 | 68 | 79 | 90 | 102 | 113 | 124 |
| 62 | 239 | 60 | 72 | 84 | 96 | 108 | 120 | 131 |
| 63 | 252 | 63 | 76 | 88 | 101 | 113 | 126 | 139 |
| 64 | 265 | 67 | 80 | 93 | 106 | 120 | 133 | 146 |
| 65 | 278 | 70 | 83 | 97 | 111 | 125 | 139 | 153 |
| 66 | 291 | 73 | 88 | 102 | 117 | 131 | 146 | 160 |
| 67 | 304 | 76 | 91 | 106 | 122 | 137 | 152 | 167 |
| 68 | 318 | 80 | 95 | 111 | 127 | 143 | 159 | 175 |
| 69 | 332 | 83 | 100 | 116 | 133 | 149 | 166 | 183 |
| 70 | 346 | 87 | 104 | 121 | 138 | 156 | 173 | 190 |
| 71 | 359 | 90 | 108 | 126 | 144 | 162 | 180 | 197 |
| 72 | 372 | 93 | 112 | 130 | 149 | 167 | 186 | 205 |
| 73 | 385 | 97 | 116 | 135 | 154 | 174 | 193 | 212 |
| 74 | 397 | 100 | 119 | 139 | 159 | 179 | 199 | 218 |
| 75 | 409 | 103 | 123 | 144 | 164 | 185 | 205 | 225 |
| 76 | 421 | 106 | 127 | 148 | 169 | 190 | 211 | 232 |
| 77 | 433 | 109 | 130 | 152 | 174 | 195 | 217 | 238 |
| 78 | 445 | 112 | 134 | 156 | 178 | 201 | 223 | 245 |
| 79 | 457 | 115 | 137 | 160 | 183 | 206 | 229 | 251 |

| Tirant d'eau en dm | Tarif des droits de pilotage de mer de ou vers la mer | Tarif des droits de pilotage dans les eaux maritimes intérieures | | | | | | |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| | | Moins de 8 milles marins | De 8 à moins de 12 milles marins | De 12 à moins de 18 milles marins | De 18 à moins de 26 milles marins | De 26 à moins de 36 milles marins | De 36 à moins de 48 milles marins | De 48 à moins de 62 milles marins |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 50 | f 119 | f 30 | f 36 | f 42 | f 48 | f 54 | f 60 | f 65 |
| 51 | 125 | 32 | 38 | 44 | 50 | 57 | 63 | 69 |
| 52 | 132 | 33 | 40 | 46 | 53 | 59 | 66 | 73 |
| 53 | 140 | 35 | 42 | 49 | 56 | 63 | 70 | 77 |
| 54 | 149 | 38 | 45 | 53 | 60 | 68 | 75 | 82 |
| 55 | 159 | 40 | 48 | 56 | 64 | 72 | 80 | 87 |
| 56 | 169 | 43 | 51 | 60 | 68 | 77 | 85 | 93 |
| 57 | 179 | 45 | 54 | 63 | 72 | 81 | 90 | 98 |
| 58 | 190 | 48 | 57 | 67 | 76 | 86 | 95 | 105 |
| 59 | 202 | 51 | 61 | 71 | 81 | 91 | 101 | 111 |
| 60 | 214 | 54 | 64 | 75 | 86 | 96 | 107 | 118 |
| 61 | 226 | 57 | 68 | 79 | 90 | 102 | 113 | 124 |
| 62 | 239 | 60 | 72 | 84 | 96 | 108 | 120 | 131 |
| 63 | 252 | 63 | 76 | 88 | 101 | 113 | 126 | 139 |
| 64 | 265 | 67 | 80 | 93 | 106 | 120 | 133 | 146 |
| 65 | 278 | 70 | 83 | 97 | 111 | 125 | 139 | 153 |
| 66 | 291 | 73 | 88 | 102 | 117 | 131 | 146 | 160 |
| 67 | 304 | 76 | 91 | 106 | 122 | 137 | 152 | 167 |
| 68 | 318 | 80 | 95 | 111 | 127 | 143 | 159 | 175 |
| 69 | 332 | 83 | 100 | 116 | 133 | 149 | 166 | 183 |
| 70 | 346 | 87 | 104 | 121 | 138 | 156 | 173 | 190 |
| 71 | 359 | 90 | 108 | 126 | 144 | 162 | 180 | 197 |
| 72 | 372 | 93 | 112 | 130 | 149 | 167 | 186 | 205 |
| 73 | 385 | 97 | 116 | 135 | 154 | 174 | 193 | 212 |
| 74 | 397 | 100 | 119 | 139 | 159 | 179 | 199 | 218 |
| 75 | 409 | 103 | 123 | 144 | 164 | 185 | 205 | 225 |
| 76 | 421 | 106 | 127 | 148 | 169 | 190 | 211 | 232 |
| 77 | 433 | 109 | 130 | 152 | 174 | 195 | 217 | 238 |
| 78 | 445 | 112 | 134 | 156 | 178 | 201 | 223 | 245 |
| 79 | 457 | 115 | 137 | 160 | 183 | 206 | 229 | 251 |

| Diepgang in dm | Zee- loods- geld- tarief uit of naar zee | Binnenloodsgeldtarief | | | | | | |
|-------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| | | Minder dan 8 zeemijl | 8 tot minder dan 12 zeemijl | 12 tot minder dan 18 zeemijl | 18 tot minder dan 26 zeemijl | 26 tot minder dan 36 zeemijl | 36 tot minder dan 48 zeemijl | 48 tot minder dan 62 zeemijl |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 80 | f 469 | f 118 | f 141 | f 165 | f 188 | f 212 | f 235 | f 258 |
| 81 | 480 | 120 | 144 | 168 | 192 | 216 | 240 | 264 |
| 82 | 491 | 123 | 148 | 172 | 197 | 221 | 246 | 270 |
| 83 | 502 | 126 | 151 | 176 | 201 | 226 | 251 | 276 |
| 84 | 513 | 129 | 154 | 180 | 206 | 231 | 257 | 282 |
| 85 | 524 | 131 | 157 | 183 | 210 | 236 | 262 | 288 |
| 86 | 535 | 134 | 161 | 188 | 214 | 241 | 268 | 294 |
| 87 | 545 | 137 | 164 | 191 | 218 | 246 | 273 | 300 |
| 88 | 555 | 139 | 167 | 195 | 222 | 250 | 278 | 305 |
| 89 | 565 | 142 | 170 | 198 | 226 | 255 | 283 | 311 |
| 90 | 575 | 144 | 173 | 202 | 230 | 259 | 288 | 316 |
| 91 | 585 | 147 | 176 | 205 | 234 | 264 | 293 | 322 |
| 92 | 595 | 149 | 179 | 209 | 238 | 268 | 298 | 327 |
| 93 | 605 | 152 | 182 | 212 | 242 | 273 | 303 | 333 |
| 94 | 614 | 154 | 184 | 215 | 246 | 276 | 307 | 338 |
| 95 | 623 | 156 | 187 | 218 | 250 | 281 | 312 | 343 |
| 96 | 632 | 158 | 190 | 221 | 253 | 284 | 316 | 348 |
| 97 | 641 | 161 | 193 | 225 | 257 | 289 | 321 | 353 |
| 98 | 650 | 163 | 195 | 228 | 260 | 293 | 325 | 358 |
| 99 | 659 | 165 | 198 | 231 | 264 | 297 | 330 | 362 |
| 100 | 667 | 167 | 200 | 234 | 267 | 301 | 334 | 367 |
| 101 | 675 | 169 | 203 | 237 | 270 | 304 | 338 | 371 |
| 102 | 683 | 171 | 205 | 239 | 274 | 308 | 342 | 376 |
| 103 | 691 | 173 | 208 | 242 | 277 | 311 | 346 | 380 |
| 104 | 698 | 175 | 209 | 244 | 279 | 314 | 349 | 384 |
| 105 | 705 | 177 | 212 | 247 | 282 | 318 | 353 | 388 |
| 106 | 712 | 178 | 214 | 249 | 285 | 320 | 356 | 392 |
| 107 | 719 | 180 | 216 | 252 | 288 | 324 | 360 | 395 |
| 108 | 726 | 182 | 218 | 254 | 290 | 327 | 363 | 399 |
| 109 | 732 | 183 | 220 | 256 | 293 | 329 | 366 | 403 |

| Tirant d'eau en dm | Tarif des droits de pilotage de mer de ou vers la mer | Tarif des droits de pilotage dans les eaux maritimes intérieures | | | | | | |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| | | Moins de 8 milles marins | De 8 à moins de 12 milles marins | De 12 à moins de 18 milles marins | De 18 à moins de 26 milles marins | De 26 à moins de 36 milles marins | De 36 à moins de 48 milles marins | De 48 à moins de 62 milles marins |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 80 | f 469 | f 118 | f 141 | f 165 | f 188 | f 212 | f 235 | f 258 |
| 81 | 480 | 120 | 144 | 168 | 192 | 216 | 240 | 264 |
| 82 | 491 | 123 | 148 | 172 | 197 | 221 | 246 | 270 |
| 83 | 502 | 126 | 151 | 176 | 201 | 226 | 251 | 276 |
| 84 | 513 | 129 | 154 | 180 | 206 | 231 | 257 | 282 |
| 85 | 524 | 131 | 157 | 183 | 210 | 236 | 262 | 288 |
| 86 | 535 | 134 | 161 | 188 | 214 | 241 | 268 | 294 |
| 87 | 545 | 137 | 164 | 191 | 218 | 246 | 273 | 300 |
| 88 | 555 | 139 | 167 | 195 | 222 | 250 | 278 | 305 |
| 89 | 565 | 142 | 170 | 198 | 226 | 255 | 283 | 311 |
| 90 | 575 | 144 | 173 | 202 | 230 | 259 | 288 | 316 |
| 91 | 585 | 147 | 176 | 205 | 234 | 264 | 293 | 322 |
| 92 | 595 | 149 | 179 | 209 | 238 | 268 | 298 | 327 |
| 93 | 605 | 152 | 182 | 212 | 242 | 273 | 303 | 333 |
| 94 | 614 | 154 | 184 | 215 | 246 | 276 | 307 | 338 |
| 95 | 623 | 156 | 187 | 218 | 250 | 281 | 312 | 343 |
| 96 | 632 | 158 | 190 | 221 | 253 | 284 | 316 | 348 |
| 97 | 641 | 161 | 193 | 225 | 257 | 289 | 321 | 353 |
| 98 | 650 | 163 | 195 | 228 | 260 | 293 | 325 | 358 |
| 99 | 659 | 165 | 198 | 231 | 264 | 297 | 330 | 362 |
| 100 | 667 | 167 | 200 | 234 | 267 | 301 | 334 | 367 |
| 101 | 675 | 169 | 203 | 237 | 270 | 304 | 338 | 371 |
| 102 | 683 | 171 | 205 | 239 | 274 | 308 | 342 | 376 |
| 103 | 691 | 173 | 208 | 242 | 277 | 311 | 346 | 380 |
| 104 | 698 | 175 | 209 | 244 | 279 | 314 | 349 | 384 |
| 105 | 705 | 177 | 212 | 247 | 282 | 318 | 353 | 388 |
| 106 | 712 | 178 | 214 | 249 | 285 | 320 | 356 | 392 |
| 107 | 719 | 180 | 216 | 252 | 288 | 324 | 360 | 395 |
| 108 | 726 | 182 | 218 | 254 | 290 | 327 | 363 | 399 |
| 109 | 732 | 183 | 220 | 256 | 293 | 329 | 366 | 403 |

| Diepgang in dm | Zee- loods- geld- tarief uit of naar zee | Binnenloodsgeldtarief | | | | | | |
|--------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| | | Minder dan 8 zeemijl | 8 tot minder dan 12 zeemijl | 12 tot minder dan 18 zeemijl | 18 tot minder dan 26 zeemijl | 26 tot minder dan 36 zeemijl | 36 tot minder dan 48 zeemijl | 48 tot minder dan 62 zeemijl |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 110 | f 738 | f 185 | f 221 | f 258 | f 295 | f 332 | f 369 | f 406 |
| 111 | 743 | 186 | 223 | 260 | 298 | 335 | 372 | 409 |
| 112 | 747 | 187 | 224 | 262 | 299 | 337 | 374 | 411 |
| 113 | 750 | 188 | 225 | 263 | 300 | 338 | 375 | 413 |
| 114 | 752 | 188 | 226 | 263 | 301 | 338 | 376 | 414 |
| 115 | 754 | 189 | 226 | 264 | 302 | 339 | 377 | 415 |
| 116 | 756 | 189 | 227 | 265 | 302 | 340 | 378 | 416 |
| 117 | 757 | 190 | 227 | 265 | 303 | 341 | 379 | 416 |
| 118 | 758 | 190 | 227 | 265 | 303 | 341 | 379 | 417 |
| 119 | 759 | 190 | 228 | 266 | 304 | 342 | 380 | 417 |
| 120 en daar- boven | 760 | 190 | 228 | 266 | 304 | 342 | 380 | 418 |

Toepassing van het B-tarief voor afstanden van 62 zeemijl of meer van 62 tot minder dan 70 zeemijl: tarief kolom 9 + 1 × tarief kolom 3 van 70 tot minder dan 78 zeemijl: tarief kolom 9 + 2 × tarief kolom 3 en zo vervolgens, met dien verstande dat voor elke toeneming van 8 zeemijl ook telkenmale het laatstgenoemde tarief wordt vermeerderd met éénmaal het tarief van kolom 3.

2. Tarief voor de meest voorkomende binnenloodsreis:

Vlissingen—Antwerpen of omgekeerd: tarief kolom 8.

3. Voor schepen komende van Antwerpen met bestemming Vlissingen, Hansweert of een van de Nederlandse havens aan het kanaal van Terneuzen of omgekeerd, worden de volgende tarieven berekend:

- 1° Antwerpen — rede van Vlissingen tarief kolom 8
- 2° Antwerpen — rede van Hansweert tarief kolom 6
- 3° Antwerpen — Terneuzen tarief kolom 7
- 4° Antwerpen — Sluiskil tarief kolom 7
- 5° Antwerpen — Sas van Gent tarief kolom 8

| Tirant d'eau en dm | Tarif des droits de pilotage de mer de ou vers la mer | Tarif des droits de pilotage dans les eaux maritimes intérieures | | | | | | |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| | | Moins de 8 milles marins | De 8 à moins de 12 milles marins | De 12 à moins de 18 milles marins | De 18 à moins de 26 milles marins | De 26 à moins de 36 milles marins | De 36 à moins de 48 milles marins | De 48 à moins de 62 milles marins |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 110 | f 738 | f 185 | f 221 | f 258 | f 295 | f 332 | f 369 | f 406 |
| 111 | 743 | 186 | 223 | 260 | 298 | 335 | 372 | 409 |
| 112 | 747 | 187 | 224 | 262 | 299 | 337 | 374 | 411 |
| 113 | 750 | 188 | 225 | 263 | 300 | 338 | 375 | 413 |
| 114 | 752 | 188 | 226 | 263 | 301 | 338 | 376 | 414 |
| 115 | 754 | 189 | 226 | 264 | 302 | 339 | 377 | 415 |
| 116 | 756 | 189 | 227 | 265 | 302 | 340 | 378 | 416 |
| 117 | 757 | 190 | 227 | 265 | 303 | 341 | 379 | 416 |
| 118 | 758 | 190 | 227 | 265 | 303 | 341 | 379 | 417 |
| 119 | 759 | 190 | 228 | 266 | 304 | 342 | 380 | 417 |
| 120 et plus | 760 | 190 | 228 | 266 | 304 | 342 | 380 | 418 |

Application du tarif B pour des distances égales ou supérieures à 62 mille marins

de 62 à moins de 70 milles marins: tarif colonne 9 + 1 × tarif colonne 3
de 70 à moins de 78 milles marins: tarif colonne 9 + 2 × tarif colonne 3
et ainsi de suite, étant entendu que pour chaque augmentation de 8 milles marins le dernier tarif sera toujours augmenté d'une fois le tarif de la colonne 3.

2. Tarif pour la course de pilotage la plus fréquente dans les eaux maritimes intérieures:

Flessingue — Anvers ou vice versa: tarif colonne 8.

3. Pour les bâtiments en provenance d'Anvers et à destination de Flessingue, de Hansweert ou d'un port néerlandais du canal de Terneuzen ou vice versa, il est fait application des tarifs suivants:

1° Anvers — rade de Flessingue tarif colonne 8

2° Anvers — rade de Hansweert tarif colonne 6

3° Anvers — Terneuzen tarif colonne 7

4° Anvers — Sluiskil tarif colonne 7

5° Anvers — Sas de Gand tarif colonne 8

D. GOEDKEURING

De Overeenkomst behoeft de goedkeuring van de Staten-Generaal in-gevolge artikel 60, lid 2, der Grondwet, alvorens te kunnen worden bekrachtigd.

E. BEKRACHTIGING

Bekrachtiging van de Overeenkomst is voorzien in artikel IV, eerste lid.

G. INWERKINGTREDING

Ingevolge artikel IV, tweede lid, zullen de bepalingen van de Overeenkomst, nadat de akten van bekrachtiging zijn uitgewisseld, in werking treden op een datum welke zal worden vastgesteld door de met het gemeenschappelijk toezicht belaste commissarissen.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de Overeenkomst alleen voor Nederland gelden.

J. GEGEVENS

Van het op 19 april 1839 te Londen tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België gesloten Tractaat betreffende de scheiding der wederzijdse grondgebieden, waarnaar in artikel I van de Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling opgenomen in *Stb.* 1839, 26. Zie ook *Trb.* 1955, 157 en, laatstelijk, *Trb.* 1957, 15.

Van het op 5 november 1842 te 's-Gravenhage tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België gesloten Tractaat tot definitieve regeling der wederzijdse rechten en belangen, waarnaar in artikel I van de Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling opgenomen in *Stb.* 1843, 3. Zie ook *Trb.* 1955, 157, blz. 7.

Van de op 20 mei 1843 te Antwerpen tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België gesloten Overeenkomst met twee additionele artikelen en zeven Reglementen, waarnaar in artikel I van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling opgenomen in *Stb.* 1843, 45. Zie ook *Trb.* 1955, 157, blz. 7 en 8.

Van de op 19 september 1863 te Brussel tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België gesloten Overeenkomst betreffende het loodswezen op de Schelde, waarnaar in artikel II van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn tekst en vertaling opgenomen in *Stb.* 1863, 136. Zie ook *Trb.* 1955, 157, blz. 8.

Zie *Trb.* 1957, 222 voor het evenals de onderhavige Overeenkomst op 24 oktober 1957 te Brussel tussen het Koninkrijk der Nederlanden en

het Koninkrijk België gesloten Verdrag tot wijziging van de artikelen 26 en 30 van het Tractaat van 5 november 1842, en *Trb.* 1957, 223 voor de eveneens op 24 oktober 1957 te Brussel tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België gesloten Overeenkomst inzake het loodswezen op het kanaal van Terneuzen.

Uitgegeven de vijftiende november 1957.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.